

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires: **Pagination multiple.**

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below /
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x		14x		18x		22x		26x		30x	
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
12x		16x		20x		24x		28x		32x	

COMPTE-RENDU OFFICIEL
DES
DÉBATS
DE LA
CHAMBRE DES COMMUNES
DU
CANADA

DEUXIÈME SESSION—CINQUIÈME PARLEMENT

47 VICTORIA, 1884

VOL. XV

DU DIX-SEPTIÈME JOUR DE JANVIER AU ONZIÈME JOUR DE MARS 1884
INCLUSIVEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.
1884.

MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

TRÈS HON. SIR JOHN A. MACDONALD

A L'OUVERTURE DE LA 2^e SESSION DU 5^e PARLEMENT

Premier ministre et président du Conseil.....	Très Hon. Sir JOHN A. MACDONALD, C.C.B., C.P.
Ministre des Finances.....	Sir S. L. TILLEY, C.C.M.G., C.B.
Ministre des Chemins de fer et Canaux.....	Sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G., C.B.
Directeur général des Postes.....	Hon. JOHN CARLING.
Ministre de la Justice.....	Sir ALEXANDER CAMPBELL, C.C.M.G.
Ministre des Travaux publics.....	Sir HECTOR LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.
Ministre de l'Intérieur.....	Hon. D. L. MACPHERSON.
Ministre de l'Agriculture.....	Hon. JOHN HENRY POPE.
Ministre des Douanes.....	Hon. MACKENZIE BOWELL.
Ministre de la Milice et de la Défense.....	Hon. J. P. R. ADOLPHE CARON.
Secrétaire d'État.....	Hon. JOSEPH A. CHAPLEAU.
Ministre de la Marine et des Pêcheries.....	Hon. ARCHIBALD W. McLELAN.
Ministre du Revenu de l'Intérieur.....	Hon. JOHN COSTIGAN.
Président du Sénat.....	Hon. WILLIAM MILLAR.

OFFICIERS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Hon. GEORGE AIREY KIRKPATRICK.....	Orateur.
JOHN G. BOURINOT, écr.....	Greffier de la Chambre.
DONALD W. MACDONELL, écr.....	Sergent-d'armes.
FRANÇOIS FORTUNAT ROULEAU, écr.....	Greffier-adjoint.

STÉNOGRAPHES OFFICIELS.

GEORGE B. BRADLEY.....	Sténographe en chef.
STEPHEN A. ABBOTT.....	} Sténographes.
JOSEPH C. DUGGAN.....	
GEORGE EYVEL.....	
ALBERT HORTON.....	
J. O. MARCEAU.....	
F. R. MARCEAU.....	
THOS. JNO. RICHARDSON.....	} Aide du sténographe en chef.
JNO. CHAS. BOYCE.....	

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

COLLÈGES ÉLECTORAUX ET DES MEMBRES

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DEUXIÈME SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT DU CANADA.

ADDINGTON—John W. Bell.
ALBERT—John Wallace.
ALGOMA—Simon J. Dawson.
ANNAPOLIS—William Hallett Ray.
ANTIGONISH—Angus McIsaac.
ARGENTEUIL—Hon. J. J. C. Abbott.
BAGOT—Flavien Dupont.
BEAUCÉ—Joseph Bolduc.
BEAUHARNOIS—Joseph Gédéon Horace Bergeron.
BELLECHASSE—Guillaume Amyot.
BERTHIER—E. Octavien Cuthbert.
BONAVENTURE—L. J. Riopel.
BOTHWELL— { John Joseph Hawkins.*
 { Hon. David Mills.
BRANT-NORD—James Somerville.
BRANT-SUD—William Paterson.
BROCKVILLE—John Fisher Wood.
BROME—Sydney Arthur Fisher.
BRUCE-EST—Rupert Mearse Wells.
BRUCE-NORD—Alexander McNeill.
BRUCE-OUEST—James Somerville.
CAP-BRETON— { William McDonald.
 { Murray Dodd.
CARDWELL—Thomas White.
CARLETON (N.B.)—David Irvine.
CARLETON (O.)—Très hon. sir J. A. Macdonald, C.C.B.
CARIBOO—James Reid.
CHAMBLY—Pierre Basile Benoit.
CHAMPLAIN—Hippolyte Montplaisir.
CHARLEVOIX—Simon Xavier Cimon.
CHARLOTTE—Arthur Hill Gillmor.
CHATEAUGUAY—Edward Holton.
CHICOUTIMI ET SAGUENAY—Jean Alfred Gagné.
COLCHESTER—Hon. Archibald Woodbury McLelan.
COMPTON—Hon. John Henry Pope.
CORNWALL ET STORMONT—Darby Bergin.
CUMBERLAND—Hon. sir Charles Tupper, C.C.M.G.

DIGBY—Hon. William B. Vail.
DORCHESTER—Charles Alexander Lesage.
DRUMMOND ET ARTHABASKA—Désiré Olivier Bourbeau.
DUNDAS—Charles Erastus Hickey.
DURHAM-EST—Arthur T. H. Williams.
DURHAM-OUEST—Hon. Edward Blake.
ELGIN-EST—John H. Wilson.
ELGIN-OUEST—George Elliott Casey.
ESSEX-NORD—James Colebrooke Patterson.
ESSEX-SUD—Lewis Wigle.
FRONTENAC—Hon. George Airey Kirkpatrick.
GASPÉ—Pierre Fortin.
GLENGARRY—Donald Macmaster.
GLOUCESTER—Kennedy F. Burns.
GRENVILLE-SUD—William Thomas Benson.
GREY-EST—Thomas S. Sproule.
GREY-NORD—Benjamin Allen.
GREY-SUD—George Landerkin.
GUYSBOROUGH—John A. Kirk.
HALDIMAND—David Thompson.
HALIFAX— { Malachy Bowes Daly.
 { John F. Stairs.
HALTON—William McCraney.
HAMILTON— { Francis Edwin Kilvert.
 { Thomas Robertson.
HANTS—W. Henry Allison.
HASTINGS-EST—John White.
HASTINGS-NORD—Hon. Mackenzie Bowell.
HASTINGS-OUEST—Alexander Robertson.
HOCHÉLAGA—Alphonse Desjardins.
HUNTINGDON—Julius Scriver.
HURON-EST—Thomas Farrow.
HURON-SUD—Hon. sir R. J. Cartwright, C.C.M.G.
HURON-OUEST—Malcolm Colin Cameron.

* Siéges comme député pendant 28 jours; siège invalidé par la Cour Suprême; l'honorable M. Mills a siégé le reste de la session.

COLLEGES ELECTORAUX ET MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

IBERVILLE—François N. [?]
 INVERNESS—Hugh [?]
 JACQUES-CARTIER—Désiré Girouard.
 JOLIETTE—Édouard Guilbault.
 KAMOURASKA—Charles Bruno Blondeau.
 KENT (N.B.)—Pierre Amand Landry.
 KENT (O.)—Henry Smytho.
 KING (N.B.)—George E. Foster.
 KING (N.F.)—Douglas B. Woodworth.
 KING (I.P.E.) — { Peter Adolphus McIntyre.
 Augustus Colin Macdonald.
 KINGSTON—Alexander Gunn.
 LAMBTON-EST—J. H. Fairbank.
 LAMBTON-OUEST—James Frederick Lister.
 LANARK-NORD—Joseph Jamison.
 LANARK-SUD—John Graham Haggart.
 LAPRAIRIE—Alfred Pisonneault.
 L'ASSOMPTION—Milaire Marteau.
 LAVAL—Joseph Aldéric Duimet.
 LEEDS ET GREENVILLE-NORD—Charles F. Ferguson.
 LEEDS-SUD—George Taylor.
 LENNOX—David Wright Allison.
 LÉVIS—Isidore Noël Belleau.
 LINCOLN ET NIAGARA—John Charles Rykert.
 LISGAR—Arthur Wellington Ross.
 L'ISLET—Philippe Baby Casgrain.
 LONDON—Hon. John Carling.
 LOTBINIÈRE—Cécile Isidore Rinfret.
 LUNENBURG—Charles Edwin Knulbach.
 MARQUETTE—Robert Watson.
 MASKINONGÉ—Frédéric Houde.
 MEGANTIC—Louis J. Côté, *alias* Fréchette.
 MIDDLESEX-EST—Duncan Macmillan.
 MIDDLESEX-NORD—Timothy Coughlin.
 MIDDLESEX-SUD—James Armstrong.
 MIDDLESEX-OUEST—Donald M. Cameron.
 MISSISQUOI—George Barnard Baker.
 MONCK—Lauchlan McCallum.
 MONTREAL—Firmin Dugas.
 MONTMAGNY—Ph. Landry.
 MONTMORENCY—Pierre Vincent Valin.
 MONTRÉAL-Centre—John Joseph Curran.
 MONTRÉAL-Est—Charles Joseph Coursol.
 MONTRÉAL-Ouest—Matthew Hamilton Gault.
 MUSKOKA—William Edward O'Brien.
 NAPIERVILLE—Médéric Catudal.
 NEW-WESTMINSTER—Joshua Attwood R. Homer.
 NICOLET—François Xavier Ovide Méthot.
 NORFOLK-NORD—John Charlton.
 NORFOLK-SUD—Joseph Jackson.

NORTHUMBERLAND (N.B.)—Hon. Peter Mitchell.
 NORTHUMBERLAND-EST (O.)—Edward Cochrane.
 NORTHUMBERLAND-OUEST(O.)—George Guillet.
 ONTARIO-NORD—Alexander Peter Cockburn.
 ONTARIO-SUD—Francis Wayland Glen.
 ONTARIO-OUEST—George Wheeler.
 OTTAWA (cité) — { Charles H. Mackintosh.
 Joseph Tassé.
 OTTAWA (comté)—Alonzo Wright.
 OXFORD-NORD—James Sutherland.
 OXFORD-SUD—Archibald Harley.
 PEEL—James Fleming.
 PERTH-NORD—Samuel Rollin Hesson.
 PERTH-SUD—James Trow.
 PETERBOROUGH-EST—John Burnham.
 PETERBOROUGH-OUEST—George Hilliard.
 PICTOU— { Charles H. Tupper.
 John McDougald.
 PONTIAC—John Bryson.
 PORTNEUF—Joseph E. A. De St. Georges.
 PRESCOTT—Simon Labrosse.
 PRINCE (I.P.E.)— { Edward Hackett.
 James Yeo.
 PRINCE-EDWARD—John Milton Platt.
 PROVENCHER—Joseph Royal.
 QUÉBEC-Centre—Joseph Guillaume Bossé.
 QUÉBEC-Est—Hon. Wilfred Laurier.
 QUÉBEC-Ouest—Hon. Thos. McGreevy.
 QUÉBEC (comté)—Hon. Jos. P. René Adolphe Caron.
 QUEEN (N.B.)—George Gerald King.
 QUEEN (N.E.)—James F. Forbes.
 QUEEN (I. P. E.) — { Louis Henry Davies.
 Frederick de St. Croix Brecken.
 RENFREW-NORD—Peter White.
 RENFREW-SUD—Robert Campbell.
 RISTIGOUCHE—George Moffatt.
 RICHELIEU—Louis Huet Massue.
 RICHMOND (N.E.)—Henry N. Paint.
 RICHMOND ET WOLFE (Q.)—William Bullock Ives.
 RIMOUSKI—Louis Adolphe Billy.
 ROUVILLE—George Auguste Gigault.
 RUSSELL—Moes Kent Dickinson.
 ST-HYACINTHE—Michel E. Bernier.
 ST-JEAN (N.B.) cité—Hon. sir Leonard Tilley, C.O.M.G.
 ST-JEAN (N.B.) cité et comté— { Hon. Isaac Burpee.
 Chas. W. Weldon.
 ST-JEAN (Q.)—François Bourassa.
 ST-MAURICE—Louis Léon L. Desaulniers.
 SELKIRK—Hugh Sutherland.
 SHEFFORD—Michel Auger.
 SHELBURNE—Thomas Robertson.

COLLEGES ÉLECTORAUX ET MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

SHERBROOKE—Robert Newton Hall.
 SIMCOE-EST—Herman Henry Cook.
 SIMCOE-NORD—Dalton McCarthy.
 SIMCOE-SUD—Richard Tyrwhitt.
 SOULANGES—James W. Bain.
 STANSTEAD—Charles C. Colby.
 SUNBURY—Charles Burpee.

TÉMISCOUATA—Paul Etienne Grandbois.
 TERREBONNE—Hon. J. A. Chapleau.
 TROIS-RIVIÈRES—Hon. sir Hector L. Langevin, C.C.M.G.
 TORONTO-CENTRE—Robert Hay.
 TORONTO-EST—John Small.
 TORONTO-OUEST—James Beaty, Jr.
 DEUX-MONTAGNES—Jean Baptiste Daoust.

VANCOUVER, ILE DE—David William Gordon.
 VAUDREUIL—Hugh McMillan.
 VERCHÈRES—Hon. Félix Geoffrion.
 VICTORIA (C.B.)— { Edgar Crow Baker.
 { Noah Shakespeare.
 VICTORIA (N.B.)—Hon. John Costigan.

VICTORIA (N.E.)—Chas. Jas. Campbell.
 VICTORIA-NORD (O.)—Hector Cameron.
 VICTORIA-SUD (O.)—Joseph R. Dundas.

WATERLOO-NORD—Hugh Kranz.
 WATERLOO-SUD—James Livingstone.
 WELLAND—John Ferguson.
 WELLINGTON-CENTRE—Gorge Turner Orton.
 WELLINGTON-NORD—James McMullen.
 WELLINGTON-SUD—James Innes.
 WENTWORTH-NORD—Thomas Bain.
 WENTWORTH-SUD—Lewis Springer.
 WESTMORELAND—Josiah Wood.
 WINNIPEG—Thomas Scott.

YALE—Francis Jones Barnard.
 YAMASKA—Fabien Vanasse.
 YARMOUTH—Joseph Robbins Kinney.
 YORK (N.B.)—Thomas Temple.
 YORK-EST (O.)—Hon. Alexander Mackenzie.
 YORK-NORD (O.)—William Mulock.
 YORK-OUEST (O.)—Nathaniel C. Wallace.

COMITÉ SPÉCIAL NOMMÉ POUR SURVEILLER LA PUBLICATION DU COMPTE-RENDU OFFICIEL
 DES DÉBATS DE LA CHAMBRE.

BÉCHARD, M. François (*Iberville*),
 BERGIN, M. Darby (*Cornwall et Stormont*),
 CHARLTON, M. John (*Norfolk Nord*),
 COLBY, M. Charles C. (*Stanstead*),
 DESJARDINS, M. Alphonse (*Hochelaga*),
 FOSTER, M. George E. (*King, N.B.*),

INNES, M. James (*Wellington-Sud*),
 McDONALD, M. William (*Cap-Breton*),
 ROYAL, M. Joseph (*Provencher*),
 SCRIVER, M. Julius (*Huntingdon*),
 SOMERVILLE, M. James (*Bruce-Ouest*),
 WHITE, M. Thomas (*Cardwell*).

Président :—M. THOMAS WHITE (*Cardwell*).

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION, CINQUIÈME PARLEMENT.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 17 janvier 1884.

LE PARLEMENT, après avoir été prorogé d'une époque à une autre, avait reçu en dernier lieu instruction de s'assembler le 17e jour de janvier 1884, pour la dépêche des affaires.

L'ORATEUR prit le fauteuil à trois heures moins un quart.

PRIÈRE.

René Edouard Kimber, écuyer, gentilhomme huissier de la Verge noire, apporta le message suivant :

M. L'ORATEUR,—

Son Excellence le gouverneur général requiert la présence immédiate des membres de cette honorable Chambre dans la salle du Sénat.

La Chambre se rendit en conséquence au Sénat.

La Chambre étant de retour,

ÉLECTIONS CONTESTÉES.

M. L'ORATEUR informa la Chambre que durant la vacance il avait reçu de l'honorable juge King, l'un des juges choisis pour l'instruction des procès en invalidation d'élections, conformément à l'Acte des Elections fédérales contestées, communication d'un jugement relatif à l'élection tenue dans le district électoral d'Albert et par lequel l'élection de l'intimé, John Wallace, était déclarée nulle ;

Aussi, de l'honorable juge Rigby, communication d'un jugement relatif à l'élection tenue dans le district électoral de Lunenburg, et par lequel l'élection de l'intimé, Thomas Twining Keefer, était déclarée nulle ;

Aussi, de l'honorable juge Galt, communication d'un jugement relatif au district électoral de Kent, et par lequel l'élection de l'intimé, Henry Smyth, était déclarée nulle ;

Aussi, de l'honorable juge Armour, communication d'un jugement relatif à l'élection tenue dans le district électoral de Lennox, et par lequel l'élection de l'intimé, l'honorable sir John Alexander Macdonald, était déclarée nulle ;

Aussi, de l'honorable juge Armour, communication d'un jugement relatif à l'élection tenue dans le district électoral de Middlesex-Ouest, et par lequel l'élection de l'intimé, George W. Ross, était déclarée nulle ;

Aussi, de l'honorable juge Armour, communication d'un jugement relatif à l'élection tenue dans le district électoral de Huron-Ouest, et par lequel l'intimé, Malcolm Colin Cameron, était déclaré bien et dûment élu ;

Aussi, de l'honorable juge Armour, communication d'un jugement relatif à l'élection tenue dans le district électoral de Simcoe-Sud, et par lequel l'intimé, Richard Tyrwhitt, était déclaré bien et dûment élu.

VACANCES.

M. L'ORATEUR informe aussi la Chambre qu'il avait reçu avis des vacances suivantes, survenues dans la députation.

MATTHEW H. RICHY, écuyer, député du district électoral (ville et comté) d'Halifax, par suite de l'acceptation d'un emploi lucratif sous la Couronne, savoir : la charge de lieutenant-gouverneur de la province de la Nouvelle-Écosse ;

GILBERT ANSELME GIROUARD, écuyer, député du district électoral de Kent, Nouveau-Brunswick, démissionnaire ;

JOHN McMILLAN, écuyer, député du district électoral de la division sud du comté de Huron, démissionnaire ;

RAOUL S. DE BEAUJEU, écuyer, député du district électoral de Soulanges, par suite de l'acceptation d'un emploi lucratif sous la Couronne ; et

JOHN PICKARD, écuyer, député du district électoral de York, Nouveau-Brunswick, dédédé.

Il informa aussi la Chambre qu'il avait adressé divers mandats au greffier de la couronne en chancellerie lui enjoignant de préparer de nouveaux brefs d'élection pour les dits districts électoraux, respectivement.

Il informa aussi la Chambre que le greffier de la Chambre avait reçu du greffier de la couronne en chancellerie, copie d'un bref indiquant qu'une vacance était survenue dans la représentation du district électoral de Lévis, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative sous la couronne, par l'honorable Joseph Godéric Blanchet, et que le greffier de la couronne en chancellerie avait, en vertu de l'Acte 41 Vic., chap. 5, clause 14, paragraphe 2, émis un nouveau bref d'élection pour le dit district électoral.

NOUVEAUX DÉPUTÉS.

M. L'ORATEUR informe de plus la Chambre que, durant la vacance, le greffier de la Chambre avait reçu du greffier de la couronne en chancellerie des certificats relatifs à l'élection des députés suivants :—

JOHN WALLACE, écuyer, pour le district électoral d'Albert ;
JOHN FITZ-WILLIAM STAIRS, écuyer, pour le district électoral (cité et comté) d'Halifax ;

CHARLES EDWIN KAULBACH, écuyer, pour le district électoral de Lunenburg ;

PIERRE ARMAND LANDRY, écuyer, pour le district électoral de Kent, Nouveau-Brunswick ;

ISIDORE NOEL BELLEAU, écuyer, pour le district électoral de Lévis ;

DAVID WRIGHT ALLISON, écuyer, pour le district électoral de Lennox ;

DONALD MACKENZIE CAMERON, écuyer, pour le district électoral de la division ouest du comté de Middlesex ;

L'honorable sir RICHARD JOHN CARTWRIGHT, G. C. M. G., pour le district électoral de la division sud du comté de Huron ; et

JAMES W. BAIN, écuyer, pour le district électoral de Soulanges.

PRÉSENTATION DE DÉPUTÉS.

Les députés suivants, ayant au préalable prêté serment conformément à la loi et inscrit leur nom au registre contenant la formule de serment, prennent leurs sièges en Chambre :

JOHN WALLACE, député du district électoral d'Albert, présenté par sir John A. Macdonald et sir Leonard Tilley.

ISIDORE NOEL BELLEAU, député du district électoral de Lévis, présenté par sir Hector Langevin et l'honorable M. Caron.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT, député du district électoral formé par la division sud du comté de Huron, présenté par M. Blake et M. Cameron (Huron).

PIERRE A. LANDRY, député du district électoral de Kent, Nouveau-Brunswick, présenté par sir Leonard Tilley et sir Hector Langevin.

DAVID WRIGHT ALLISON, député du district électoral de Lennox, présenté par sir Richard Cartwright et M. Paterson (Brant).

JAMES W. BAIN, député du district électoral de Soulanges, présenté par sir Hector Langevin et l'honorable M. Chapleau.

JOHN FITZ-WILLIAM STAIRS, député du district électoral d'Halifax (ville et comté), présenté par sir Charles Tupper et sir John A. Macdonald.

CHARLES E. KAULBACH, député du district électoral de Lunenburg, présenté par sir Charles Tupper et sir John A. Macdonald.

SERMENTS D'OFFICE.

Sir JOHN A. MACDONALD dépose un bill (n° 1) concernant la prestation des serments d'office,

DISCOURS DU TRONE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer cette Chambre que, lorsqu'elle s'est rendue, tout à l'heure, dans la salle des séances du Sénat, à la demande de Son Excellence le gouverneur général, il a plu à Son Excellence adresser aux deux Chambres du parlement un discours dont, pour prévenir toute erreur possible, je me suis procuré la copie officielle, qui se lit comme suit :

Honorables messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des Communes :

Pour la première fois, j'ai recours à vos avis et à votre assistance dans l'exercice des importantes fonctions qui m'ont été conférées par Sa Majesté.

C'est pour moi une source de profonde satisfaction d'avoir été placé par Sa Majesté dans un poste où, comme son représentant, je suis appelé à prendre part aux affaires publiques de la Puissance, et à co opérer avec vous dans l'exécution des devoirs honorables dont vous venez vous occuper.

Je me réjouis d'apprendre que, bien que les dernières moissons n'aient pas été aussi productives que les précédentes, et que l'expansion rapide de votre commerce paraisse avoir été, dans une certaine mesure, suivie d'une exagération des affaires, la situation générale du pays est néanmoins telle que je puis vous féliciter de sa prospérité.

Le succès marqué obtenu par le Canada à l'exposition internationale des pêcheries, à Londres, doit vous causer une vive satisfaction, et il a grandement servi, je n'en doute pas, à démontrer à l'univers la richesse de nos pêcheries et l'étendue de nos industries et ressources maritimes.

Les commissaires nommés par mon prédécesseur pour la refonte des Statuts concernant la Puissance, ont poursuivi leur tâche avec diligence, et je suis en état de soumettre à votre examen soixante chapitres environ de ce travail de refonte. Le reste de l'ouvrage sera préparé et le tout révisé, dans le cours de la présente année, de sorte qu'à votre prochaine session, le rapport final sera prêt à être soumis à votre approbation.

Le nombre des immigrants au Canada, pendant la dernière saison, a été, je suis heureux de le constater, plus considérable que dans aucune autre année précédente. C'est une preuve que plus le Canada est connu, plus il est apprécié par ceux qui cherchent une patrie dans le Nouveau-Monde.

On est à faire des arrangements pour diminuer les frais de transport des immigrants à l'intérieur, et j'ai raison de croire que le résultat sera une augmentation constante, à l'avenir, de colons désirables.

Pendant la vacance, les négociations ont été reprises avec la Colombie-Britannique au sujet de certaines matières qui, depuis quelque temps, avaient été la cause de différends entre les deux gouvernements. L'un de mes ministres, avec la mission spéciale de rétablir l'entente sur toutes les questions en litige, s'est rendu l'été dernier dans cette province et ses efforts ont eu un heureux succès. Si vous donnez votre approbation aux arrangements alors faits, toutes les causes de différends auront disparu et les relations les plus cordiales entre les gouvernements du Canada et de la province seront établies. Les papiers vous seront soumis et vous serez appelés à adopter des lois qui me permettront de donner effet à ces arrangements.

L'augmentation rapide de la population dans le Nord-Ouest rend nécessaires certains amendements à l'acte concernant les Territoires du Nord-Ouest, et votre attention sera attirée sur cette question importante.

Le progrès fait par les sauvages dans le Manitoba et le Nord-Ouest, durant l'année dernière, a été en général satisfaisant. Les bandes comprises dans les différents traités se sont pour la plupart retirées dans leurs réserves.

Il vous sera soumis un projet de loi ayant pour objet de favoriser davantage leurs intérêts, et aussi une mesure applicable à toute la Puissance, ayant pour but d'encourager les groupes de sauvages les plus avancés, à assumer leur part de responsabilités dans le gouvernement du pays.

M. l'ORATEUR.

Le projet de loi qui vous a été soumis, à la dernière session, concernant la représentation du peuple dans le parlement et l'assimilation des franchises électorales des différentes provinces est devant le pays depuis un an. Il sera présenté de nouveau et je le recommande à votre attention.

Je me permets aussi d'insister sur l'utilité de réglementer le travail dans les manufactures et de pourvoir à la protection de l'artisan et de sa famille. Le projet de loi qui vous a été soumis, à la dernière session, vous sera présenté avec quelques modifications.

Les progrès rapides faits par le chemin de fer du Pacifique canadien se sont continués pendant l'année dernière. Des deux mille huit cent trente-trois milles de la ligne principale s'étendant de Pembroke à Port-Moody, mille sept cent trente-huit milles sont maintenant construits, ce qui rend possible l'achèvement de ces grands travaux dans le cours des deux années prochaines. Bien que le délai dans lequel la compagnie du Pacifique est tenue de finir le chemin n'expire qu'en 1891, mon gouvernement a pensé qu'il était de la plus grande importance, pour l'établissement du Nord-Ouest et le développement de notre commerce, que l'achèvement du chemin de fer d'une mer à l'autre fut hâté, et que la compagnie fut mise en état d'ouvrir la ligne sur tout son parcours pour le printemps de 1886.

Dans ce but et afin d'aider la compagnie à se procurer le capital nécessaire pour cet objet, par le placement de ses actions non vendues, le gouvernement a consenti, moyennant le dépôt entre ses mains d'une somme et de garanties suffisantes, à assurer le paiement d'un dividende minimum de trois pour cent, pendant dix ans, sur soixante-cinq millions d'actions.

Cet arrangement a été fait avec la conviction que par là les actions seraient plus fermes et acquerraient une plus-value sur le marché. Un concours de circonstances défavorables a empêché la réalisation de ces espérances et la compagnie n'a pu obtenir le capital nécessaire par la vente de son stock. Vous devrez rechercher avec le plus grand soin les meilleurs moyens de prévenir tout retard dans le grand but à atteindre : l'achèvement rapide du chemin de fer.

Je suis heureux de pouvoir dire que l'exploitation de la partie terminée du chemin de fer prouve de la manière la plus évidente la solidité de cette œuvre comme entreprise commerciale, et sa grande valeur pour le Canada.

Le trafic sur le chemin de fer Intercolonial a été beaucoup plus considérable qu'en aucune année précédente, sans ajouter aux charges du pays. Cela prouve, d'une manière satisfaisante, le développement continu du commerce entre l'Est et l'Ouest du Canada.

Un arrangement provisoire conclu avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse à l'effet de garder l'embranchement de Pictou et d'acquiescer le chemin de fer de prolongement vers l'Est jusqu'au détroit de Canso, sera soumis à votre approbation.

Messieurs de la Chambre des Communes :

Les comptes du dernier exercice vous seront soumis. Vous trouverez que les dépenses ont été considérablement moindres et les recettes plus considérables que les évaluations. L'excédant surpasse celui de toute année précédente.

Les revenus de la première moitié de l'exercice en cours, nonobstant les importations considérables de la dernière saison, nous donnent raison de conclure que les prévisions budgétaires pour cet exercice seront suffisamment réalisées.

Le budget de l'année prochaine vous sera également soumis, et vous trouverez, je l'espère, qu'il a été préparé en vue d'une sage économie.

Honorables messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des Communes :

J'ai la confiance que vous donnerez tout le soin et l'attention nécessaires à la considération des questions que j'ai mentionnées et de toutes autres matières concernant les intérêts publics qui pourront vous être soumises.

Sur la proposition de sir John A. Macdonald, il est résolu que le discours de Son Excellence soit pris en considération demain.

COMITÉS PERMANENTS.

Sir JOHN A. MACDONALD propose :

Quatre des comités permanents de cette Chambre pour la présente session soient nommés pour les objets suivants :—10. Privilèges et élections.—20. Lois expirantes.—30. Chemins de fer, canaux et télégraphes.—40. Bills privés.—50. Ordres permanents.—60. Impressions.—70. Comptes publics.—80. Banques et commerce.—90. Immigration et colonisation ; et que ces comités soient autorisés à s'enquérir de tous les sujets et questions qui leur seront déferées par la Chambre, et de faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions sur ces sujets et questions et à envoyer quérir personnes et papiers.

La motion est adoptée.

RAPPORT.

M. l'ORATEUR : Je sou mets à la Chambre le rapport du bibliothécaire sur l'état actuel de la bibliothèque du parlement.

AJOURNEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre s'ajourne.

PIÈCES RELATIVES AU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. BLAKE : Puis-je demander à l'honorable monsieur s'il a l'intention de déposer sur le bureau, sans avis préalable, les documents relatifs aux arrangements conclus avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et dont il est fait mention dans le discours du trône.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ces documents seront transmis à la Chambre avec un message de la Couronne, dès que l'on aura répondu au discours du trône.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 3 heures 50 m., P. M.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 18 janvier 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

La Chambre prend en considération le discours prononcé par Son Excellence à l'ouverture de la session.

M. MACMASTER : M. l'Orateur, le premier paragraphe du discours du trône sera approuvé d'emblée par les honorables membres de cette Chambre. Je suis sûr que non-seulement la Chambre, mais le pays tout entier approuvera Sa Majesté de s'être choisi un représentant aussi digne. On sait que le noble lord qui a été nommé gouverneur général du Canada, bien qu'il soit encore relativement jeune, s'était déjà fait une position importante parmi les hommes publics d'Angleterre, et qu'il avait fait partie de l'administration Gladstone. On sait aussi qu'il appartient à une famille distinguée, qui a fourni à la Grande-Bretagne non-seulement un chancelier de l'Échiquier, mais même un premier ministre.

Le peuple canadien, j'en suis certain, offrira au gouverneur général un accueil cordial, et je ne doute pas que l'administration de Son Excellence comme tel soit aussi heureuse que l'administration de ses prédécesseurs immédiats. Nous avons eu, depuis quelques années, l'avantage de posséder comme gouverneurs généraux des hommes éminemment qualifiés, capables de rendre des services précieux, non-seulement dans l'exercice de leur charge, mais encore

après leur départ du pays et leur retour en Europe. Ainsi, lord Dufferin et le marquis de Lorne ont été pour nous, bien qu'à titre officieux seulement, les plus utiles ambassadeurs en Angleterre, et n'ont pas cessé de s'intéresser à notre pays, quoiqu'ils l'aient quitté depuis assez longtemps.

Je crois devoir dire spécialement, quant au marquis de Lorne et à sa royale épouse, qu'ils se sont rendus chers au peuple canadien par le dévouement avec lequel ils ont rempli les devoirs de leur position, et que les Canadiens leur garderont toujours un affectueux et reconnaissant souvenir.

Quant à lord Dufferin, il avait également gagné l'affection du peuple canadien, et ce qu'il a fait pour le bien de notre pays pendant son terme d'office comme gouverneur général et depuis son retour dans la mère-patrie, ne sera jamais oublié par notre population. Je suis sûr que les grands succès diplomatiques obtenus par lord Dufferin depuis qu'il nous a quittés n'ont été nulle part plus admirés et applaudis qu'ici. Soit que les travaux de notre ancien gouverneur eussent rapport à la pacification de l'Égypte, soit qu'ils eussent pour objet de tenir en échec le Czar ainsi que le Sultan, ils ont été constamment suivis avec un intérêt sympathique par le public canadien.

Bien qu'il soit peut-être prématuré de parler ainsi, je suis sûr que notre nouveau gouverneur général, après l'expiration de son terme d'office, aura acquis et acquerra autant de titres à l'estime du peuple canadien.

Le discours du trône, M. l'Orateur, a un cachet éminemment pratique. On peut le diviser en deux parties : la première ayant trait à des questions d'administration, la seconde à la législation projetée.

Dans notre pays, le peuple et ses représentants s'occupent de questions pratiques, intimement liées au développement de la Confédération en général, à celui des provinces et au progrès pacifique de la civilisation. Dans les pays du vieux monde, comme notre mère-patrie, on pourra s'intéresser vivement à la question de savoir s'il convient d'augmenter d'un denier par pinte l'impôt sur le malt. Ici nos sujets de discussions sont plus larges et, selon moi, plus importants, car je considère plus noble et plus important de contribuer à l'organisation d'un pays nouveau mais grand déjà, que de discuter les menus détails de la politique d'un pays ancien. Je ne veux pas diminuer l'importance des questions qui occupent le monde politique en Angleterre, mais j'affirme ceci, que dans beaucoup de cas les débats les plus animés, au parlement impérial, roulent sur des sujets qui, dans notre pays, sembleraient d'une insignifiance relative.

Parmi les événements administratifs dont le pays peut à bon droit se féliciter, se trouve d'abord le succès obtenu par le Canada à l'exposition internationale des pêcheries, tenue à Londres. Le pays a lieu assurément de se réjouir de ce que, grâce aux efforts incessants du gouvernement, et surtout du ministre chargé de la section canadienne, nous avons obtenu, dans cet important concours, le plus grand nombre de médailles après les États-Unis, qui occupaient le premier rang. Ce fait constitue, dans le monde entier, une réclame importante en faveur de la richesse et de la valeur de nos pêcheries.

Les travaux de refonte des statuts fédéraux ont été poussés avec vigueur. C'est là une œuvre qui facilitera considérablement les études de ceux qui ont à consulter ces statuts, et je suis certain que toutes les personnes que la chose intéresse recevront avec plaisir l'assurance que l'entreprise doit être achevée vers la prochaine session.

Dans le cours de la dernière année, le gouvernement fédéral a pris des arrangements provisoires avec les gouvernements de la Nouvelle-Écosse et de la Colombie anglaise. Dans le premier cas, il s'agissait de conserver la propriété de l'embranchement de Pictou (chemin de fer Intercolonial) et d'acquérir la propriété du chemin de fer de prolongement construit pour relier l'extrémité est de la ligne au détroit de Canso. On croit que cette section, étant ainsi rattachée à

l'Intercolonial, pourra être administrée d'une manière plus parfaite, et que par cet arrangement, qui est à l'avantage non-seulement de la Nouvelle Écosse, mais aussi de la Confédération en général, le service, sur la ligne de prolongement, sera mieux fait et que les prix de transport, pour les voyageurs comme pour le fret, seront moins élevés.

Je ne connais pas grand' chose, personnellement, des conventions faites avec la Colombie anglaise. Tout le monde sait que depuis assez longtemps il y a eu des malentendus entre cette province et la Confédération. Il paraît que ces malentendus sont heureusement réglés, et le parlement devra s'occuper d'une mesure destinée à mettre un terme définitif aux difficultés. Il faut se rappeler que cette province éloignée n'a pas retiré jusqu'ici tous les avantages qu'elle espérait retirer de la Confédération. Elle ne jouira pleinement des bienfaits de son union avec les anciennes provinces que lorsque la construction de notre grand chemin de fer interprovincial sera achevée. Alors la Colombie comprendra et possédera réellement les avantages de la Confédération. En attendant, nous lui devons notre sympathie et un généreux appui, et j'ai la confiance que le parlement répondra dans une juste mesure à l'attente de cette province et lui rendra prompt justice.

Il y a lieu de se réjouir aussi de ce que le chemin de fer Intercolonial, ainsi qu'il ressort des rapports relatifs aux opérations de la dernière année, a cessé d'être une source de dépenses pour le trésor public, et qu'il a produit un excédant de recettes.

Parmi les services qui fonctionnent de manière satisfaisante, il n'y en a pas de plus important que celui de l'immigration. En 1878, le nombre des émigrants qui sont venus en Canada et s'y sont établis était de 30,000; en 1881 il était de 47,000; en 1882 de 112,000, et en 1883 il a été de 133,000, ce qui prouve que l'affluence des immigrants augmente constamment. Pour ce qui est des immigrants arrivés l'année dernière, 34,000 d'entre eux venaient des États-Unis, dont 11,000 étaient d'anciens émigrés canadiens qui rentraient au pays.

Un commerce très important, celui des bêtes à cornes et des moutons, s'est développé durant les cinq dernières années. La statistique de 1878 n'indique aucune importation de purs-sang dans le pays; il y a deux ans le nombre des bêtes à cornes de race importées s'élevait à 12,000 et l'année dernière à 21,000. Cette importation contribuera à l'amélioration des races de bestiaux ainsi qu'au développement de nos ressources agricoles; elle devra en même temps stimuler le commerce nouvellement inauguré et si important de l'exportation des bêtes à cornes et des moutons. Ce commerce a pris des proportions presque énormes dans le cours des cinq dernières années. En 1878 il a été exporté du Canada 19,000 bêtes à cornes et 46,000 moutons. En 1883 ces chiffres se sont élevés à 56,000 bêtes à cornes et 114,000 moutons, tous de provenance canadienne. Cette industrie va contribuer grandement à augmenter la richesse agricole du pays; elle ouvre aux cultivateurs et à tous ceux qui s'intéressent au progrès de l'agriculture un champ nouveau où ils pourront exercer leur esprit d'entreprise. Je puis dire, à ce propos, que les exportateurs de bétail canadien ont en Angleterre des avantages sur ceux de tous les autres pays. Les États-Unis sont placés sur ce qu'on appelle la liste cédulée, et les bêtes à cornes exportées de ce pays en Angleterre doivent être abattues aussitôt après leur débarquement, dans le port d'entrée même. Mais par le fait de la sage prévoyance du gouvernement actuel il a été conclu des arrangements spéciaux, en vertu desquels les bêtes à cornes venant du Canada sont exemptes de cette nécessité; on n'est pas obligé d'abattre ces animaux à leur arrivée, et l'on peut les mener ou les transporter librement par tout le pays et sur tous les marchés d'Angleterre, tout comme les animaux du pays même. Cela constitue un grand avantage pour l'exportateur canadien, un avantage

M. MACMASTER.

qui, évalué rigoureusement, équivaut à un denier ou deux par livre de viande.

Dans le cours de la dernière année, il est survenu un incident qui fait ressortir l'esprit patriotique et l'habileté du ministre des chemins de fer, non-seulement aux yeux de ses amis politiques, mais, j'en suis sûr, aux yeux de quiconque s'intéresse au progrès du Canada et sait apprécier les services des fonctionnaires, qui joignent la promptitude à l'efficacité dans l'accomplissement de leurs devoirs officiels. Dans une circonstance, trois navires chargés de bestiaux avaient été condamnés par les médecins vétérinaires anglais. Aussitôt, le haut commissaire, comprenant que notre commerce pouvait souffrir de la chose et que le Canada pouvait même, à cause de cela, être placé sur la liste des pays soumis aux conditions générales, se transporta sans retard au port en question, muni d'un ordre à l'effet de soumettre à un nouvel examen les cargaisons suspectées. La connaissance approfondie que l'honorable monsieur possède du corps de cet autre animal, de cet animal supérieur qu'on appelle l'homme, lui permit alors de contrôler *de visu* les agissements des médecins vétérinaires. Par une intervention énergique et immédiate, en étudiant lui-même la question, il réussit à faire faire un nouvel examen, qui prouva que les bestiaux canadiens avaient été injustement condamnés, et il fit révoquer une décision qui devait avoir des conséquences ruineuses pour les exportateurs de bêtes à cornes en général, pour les compagnies de transport, et enrayer le succès de cette grande industrie canadienne.

Je considère que l'honorable ministre des chemins de fer a droit à la reconnaissance de toute la population, sans distinction de partis, pour sa prompt intervention en cette circonstance et le succès dont elle a été couronnée.

Je ne veux pas ennuyer la Chambre par des longueurs, mais on me permettra de constater que le chiffre de recettes de l'année a dépassé celui des estimations, tandis que le chiffre des dépenses a été moindre. Il s'ensuit que le résultat des opérations du dernier exercice comporte un excédant de \$7,060,000; sans parler de la somme d'environ \$1,000,000 provenant de la vente des terres publiques du Nord-Ouest, qui porterait le surplus total à plus de \$8,000,000, c'est-à-dire au chiffre le plus élevé qu'on ait vu depuis l'établissement de la Confédération.

A présent, M. l'Orateur, une forte partie de cet excédant provient des importations, et à ce sujet je dirai qu'il y a eu peut-être excès d'importation. Il aurait mieux valu, peut-être, dans l'intérêt du pays, que nos importations n'eussent pas été aussi considérables. Mais c'est un mal qui disparaîtra avec le temps.

Quoi qu'il en soit, les forts excédants sont des embarras qu'on n'est guère porté à regretter, et si l'on considère les circonstances dont j'ai parlé, l'état prospère du trésor et de nos finances, on est en droit de féliciter le pays de la prospérité réelle dont il jouit, malgré la dernière récolte, qui n'a pas été aussi abondante que les précédentes, et malgré l'excès de commerce qui a eu lieu dans une certaine mesure durant l'année.

Quant aux projets de loi qui doivent être soumis aux Chambres, je puis dire d'abord, M. l'Orateur, que pour ce qui est du Nord-Ouest, l'expérience des dernières années a montré qu'il y a lieu de modifier la législation relativement à cette région, et c'est pourquoi un bill nous sera soumis à cet effet. Par suite du développement des industries manufacturières dans le pays, il est devenu nécessaire de passer des lois pour mieux assurer le bien-être des ouvriers et de leurs familles, non-seulement dans l'intérêt immédiat de ceux-ci, mais aussi dans l'intérêt général du pays.

Je suis sûr, aussi, que l'on accueillera avec faveur la mesure qui doit être présentée dans le but de rendre uniformes les lois relatives aux élections fédérales. Une mesure de ce genre, présentée durant la dernière session, fut remise

à la session actuelle pour permettre de l'étudier plus à fond. Il est anormal que le cens électoral, pour le parlement fédéral, soit identique à celui des parlements locaux, qui varie suivant les provinces.

On nous propose ensuite, M. l'Orateur, de passer certaines lois relativement aux sauvages, qui constituent pour nous une sorte d'héritage, et que nous sommes parvenus jusqu'ici, par notre bonne foi et nos bons procédés envers eux, par notre fidélité à remplir les obligations que nous imposent les traités, à conserver comme amis et alliés, au lieu d'en faire nos ennemis acharnés, comme aux Etats-Unis. La disparition du bison, due à une chasse excessive, a porté les sauvages du Nord-Ouest à abandonner en grande partie leurs habitudes nomades et à se livrer davantage aux travaux ordinaires de la vie. Un grand nombre d'entre eux se sont établis sur leurs réserves, et on doit s'occuper de leur venir en aide dans ce genre de vie, nouveau pour eux.

Puis, quant aux sauvages qui sont le plus avancés en civilisation et qui, pendant longtemps, ont vécu dans le voisinage immédiat des blancs, on propose de leur donner une espèce de gouvernement autonome, presque semblable au système municipal qui existe chez les blancs. Je suis sûr qu'un parlement canadien éclairé fera bon accueil à une espèce d'autonomie pour les indigènes de ce pays.

Il n'y a aucune question, M. l'Orateur, à laquelle le peuple de ce pays s'intéresse davantage dans le moment, et à laquelle il s'intéresse davantage depuis très longtemps, que celle de la construction du chemin de fer du Pacifique. Cette œuvre est une œuvre nationale; c'est une entreprise canadienne à laquelle tous les habitants de ce pays sont profondément intéressés. Comme nous le savons tous, le gouvernement et le parlement ont confié à une compagnie le soin de construire ce chemin. Avec une énergie dont nous n'avons encore eu aucun exemple dans le pays, la compagnie s'est mise à l'œuvre pour accomplir la tâche gigantesque qu'elle avait assumée, et je crois qu'il n'y aura qu'une voix dans cette Chambre et dans tout le pays, pour proclamer que la compagnie chargée d'exécuter ces grands travaux a agi honorablement, qu'elle s'est efforcée de remplir fidèlement et énergiquement les conditions de son contrat.

Les travaux de la ligne ont été poussés on ne peut plus rapidement. Sur la longueur totale, depuis Pembroke jusqu'à Port-Moody, soit 2,833 milles, 1,738 milles ont été construits, et il ne reste que 1,095 milles à faire. Et il fait plaisir de constater que la partie du chemin déjà construite et livrée à la circulation a non-seulement rapporté des bénéfices aux entrepreneurs, mais qu'elle a aussi été d'un avantage considérable au pays.

Je ne fatiguerai pas la Chambre en lui donnant de longs détails ou des chiffres nombreux; mais outre les parties du chemin construites dans les anciennes provinces, outre les sections obtenues du gouvernement, outre les sections séparées par la passe, au nord du lac Supérieur, je puis ajouter qu'aujourd'hui le chemin s'étend à l'ouest de Winnipeg jusqu'aux Montagnes Rocheuses, soit une distance de 1,000 milles. Aujourd'hui, toute une petite armée d'ouvriers, comprenant 9,000 hommes, avec tout l'outillage nécessaire à la construction du chemin de fer, machines et chevaux, est occupée à faire disparaître la passe qui sépare les deux parties du chemin au nord du lac Supérieur.

Il est évident, non-seulement pour les honorables membres de cette Chambre, mais encore pour tout le pays, qu'il est de la plus haute importance pour le peuple canadien que la construction de ce chemin soit poussée avec vigueur. Nous savons que le chemin du Pacifique américain vient d'être terminé. Ce chemin sera un rival sérieux pour le commerce transcontinental. Et il y a un autre chemin, le "Union Pacific," en exploitation.

Le développement rapide du Nord-Ouest et la colonisation du pays, l'augmentation de notre commerce et une foule d'autres circonstances rendront nécessaire l'achèvement du

chemin de fer canadien du Pacifique bien avant l'époque d'abord fixée, 1891, et cela, dans l'intérêt du pays et de la compagnie. On espérait dernièrement que le chemin serait achevé en 1886, et je suis certain que si cette espérance se réalisait, il en résulterait les plus grands avantages pour le pays.

Ne perdons pas de vue les avantages que le pays retirera de ce chemin lorsqu'il sera terminé. Si nous songeons que les deux chemins du Pacifique américains ne sont pas des lignes directes, que ce ne sont que des lignes en partie directes qui doivent se raccorder à d'autres pour se rendre au bord de la mer; et si nous songeons que notre chemin sera la seule voie transcontinentale s'étendant d'un océan à l'autre, sous une seule et même administration, et qu'il sera des centaines de milles plus court que les deux autres chemins du Pacifique, quels que soient les raccourcissements qu'il leur soit possible de faire; si nous songeons à tout cela, dis-je, je crois que nous nous apercevrons, que tous les membres de cette Chambre s'apercevront, que le pays et la compagnie du chemin de fer du Pacifique retireront de grands avantages quand cette route sera terminée.

Ce chemin procurera d'autres avantages que nous ne devons pas perdre de vue. D'abord, il traversera une plus grande étendue de terres cultivables que les deux chemins du Pacifique américains. Les terres arables que traversera la partie occidentale du chemin de fer canadien du Pacifique, s'étendent de la longitude 96 à la longitude 114, soit 18 degrés; les terres arables situées sur le chemin de fer américain du Pacifique s'étendent de la longitude 94 à la longitude 105, soit 11 degrés; sur le chemin de fer "Union Pacific," de la longitude 96 à la longitude 105, soit 9 degrés; ce qui prouve qu'il y aura, dans le voisinage immédiat du chemin de fer canadien du Pacifique, lorsqu'il sera terminé, une étendue de terres cultivables beaucoup plus grande que celle traversée par les autres chemins. En outre, la section des montagnes du chemin de fer canadien du Pacifique est beaucoup plus courte que celle de chacun des chemins de fer américains. Ainsi, le chemin de fer canadien du Pacifique traverse une région montagneuse de 600 milles; le chemin du Pacifique américain, une région montagneuse de 900 milles; et le chemin de fer "Union Pacific" une région montagneuse de 1,225 milles.

Ces faits démontrent d'une façon évidente que notre chemin fera une compétition on ne peut plus avantageuse pour le commerce transcontinental et le transport des voyageurs; ces faits démontrent aussi, que le plus tôt le chemin pourra être livré à la circulation, le plus tôt la compagnie et le pays jouiront des avantages dont j'ai parlé.

On ne devait pas s'attendre à ce qu'un chemin destiné à devenir un rival aussi formidable pour ses adversaires, pût être construit sans recevoir une opposition vigoureuse. En conséquence, ces compagnies intéressées se sont liguées contre le chemin de fer canadien du Pacifique. Pour se protéger, les compagnies américaines, ses rivales, ont tenté d'en arrêter les progrès, et ces tentatives ont eu pour résultat d'empêcher la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de vendre raisonnablement ses actions; cela l'a empêchée de vendre ses actions au prix qu'elle espérait, avec raison, réaliser, et qu'elle voulait appliquer à l'achèvement de sa grande entreprise. Malheureusement, la valeur des garanties du chemin de fer américain a été considérablement dépréciée, non-seulement sur le marché de New-York, mais aussi sur les autres grands marchés monétaires du monde—à Amsterdam, à Paris et à Londres—et cette baisse s'est produite juste au temps où le chemin de fer canadien du Pacifique avait besoin des bénéfices qu'il espérait retirer de la vente de ses actions. Pour trancher cette difficulté, la compagnie s'est adressée au gouvernement canadien; elle a déposé entre ses mains une somme d'argent et des garanties suffisantes pour assurer le paiement de trois pour cent des cinq pour cent promis par la compagnie du chemin de fer sur un capital-actions de \$65,000,000. On supposait

que cette disposition d'un montant limité de l'intérêt promis par le chemin de fer canadien du Pacifique aurait l'effet non-seulement de maintenir les actions fermes sur les marchés américains, anglais et français, mais aussi d'augmenter la valeur des actions, et que, partant, on pourrait réaliser, par cette vente, de l'argent qui serait appliqué à la continuation des travaux. Les circonstances ont empêché que l'on obtint ce résultat, et la compagnie a été incapable de réaliser, par la vente de ses actions, le montant qu'elle s'attendait raisonnablement à réaliser.

Dans ces circonstances, il est évident que le parlement devra examiner avec la sagesse et tout le patriotisme dont il peut disposer, toute mesure que, dans l'intérêt du pays, le gouvernement jugera nécessaire de soumettre dans le but de prévenir, dans la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, tout retard qui pourrait résulter des causes dont j'ai parlé.

Sans doute, le parlement examinera, avec toute la sagesse dont il peut disposer, cette question, à savoir : que le chemin de fer canadien du Pacifique doit être construit, bien construit et sagement construit. Autrefois le sénat romain disait—et le peuple romain répétait ce vœu du sénat—*delenda est Carthago*, "il faut détruire Carthage," et Carthage fut détruite.

Je vois le chef de l'opposition sourire à ces mots latins ; j'espère que ces mots lui donneront l'inspiration convenable dans les circonstances auxquelles j'ai fait allusion. Le peuple canadien a annoncé au monde que le chemin de fer canadien du Pacifique devait être construit et qu'on ne devait apporter aucun retard irraisonnable à l'achèvement de cette grande entreprise nationale qui aura l'effet d'encourager le commerce, la colonisation, favoriser le développement du Nord-Ouest, unir plus étroitement les diverses provinces de la Confédération, et augmenter la prospérité de tout le pays.

Je ne sais pas s'il serait prudent pour moi d'entrer dans plus de détails. Comme Cicéron le disait autrefois, dans son discours sur la loi Manillienne, les différents points de vue sous lesquels cette question pourrait se présenter, m'embarrassent. Je crois qu'il suffit d'énoncer substantiellement la proposition pour en faire voir l'importance, non-seulement à cette Chambre, mais aussi au peuple canadien.

Je veux vous remercier, M. l'Orateur, ainsi que les honorables membres des deux partis, de la bienveillance avec laquelle vous m'avez écouté pendant que je parlais. Je ne suivrais pas la tradition, je suppose, si je ne demandais pas excuse pour l'imperfection de mon discours, et je ne veux pas me départir de la coutume suivie sous ce rapport ; je n'ai pas, non plus, raison de le faire. Personne, mieux que les honorables membres qui appartiennent à ma profession, n'accordera plus volontiers ses sympathies à celui qui plaide une cause sans la connaître ou sans être inspiré par la perspective d'un honoraire. Je remercie les honorables membres de la bienveillante courtoisie qu'ils ont montrée à mon égard et je désire remercier le premier ministre et, par lui, le gouvernement, de l'honneur qu'il m'a fait en me demandant de proposer l'adoption de l'adresse en réponse au discours du trône, honneur que j'apprécie hautement et que j'ai accepté, au nom du comté que je représente.

Je suis très heureux de proposer l'adoption de l'adresse suivante en réponse au discours du trône :

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le gouverneur général pour remercier Son Excellence du gracieux discours qu'Elle a prononcé à l'ouverture de la présente session, et, de plus, pour assurer Son Excellence :—

Que nous recevons avec le plus grand plaisir la gracieuse assurance de Son Excellence qu'en ayant pour la première fois recours à nos avis et à notre assistance dans l'exercice des importantes fonctions qui lui ont été confiées par Sa Majesté, c'est pour Elle une source de profonde satisfaction d'avoir été placée par Sa Majesté dans un poste où, comme Son représentant, Elle est appelée à prendre part aux affaires publiques de la Puissance, et à coopérer avec nous dans l'exécution des devoirs honorables dont nous venons nous occuper.

M. MACMASTER.

Que nous nous réjouissons de voir que, bien que les dernières moissons n'aient pas été aussi productives que les précédentes, et que l'expansion rapide de notre commerce paraisse avoir été, dans une certaine mesure, suivie d'une exagération des affaires, Son Excellence pense que la situation générale du pays est néanmoins telle qu'Elle puisse nous féliciter de sa prospérité.

Que le succès marqué obtenu par le Canada à l'exposition internationale des pêcheries, à Londres, nous cause une vive satisfaction, car il a grandement servi, nous n'en doutons pas, à démontrer à l'univers la richesse de nos pêcheries et l'étendue de nos industries et ressources maritimes.

Que nous sommes bien aises d'apprendre que les commissaires nommés par le prédécesseur de Son Excellence pour la refonte des statuts concernant la Confédération ont poursuivi leur tâche avec diligence ; que Son Excellence est en état de soumettre à notre examen soixante chapitres environ de ce travail de refonte, et que le reste de l'ouvrage sera préparé et le tout revêtu dans le cours de la présente année, de sorte qu'à notre prochaine session le rapport final sera prêt à être soumis à notre approbation.

Que nous éprouvons la plus grande satisfaction de savoir que le nombre des immigrants au Canada, pendant la dernière saison, a été plus considérable que dans aucune autre année précédente ; que nous voyons avec Son Excellence une preuve que plus le Canada est connu, plus il est apprécié par ceux qui cherchent une patrie dans le nouveau monde ; et que nous espérons que les arrangements qu'Elle nous dit être en voie de se faire pour diminuer les frais de transport des immigrants à l'intérieur, auront pour résultat une augmentation constante, à l'avenir, de colons désirables.

Que nous remercions Son Excellence de nous avoir informés que, pendant la vacance, les négociations ont été reprises avec la Colombie-Britannique au sujet de certaines matières qui depuis quelque temps avaient été la cause de différends entre les deux gouvernements ; que l'un des ministres de Son Excellence, avec la mission spéciale de rétablir l'entente sur toutes les questions en litige, s'est rendu l'été dernier dans cette province et que ses efforts ont eu un heureux succès ; que nous espérons pouvoir donner notre approbation aux arrangements alors faits, et que par là toutes les causes de différends auront disparu et les relations les plus cordiales entre les gouvernements du Canada et de la province seront établies ; et que tous papiers qui nous seront soumis et que toutes mesures qui nous seront présentées afin de permettre à Son Excellence de donner effet à ces arrangements, recevront notre plus sérieuse attention.

Que nous reconnaissons que l'augmentation rapide de la population dans le Nord-Ouest peut rendre nécessaires certains amendements à l'acte concernant les Territoires du Nord-Ouest, et que nous nous occuperons volontiers de cette question importante.

Que nous apprenons avec plaisir que le progrès fait par les sauvages dans le Manitoba et le Nord-Ouest, durant l'année dernière, a été en général satisfaisant, et que les bandes comprises dans les différents traités se sont pour la plupart retirées dans leurs réserves ; et que tout projet de loi qui nous sera soumis ayant pour objet de favoriser davantage leurs intérêts, ainsi que toute mesure applicable à toute la Confédération, ayant pour but d'encourager les groupes de sauvages les plus avancés à assumer leur part de responsabilités dans le gouvernement du pays, seront volontiers pris en considération.

Que le projet de loi qui nous a été soumis à la dernière session, concernant la représentation du peuple dans le parlement et l'assimilation des franchises électorales des différentes provinces, et qui est devant le pays depuis un an, recevra, lorsqu'il nous sera présenté de nouveau, toute l'attention que Son Excellence nous recommande.

Que nous reconnaissons parfaitement l'utilité de réglementer le travail dans les manufactures et de pourvoir à la protection de l'artisan et de sa famille, et que nous sommes heureux d'apprendre que le projet de loi qui nous a été soumis à la dernière session, nous sera présenté de nouveau avec quelques modifications.

Que nous apprenons avec le plus grand intérêt que les progrès rapides faits par le chemin de fer canadien du Pacifique se sont continués pendant l'année dernière ; que des deux mille huit cent trente-trois milles de la ligne principale s'étendant de Pembroke à Port-Moody, mille sept cent trente-huit milles sont maintenant construits, ce qui rend possible l'achèvement de ces grands travaux dans le cours des deux années prochaines ; et que bien que le délai dans lequel la compagnie du Pacifique est tenue de finir le chemin n'expire qu'en 1891, le gouvernement de Son Excellence a pensé qu'il était de la plus grande importance, pour l'établissement du Nord-Ouest et le développement de notre commerce, que l'achèvement du chemin de fer d'un océan à l'autre fût hâté, et que la compagnie fût mise en état d'ouvrir la ligne sur tout son parcours pour le printemps 1886.

Que nous remercions Son Excellence d'avoir bien voulu nous informer que dans ce but, et afin d'aider la compagnie à se procurer le capital nécessaire pour cet objet, par le placement de ses actions non vendues, le gouvernement a consenti, moyennant le dépôt entre ses mains d'une somme et de garanties suffisantes à assurer le paiement d'un dividende minimum de trois pour cent, pendant dix ans, sur soixante-cinq millions.

d'actions, cet arrangement ayant été fait avec la conviction que par là les actions seraient plus fermes et acquerraient une plus-value sur les marchés, quoiqu'un concours de circonstances défavorables ait empêché la réalisation de ces espérances et que la compagnie n'ait pu obtenir le capital nécessaire par la vente de son stock; et que nous reconnaissons la nécessité de rechercher avec le plus grand soin quels seraient les meilleurs moyens de prévenir tout retard dans le grand but à atteindre: l'achèvement rapide du chemin de fer.

Que nous partageons le plaisir exprimé par Son Excellence de pouvoir nous dire que l'exploitation de la partie terminée du chemin de fer prouve de la manière la plus évidente la solidité de cette œuvre comme entreprise commerciale, et sa grande valeur pour le Canada.

Que nous croyons avec Son Excellence que le trafic sur le chemin de fer Intercolonial, qui a été beaucoup plus considérable qu'en aucune année précédente, sans ajouter aux charges du pays, est une preuve satisfaisante du développement continu du commerce entre l'Est et l'Ouest du Canada.

Que nous examinerons volontiers l'arrangement provisoire conclu avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, à l'effet de garder l'embranchement de Pictou et d'acquiescer le chemin de fer de prolongement vers l'Est jusqu'au détroit de Canso, que Son Excellence nous dit devoir être soumis à notre approbation.

Que nous remercions Son Excellence de vouloir bien nous informer que les comptes du dernier exercice nous seront soumis. Que nous serons bien aises d'y voir que les dépenses ont été considérablement moindres et les recettes plus considérables que les estimations; que l'excédant dépasse celui de toute année précédente, et que les revenus de la première moitié de l'exercice en cours, nonobstant les importations considérables de la dernière saison, nous donnent raison de conclure que les prévisions budgétaires pour cet exercice seront suffisamment réalisées.

Que nous examinerons respectueusement le budget de l'année prochaine qui doit nous être soumis, et que nous avons tout lieu de croire avoir été préparé en vue d'une sage économie.

Que Son Excellence peut être certaine que nous donnerons tout le soin et l'attention nécessaires à la considération des questions qu'Elle a mentionnées et de toutes autres matières concernant les intérêts publics qui pourront nous être soumises.

M. BELLEAU : M. l'Orateur, la tâche qui m'est dévolue de proposer à la considération de cette Chambre l'adoption de l'adresse en est une qui, il me semble, aurait dû et devrait toujours être confiée à l'un des honorables membres de cette Chambre à qui l'expérience de la législation passée donnerait toutes les connaissances nécessaires pour pouvoir traiter les matières qui sont devant vous comme elles mériteraient de l'être. Il me semble que, dans un jeune pays comme le nôtre, où l'on vient à peine de jeter les bases d'une nouvelle organisation politique, il appartiendrait surtout à un des vieux vétérans de notre politique, à l'un de ceux qui ont tracé les grandes lignes de notre constitution, de venir devant vous et de vous expliquer comment la législation que l'on demande à ce parlement se rattache à la législation passée, à vous en expliquer la véritable portée, et à vous en faire comprendre le caractère. Il me semble que cette tâche ne devrait pas être dévolue à un jeune député qui, comme moi, apparaît pour la première fois dans cette enceinte.

Cependant, M. l'Orateur, je comprends parfaitement qu'il ne m'appartient pas, au début de ma carrière politique et à mon entrée dans cette enceinte, de critiquer un vieil usage qui a presque toujours été respecté et qui doit avoir quelque part sa raison d'être. C'est la raison pour laquelle j'ai accepté la tâche difficile qui m'a été confiée, convaincu que je suis que si je ne puis vous instruire par mon expérience, j'aurai l'avantage au moins de vous édifier par la bonne volonté que j'ai mise à accepter ma part des devoirs qui me sont imposés comme l'un des membres de la représentation nationale.

Le document qui est soumis à notre considération, M. l'Orateur, contient des matières qui peuvent être rangées dans trois catégories de sujets différents: d'abord, il contient une revue rétrospective de la législation passée, dont il nous fait connaître le résultat sur la condition générale de notre pays. En deuxième lieu, il contient un exposé des sujets qui devront être soumis à notre considération, sujets qui peuvent être divisés en deux classes: d'abord, sujets qui se rattachent principalement à la position matérielle du pays,

et ensuite, sujets qui se rapportent à la condition morale et intellectuelle de la population.

Le premier sentiment que je trouve exprimé dans le discours de Son Excellence, est aussi celui que cette Chambre doit se faire un devoir d'exprimer au nom du pays: c'est la satisfaction que nous éprouvons de la nomination du nouveau gouverneur général, appelé à présider aux destinées du pays pendant les quelques années qui vont suivre. En nommant Son Excellence le marquis de Lansdowne à cette charge importante, la couronne d'Angleterre nous a donné une nouvelle preuve de l'intérêt qu'elle porte au développement matériel du pays. Le choix des hommes les plus distingués qui ont occupé dans la mère-patrie des positions élevées, nous donne la mesure de l'intérêt que nous porte le gouvernement impérial et du désir qu'il a que le progrès matériel de notre pays marche de pair avec le progrès matériel du Royaume-Uni.

Avant de laisser ce sujet, je crois qu'il est de mon devoir, et qu'en le faisant je suis l'écho de cette Chambre et du pays, de remercier notre ex-gouverneur général, le marquis de Lorne, de l'intérêt tout particulier qu'il nous porte en Angleterre aujourd'hui.

Pendant l'administration si fructueuse qu'il a faite des affaires du pays, le marquis de Lorne a pris les moyens de s'identifier avec nos intérêts, de connaître nos ressources et nos besoins, et maintenant qu'il est rendu dans la mère-patrie, je vois qu'il semble consacrer tous ses efforts et toute son énergie à faire connaître sur ce continent les progrès de notre pays et à déterminer le surplus de la population européenne à venir s'établir parmi nous. Je l'en remercie au nom de cette Chambre et au nom du pays. Le temps est bien choisi pour commencer cette propagande. Il vient de se tenir à Londres une exposition universelle de pêcheries dans laquelle notre pays a trouvé une occasion toute particulière et toute spéciale de faire connaître ses ressources. Cette exposition, ouverte au mois de juillet dernier, a duré pendant cinq mois. Vingt-cinq nations y ont pris part. Elle fut ouverte par le prince de Galles en personne, ce qui montre l'intérêt considérable que la couronne d'Angleterre portait au développement non-seulement de ses colonies, mais au développement des industries du monde entier.

Près de 40,000 personnes ont assisté à l'ouverture et plus de 4,000,000 l'ont visité pendant sa durée. M. l'Orateur, dans une exposition aussi considérable, au milieu d'un concours aussi nombreux, c'est un grand plaisir et un grand honneur pour nous d'apprendre que le Canada est sorti de ce concours avec le troisième rang. Les médailles d'or et d'argent que nous y avons gagnées, n'ont pas été, il est vrai, aussi nombreuses que celles obtenues par les États-Unis; mais ceci s'explique par le fait que les Américains ont figuré à l'exposition et comme nation et comme individus. Pour cette raison, le nombre des médailles données a été plus considérable en faveur des États-Unis, mais je crois que l'opinion publique s'accorde à dire que l'exposition canadienne, dans son ensemble comme dans ses détails, a été supérieure à celle de nos voisins de l'autre côté de la ligne.

Si l'on songe, M. l'Orateur, que nous avons un matériel valant au delà de \$3,000,000 engagé dans cette industrie, que nous avons une population d'environ trente mille personnes exploitant nos pêcheries, et possédant près de 800 vaisseaux et plus de 11,000 bateaux-pêcheurs; si nous considérons que cette industrie rapporte au pays un revenu annuel de \$6,000,000 à \$8,000,000, nous comprendrons toute l'importance et toute la nécessité de travailler à son développement, et j'ose espérer que le résultat de nos efforts sera de faire connaître à l'extérieur la valeur de nos pêcheries et en même temps d'améliorer la condition morale, intellectuelle et matérielle de nos pêcheurs canadiens.

Je crois, M. l'Orateur, qu'il est de mon devoir, avant de laisser ce sujet, d'adresser des compliments et des félicitations à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries

pour le succès qu'il a remporté à cette exposition. C'est une digne récompense du zèle et de l'activité qu'il a déployés; je crois aussi qu'il n'est que juste de joindre à son nom celui de l'honorable député de Gaspé, qu'on a appelé quelque part le roi de la Gaspésie, nom qu'il justifie par le dévouement qu'il porte aux intérêts de cette région et la légitime influence qu'il y possède.

Je disais, il y a un instant, que les circonstances étaient bien trouvées pour travailler au progrès de l'immigration. En référant à la statistique, et d'après les informations que j'ai pu recueillir, je constate, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Glengarry (M. McMaster), que le nombre des immigrants, cette année, a été trois fois plus considérable qu'il y a deux ans, et cette immigration a deux caractères particuliers, d'abord elle comprend, cette année, un contingent assez considérable venant du continent européen, c'est la meilleure preuve de l'intérêt qu'on porte à notre pays, et ce qui peut le plus nous faire espérer que cette immigration commencée sur notre continent, activée par la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, par les ressources qu'elle trouvera dans notre pays, ira toujours en grandissant et finira par couvrir avant longtemps la grande plaine que nous tenons en réserve pour les immigrants européens.

Un autre caractère qu'a pris cette immigration, c'est que sur le nombre de 133,000 immigrants, il y en a près de 40,000 qui nous sont venus des Etats-Unis, et que parmi ces 40,000 il se trouve près de 12,000 Canadiens-français qui sont revenus dans le Nord-Ouest, c'est-à-dire au pays.

Il est parfaitement connu, M. l'Orateur, que non-seulement dans cette Chambre, mais encore dans la législature de la province de Québec, on a souvent exprimé le désir que le gouvernement fit quelque chose pour le rapatriement de nos compatriotes. Je crois qu'un des moyens les plus sages que le gouvernement puisse employer à cette fin est de leur démontrer que dans ce pays, ils ont un avenir plus sûr que celui que peuvent leur offrir les Etats-Unis; qu'ils peuvent trouver ici les ressources nécessaires pour gagner leur vie et celle de leur famille; et que, dans tous les cas, s'ils ne le trouvent pas dans la province de Québec, ils le trouveront dans le Nord-Ouest. Là, au moins, ils auront la consolation d'être chez eux, de vivre sous leurs lois et sous la constitution de leur propre pays.

Tout cela, M. l'Orateur, dénote un état de chose très satisfaisant pour cette Chambre et pour le pays; aussi, nous ne sommes pas surpris de voir le discours du Trône annoncer que la position financière du pays est dans un état très prospère, et que le surplus de l'année qui vient de se terminer doit dépasser \$7,000,000.

Le discours du Trône traite ensuite en peu de mots la question du chemin de fer du Pacifique canadien; et dans ce moment je voudrais avoir, sur cette grande question, l'expérience que possède l'honorable ministre des chemins de fer; c'est ici que je voudrais en parler avec son expérience et ses connaissances. Mais je crois que les honorables membres de cette Chambre qui ont siégé ici avant moi ont déjà eu occasion d'être mis au courant des ressources de cette grande entreprise, aussi bien que des moyens de son exécution. Et, je ne leur apprendrai rien en leur disant que dans l'année qui vient de s'écouler, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a fait des progrès prodigieux. En effet, elle a construit pas moins de 693 milles de chemin de fer, dont 553 milles sur la ligne principale et 140 milles d'embranchement. Sur la division ouest, elle a posé des rails sur une étendue de 377 milles, ce qui la conduit jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses, une distance de 960 milles de Winnipeg. Maintenant, la compagnie se propose, dès l'été prochain, de construire et de mettre en opération une ligne de bateaux à vapeur depuis le lac Huron jusqu'à la Baie du Tonnerre sur le lac Supérieur; ce qui lui permettra de distribuer l'immigration sur un parcours d'à-peu-près 1,400 milles à partir de Port-Arthur.

M. BELLEAU.

Ces résultats sont ou ne peut plus satisfaisants pour le pays; et si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'a pu réussir comme elle l'aurait désiré, à flotter ses bons sur les marchés étrangers, l'activité qu'elle a montrée, le dévouement et la loyauté dont elle a fait preuve dans l'exécution de cette entreprise qui lui a été confiée par le pays lui donnent certainement droit à ce que cette Chambre la seconde et l'aide dans ses efforts, et comme le disait mon savant collègue, l'honorable député de Glengarry (M. McMaster), à ce que le pays montre qu'il est capable d'assurer le succès de ses entreprises nationales même contre les forces étrangères liguées contre elles.

Nous sommes heureux d'apprendre, M. l'Orateur, que le chemin de fer Intercolonial a été cette année une source de revenus pour le pays.

Construit d'abord à un point de vue politique et militaire, le chemin de fer Intercolonial devient aujourd'hui un succès comme entreprise commerciale, et c'est une chose dont nous devons nous féliciter. Néanmoins, je dois faire observer et je crois que le gouvernement comprendra parfaitement quel est son devoir sur cette matière, que ce chemin, tout en étant une entreprise commerciale, ne doit pas cesser d'être une entreprise publique: une entreprise pour le bénéfice de toutes les provinces qu'il traverse, et pour toute la Confédération. Car, on ne doit pas oublier que chaque province a contribué également à sa construction, fournit à son alimentation et doit avoir le bénéfice de ses avantages naturels dans la réglementation de ses tarifs.

Je ne m'étendrai pas davantage, M. l'Orateur, sur ce qui nous est soumis comme étant la législation qui se rapporte particulièrement aux intérêts matériels du pays; je passerai en quelques mots sur les autres sujets qui sont soumis à notre considération.

Le discours du Trône nous apprend que le gouvernement a l'intention de soumettre à cette Chambre une mesure ayant pour objet d'assimiler le cens électoral dans toutes les provinces. Il m'a toujours semblé qu'il y avait une anomalie à laisser les franchises électorales de la Puissance entre les mains des législatures locales, et si, jusqu'à présent, cet état de choses n'a pas produit de graves inconvénients, je crois néanmoins qu'une mesure de ce genre est tout à fait opportune. Je vois que le gouvernement s'occupera, pendant cette session, de faire cette assimilation, et je le répète: si, jusqu'à aujourd'hui, il ne s'est pas rencontré de grands inconvénients dans l'état de chose actuel, un fait est certain: c'est que nos franchises électorales sont aujourd'hui entre les mains des législatures provinciales, lesquelles peuvent les modifier et même les changer du tout au tout, et faire que nous, les membres de la représentation fédérale, en sortant de cette enceinte, nous nous trouvions en face d'une classe d'électeurs toute différente de celle qui nous a élus.

Je crois que c'est un droit pour cette législature de régler cette question des franchises électorales, et tout ce que je puis dire, c'est que pour ma part, cette législation me paraît venir en temps opportun. Il me reste à espérer seulement que le gouvernement, tout en donnant aux libertés populaires une expansion raisonnable, saura tenir en même temps compte des tendances et de l'esprit conservateurs de notre population.

Le développement des manufactures, dans ce pays, nécessite une législation pour la protection des personnes qui y sont employées. Nous devons profiter de l'expérience des autres pays; cette expérience nous montre que le développement des manufactures dans un grand nombre d'Etats, surtout dans les grands centres manufacturiers, a eu l'effet de nuire au progrès moral et intellectuel du peuple; cette législature ferait acte de sagesse en prenant, dès à présent, les moyens de protéger les femmes et les enfants, qui sont les personnes les plus généralement employées dans les manufactures.

La refonte des statuts est un service considérable que cette législature rend au pays, et nous apprenons avec beaucoup de satisfaction que ce travail est maintenant très avancé; le rapport qui sera soumis à cette Chambre sera reçu avec beaucoup de plaisir, et nous espérons qu'il sera bientôt terminé.

M. l'Orateur, nous apprenons aussi avec plaisir que les quelques difficultés administratives qui avaient pu surgir entre le gouvernement central et l'une des provinces sont maintenant en voie de règlement avantageux. Il y a un côté de l'esprit public des hommes d'Etat anglais que j'ai toujours admiré, c'est celui de trouver une solution à toutes les difficultés, de régler tous les différends politiques au moyen de la diplomatie. Il y a un adage qu'à chaque mal il y a un remède. Je crois que cet adage est vrai aussi bien en politique qu'ailleurs, et je vois avec plaisir que nos hommes d'Etat canadiens suivent le noble exemple des diplomates anglais; il est très important que nos gouvernants prennent dès le début cette manière de régler les difficultés qui peuvent intervenir soit entre les provinces, soit entre le pouvoir central et les provinces.

Voilà, M. l'Orateur, en peu de mots, les quelques sujets importants qui sont soumis à notre considération, et sur lesquels Son Excellence le gouverneur général appelle notre attention.

L'appel qui nous est fait s'adresse indistinctement à tous les membres de cette Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent. Nous venons de différents points de cette grande Confédération. Nous représentons des intérêts différents; des comtés, des provinces dont les ressources et les besoins varient; mais il y a, ce me semble, un terrain commun sur lequel nous pouvons tous nous rencontrer; ce terrain, c'est l'intérêt général de cette Confédération.

Nous, surtout, M. l'Orateur, députés de la province de Québec, nous occupons une position toute spéciale et toute particulière dans cette Chambre et dans le pays. Nous sommes la minorité; nous avons des intérêts qui diffèrent des vôtres; nous avons une langue à nous; nous avons une religion différente de la vôtre. Nous avons des institutions, des usages, des coutumes qui diffèrent des vôtres; mais, je crois que vous pouvez nous rendre le témoignage que nous sommes, jusqu'à présent, entrés résolument, loyalement et généreusement dans l'idée qui a présidé à l'organisation de la nouvelle constitution politique qui nous régit. De fait, dès notre jeunesse, dès notre enfance, nous avons appris de nos hommes politiques à nous pénétrer de cette idée. Nous avons appris à protéger et défendre nos propres droits; mais nous avons aussi appris à respecter ceux des autres. Je n'ai pas besoin de vous mentionner de noms, mais il y a un homme dont le souvenir est encore tout vivant dans cette Chambre, c'est celui de sir George Etienne Cartier. Celui-là, pour tout au monde, n'eût jamais abandonné une parcelle de l'héritage que lui avaient légué ses prédécesseurs; mais, M. l'Orateur, vous pouvez en même temps lui rendre ce témoignage, que jamais, non jamais! il n'est resté en arrière lorsqu'il s'est agi de défendre, de protéger ou de respecter les droits de ceux qui n'étaient pas ses concitoyens.

Cette Chambre et le pays viennent de lui rendre un beau témoignage en décrétant que sa statue sera élevée en face même de cette enceinte. Eh bien! M. l'Orateur, nous, députés de la province de Québec, nous n'avons pas d'autre ambition que de suivre ce modèle; que de suivre les exemples qui nous ont été donnés par cet homme, exemples qui sont si bien suivis par ceux qui le représentent aujourd'hui à la tête des institutions politiques de notre pays.

Nous entrons dans ces vues, et nous sommes ici, dans cette enceinte, avec le désir sincère de coopérer loyalement, de travailler franchement au développement matériel, moral et intellectuel de ce grand et beau pays.

M. l'Orateur, je vous remercie de la bienveillance avec laquelle vous m'avez accueilli. Je remercie aussi cette honorable Chambre de l'attention qu'elle m'a prêtée, bien que

j'aie parlé une langue qui n'est pas comprise d'un grand nombre des députés de cette Chambre.

Avant de m'asseoir, je demande humblement la permission de seconder la proposition mise devant cette Chambre par l'honorable député de Glengarry (M. Mcmaster).

M. BLAKE: M. l'Orateur, bien que l'honorable député de Glengarry (M. McMaster) ait terminé son discours à la Chambre sans offrir l'excuse traditionnelle, je ne suivrai pas son exemple jusqu'à omettre de lui décerner le compliment traditionnel, et je vous dirai qu'autant que j'ai pu en juger, il n'a pas simplement eu, dans cette circonstance, ce qu'il paraissait croire essentiel à un homme de sa profession —un bref—mais qu'il y a circonscrit ses remarques avec une exactitude de pensée et d'attention très louable, et il me semble qu'il a fait un compliment peu flatteur à ceux qui lui ont fait l'honneur de le charger du soin de proposer l'adoption de l'adresse lorsqu'il a déclaré qu'il manquait de cette préparation essentielle à un discours d'avocat.

Mon honorable ami, s'il me permet de l'appeler ainsi, qui a appuyé l'auteur de la motion, a commencé ses remarques en se plaignant de la tâche qui lui incombait, à lui jeune député, et il a dit, si-je compris, que pour cette raison l'on devrait choisir des membres plus anciens, qui eussent une plus grande expérience dans ces choses, qui avaient eu plus à faire avec ces dernières, et qui en étaient plus responsables, pour expliquer d'une manière plus complète et avec plus d'autorité qu'il ne pouvait espérer de le faire, les sujets soumis à la discussion. Mais après avoir présenté cette excuse, que l'honorable député de Glengarry a dédaigné de faire, l'honorable monsieur a discuté ces questions d'une manière qui indiquait, je crois, qu'il était pleinement à la hauteur de la tâche qui lui avait été dévolue. Il y a eu, il est vrai, sur un point du moins, une légère différence dans les déclarations des honorables messieurs, mais je puis dire, M. l'Orateur, qu'en somme ils s'en sont tous deux passablement tenus au texte du document auquel on leur avait demandé de donner leur approbation, et auquel ils sollicitaient l'assentiment de cette Chambre.

Ce document est long, mais, bien qu'il soit long, il est peut-être aussi remarquable par ce qu'il passe sous silence que par ce qu'il renferme.

J'approuve entièrement le paragraphe et les expressions que renferme le paragraphe qui a trait au noble personnage choisi récemment pour nous présider.

Il est heureux que, depuis plusieurs années, nous ayons eu comme vice-rois du Canada une succession d'hommes distingués, et il est également heureux, je crois, qu'ils aient été des hommes qui, s'étant déjà montrés qualifiés pour cette position, par le rang qu'ils avaient pris dans les affaires publiques de la mère-patrie, étaient encore au printemps de la vie et dans la force de l'âge, parfaitement à la hauteur de l'accomplissement énergique et actif de ces fonctions qui incombent même à un gouverneur constitutionnel dans ce pays, et de qui nous pouvons attendre franchement qu'ils viennent ici dans le but de fortifier et d'accroître leur crédit et leur réputation, de se montrer dignes d'occuper des positions encore plus élevées dans ce service public auquel ils se sont dévoués; et, par conséquent, ils ont toutes les raisons de remplir pleinement, comme l'ont fait ceux du passé, leurs devoirs vis-à-vis du pays.

Comme je l'ai déjà fait remarquer ici, nous n'attendons pas de ceux qui viennent nous gouverner indistinctement des louanges et des éloges, mais nous avons droit d'attendre, et je suis heureux de dire que nous recevons des marques d'un attachement constant à ce pays de la part de ceux qui ont passé cinq ou six ans au milieu de nous, et une preuve publique de cet attachement constant à notre pays et de l'intérêt qu'ils lui portent, ce qui, comme l'ont fait remarquer les honorables députés, doit certainement nous être d'un grand avantage dans le pays dont nous attendons tant

de bien, relativement à notre développement, et avec lequel nos rapports sont si importants.

Je suis vraiment très heureux d'apprendre, M. l'Orateur, que des arrangements aient été faits, arrangements que le gouvernement croit pouvoir, avec confiance, soumettre au parlement, pour régler toutes les questions en litige entre la province de la Colombie-Britannique et la Confédération. Il serait tout à fait prématuré de discuter, en détail, les arrangements particuliers touchant lesquels les documents ne nous sont pas soumis, mais au sujet desquels, nous a-t-on dit, nous aurons certainement avant peu des informations complètes.

Je me suis cependant un peu égayé en remarquant le principe sur lequel ce règlement, dans son caractère principal, est basé, tel qu'il a été publiquement annoncé par le délégué de l'administration de la province de la Colombie-Britannique. J'aurais supposé que le règlement eût été basé sur un examen judicieux et libéral de ce qu'étaient les réclamations de la Colombie-Britannique contre le Canada, mais je vois qu'il n'en a pas été ainsi, — qu'il l'a été sur d'autres considérations, sur les raisons des réclamations qu'avaient la ville de Victoria contre le premier ministre.

Je lis dans le compte-rendu fait du discours prononcé à Victoria par le ministre de la justice, et dans lequel il a annoncé ce résultat :

« Quant au bill relatif au règlement, comme l'appelle l'administration locale, sir Alexander Campbell a assuré la députation, répétant ce qu'avait dit son collègue, sir John A. Macdonald, que le gouvernement fédéral a l'intention arrêtée de voir à ce que la ligne entre Esquimalt et Nanaimo soit construite. Sir John A. Macdonald considère qu'il doit cela à Victoria, pour la confiance que les électeurs ont mise en lui lorsqu'ils l'ont élu leur représentant. »

M. l'Orateur, un honnête homme paie ses dettes, mais il les paie de son propre argent. Mais l'honorable monsieur propose que ses dettes, contractées dans les collèges électoraux qui l'honorent de leur confiance, soient soldées à nos dépens, et ceci est formellement annoncé dans la discussion qui se termine par le règlement qu'on va nous soumettre.

Je me suis aussi un peu égayé en remarquant que l'arrangement implique une renonciation en faveur des Américains. Je vois qu'une compagnie puissante est constituée pour la construction de la voie ferrée de l'île, et qu'elle est composée de plusieurs magnats très bien connus de réputation, et qui, l'honorable député de Glengarry sera peut-être surpris de l'apprendre, ont des intérêts dans le chemin de fer rival — le « Union Pacific Railway. » J'y trouve le nom de C. B. Huntingdon, de M. McGregory, de M. Stanford. J'y vois des noms bien connus de la plupart d'entre nous comme étant ceux de magnats de la côte du Pacifique — qui sont virtuellement rois de cette contrée par leurs intérêts dans le chemin de fer du Pacifique — avec lesquels les honorables ministres passent des contrats et à qui ils proposent de céder les terrains houillers et divers privilèges se rattachant à la construction de la voie ferrée. Ce sont, je n'en doute pas, des personnes avec lesquelles il est commode de faire des affaires, comme le prouve la publication de la correspondance récente relative au chemin de fer du Pacifique, et j'espère que l'honorable monsieur a pris un soin extrême de prévenir son collègue, lorsqu'il traitait avec ces messieurs — dont j'ai une partie des lettres, et je lirais ces dernières si je n'avais pas d'autres questions importantes à discuter — de le prévenir qu'il ne devait pas arriver au Canada ce qui a eu lieu dans les négociations de chemins de fer que les mêmes hommes avaient faites dans le pays voisin.

Le discours du trône parle du Nord-Ouest, et la seule mention qui y soit faite de la condition générale de cette région a trait à l'augmentation rapide qu'il y a eue de la population, et que l'on dit nécessiter de nouvelles modifications de quelques-unes des lois qui se rapportent au territoire.

M. BLAKE.

Mais les honorables messieurs à qui le tableau a été fourni dans cette circonstance ont eu, je crois, à ce sujet, raison de se plaindre, parce que précédemment le tableau contenait les chiffres relatifs à l'immigration au Nord-Ouest. Les années passées, on nous disait de bonne heure, par l'ordre que ces honorables messieurs recevaient du gouvernement, quels étaient les chiffres pour l'année. Nous ne les avons pas pour cette année.

On nous a donné des chiffres ronds ; on nous a fourni des chiffres relativement à l'immigration provenant des États-Unis, mais on ne nous dit pas quelle a été l'augmentation de la population du Nord-Ouest. Est-ce de ma part manquer de charité que de supposer que c'est dû au fait que les chiffres l'an dernier n'ont pas été justifiés par les résultats ? Est-ce parce qu'il y aurait un contraste désagréable entre les résultats et les chiffres de 75,000, sans compter l'immigration irlandaise en masse dont on parlait, laquelle, nous disait-on, se porterait vers le Nord-Ouest l'an dernier. Je crois que nous pourrions savoir, même aujourd'hui, si l'honorable monsieur a pris pour le mesurage de la partie aujourd'hui établie de cette région, les mesures qu'on le pressait d'adopter depuis deux ou trois ans, et qu'il m'a promis très franchement l'an dernier qu'il ferait exécuter. Jusqu'à présent j'ai cru, comme je l'ai dit précédemment, que le système de calcul d'après lequel il a procédé est purement spéculatif et ne donnait pas un état de ce qu'était réellement l'établissement du pays.

J'ai déjà dit que nous n'avons pas les chiffres, et, par conséquent, on ne nous a pas appris combien avait été rapide cette augmentation qui se rattache à cette législation, bien que le discours du Trône nous ait dit que la population augmente rapidement, et bien que les honorables ministres aient été informés des chiffres relatifs à d'autres parties du pays.

Comme je l'ai déjà déclaré, il n'y a rien autre chose au sujet du Nord-Ouest, mais on aurait dû en dire beaucoup plus, et c'est ici que je me plains un peu du silence de ceux qui ont proposé d'approuver ce dernier, de même que je me plains de l'absence d'un état dans l'adresse même. Nous savons qu'il y a davantage à dire sur le Nord-Ouest ; nous savons qu'il y a du désappointement, qu'il y a là de l'agitation et des difficultés ; nous savons que du mécontentement et du trouble y sont créés par plusieurs choses que nous avons signalées il y a un an, que nous avons signalées depuis plusieurs années comme tendant à produire du mécontentement dans le pays, et qu'il n'est pas dit un seul mot de la tâche qui sera dévolue à ce parlement, d'étudier ces grandes questions et de veiller à ce qu'un remède soit appliqué aux causes de ce mécontentement, autant qu'il sera possible d'y remédier.

Les honorables ministres diront peut-être : non ; ce n'est rien, c'est simplement une tempête dans un verre d'eau ; ce n'est pas grave. Mais je remarque que le premier ministre de cette province, un ami des honorables députés qui siègent à la droite de cette Chambre, a dit, il y a quelques jours à peine, dans un discours qu'on rapporte comme ayant été prononcé à l'un des banquets que l'on donne, à Winnipeg, aux membres du parlement, et dont l'honorable député de Provencher (M. Royal) était l'heureux hôte, banquet qui a été immédiatement suivi d'un autre auquel a pris part l'honorable député de Wellington — je remarque, dis-je, que l'on prête au premier ministre de la province les paroles suivantes, prononcées le 9 de janvier :

« Nous sommes aujourd'hui à la veille d'une crise dont nous devons sortir dans une condition meilleure ou pire. Cependant, tant que les masses ne connaîtront pas la situation, elles ne se lèveront pas pour soutenir leurs droits. Il est venu le jour où Manitoba doit être placé sur un pied d'égalité avec les autres provinces de la Confédération. »

Faisant allusion au cri que le Manitoba est choyé et dorloté, il a dit :

« Il ne s'écoule pas trois mois après l'arrivée dans la province d'un nouveau détachement d'immigrants sans que celui qui avait auparavant

formulé vivement ses griefs ne revendique d'une manière également vive ses droits. Les yeux des cultivateurs sont dessillés, et ceux-ci sont alarmés de la situation en perspective. Ces questions s'imposeront bientôt à l'attention du parlement non-seulement de la province, mais de la Confédération."

Voilà la déclaration que le premier ministre a faite dernièrement au sujet de la condition de cette province, mais nous n'en avons pas entendu dire un seul mot, ni dans le discours qui nous a été fait, ni dans les remarques des honorables messieurs qui ont indiqué le cours général de la discussion pour cette session. Nous savons que le système d'administration de cette province — une partie spéciale de son système administratif — n'a pu être efficacement critiqué durant la dernière session parce que les documents demandés n'ont pas été produits.

Je veux parler des documents se rattachant à la cessation de la vente de terrains dans la partie sud du Manitoba. On les a demandés, et ils nous ont été promis, mais la Chambre ne les a pas encore eus, et, par conséquent, il était impossible d'engager dans une discussion sur ce sujet. Il suffit de dire que cette décision a été révoquée, et qu'à une époque très récente on a changé la politique qui avait décrété, de la manière la plus inopportune et la plus préjudiciable, que l'on arrêterait l'établissement des terres de la partie sud du Manitoba.

J'ai remarqué que les journaux amis du gouvernement qui nous fournissent ordinairement les informations ont approuvé chacun de ces arrangements. Lorsque la vente des terres comprises dans la partie sud du Manitoba et la zone d'un mille a été close, c'était une décision sage et digne d'hommes d'Etat. Lorsqu'on a essayé de vendre ces terres, aux enchères publiques, c'était également sage, digne d'hommes d'Etat et opportun.

Mais lorsqu'on a révoqué la décision décrétant que la vente de ces terres serait arrêtée; lorsqu'on a aboli le système de la vente, et qu'on l'a ensuite remis en vigueur, c'était la chose la plus sage, la plus patriotique, et la plus sensée. Je crois qu'il en était ainsi. Mais il me semble que les honorables ministres sont faciles à contenter si, avec ces diverses politiques appliquées dans le cours de quelques mois à peine, ils sont également satisfaits à mesure que chacune d'elle est soumise.

Le système, M. l'Orateur, n'a pas duré longtemps, mais il a duré suffisamment pour faire beaucoup de mal. Il s'était établi sur les *homesteads* du sud du Manitoba un grand nombre de personnes qui avaient droit d'attendre que cette région serait constamment ouverte à la colonisation; qui avaient lieu d'espérer que les terres avoisinantes seraient ouvertes à ceux qui voudraient prendre un *homestead*; qui s'étaient dirigées de ce côté dans cette attente; qui s'étaient mises en communication avec des amis pour les engager à venir les rejoindre, et qui, lorsqu'on arrêta l'établissement des réserves, furent désappointées dans leur attente, comme le furent ceux qui étaient allés les rejoindre. Il n'a été donné aucune explication de cette mesure.

Je crois que ce pays a droit à une explication, parce que je suis d'avis que ce sera l'une des causes principales des difficultés au Nord-Ouest, et qu'il en résultera un marasme qui durera beaucoup plus longtemps que n'a duré le système même.

D'autres difficultés attiraient l'attention des habitants de cette province, et ont attiré l'attention des autorités constituées de cette partie de la province qui s'étend au delà des limites du Manitoba. Nous nous sommes plaints de la politique impliquant la cessation de l'établissement des terres par les arrangements extravagants qui ont été faits quant à l'étendue de terres concédées à diverses sociétés de colonisation. Nous avons signalé le fait que l'honorable monsieur avait été à maintes reprises informé que les arrangements donnaient pratiquement ce résultat, savoir: les compagnies s'arrogeaient sous une forme ou sous une autre et exerçaient d'une manière ou d'une autre

—elles ne s'occupaient pas que ce fût avec ou sans autorisation de la loi—une sorte de contrôle ou de rétention sur ces terres qui, disait-on, continuaient d'être ouvertes à ceux qui voulaient un *homestead*, et cela a nui beaucoup plus à l'établissement du pays que ne le disent les honorables ministres. Ce n'est pas très longtemps après l'adoption de cette politique que le gouvernement l'a aussi lui-même abandonnée. Il n'y a que quelques mois, je crois, qu'un arrêté du conseil a été rendu, suspendant la concession de nouvelles terres pour des fins de colonisation; et nous savons que la plupart des sociétés qui avaient été formées ont complètement échoué. Mais là aussi leur politique et l'ouverture qui s'en est suivie de ces terres à l'établissement ou leur mise en vente, n'ont pas empêché qu'il se soit produit un mal, parce qu'à une époque où beaucoup de gens portaient leurs regards vers ce pays et y plaçaient leurs espérances, et lorsqu'il existait un désir fortement accentué d'y faire des établissements, des difficultés furent semées sur les pas des colons, et le progrès du pays fut sérieusement entravé. J'ai dit que les autorités constituées du Nord-Ouest ont protesté contre la conduite des compagnies qui étaient entrées en opération active, et je crois qu'un nombre des griefs qui furent soumis au gouvernement il en a été formulé un par le conseil du Nord-Ouest relativement au fonctionnement du système et aux opérations d'une compagnie en particulier.

Il y avait d'autres sujets de mécontentement dont nous avons aussi parlé. Nous avons signalé le fait que celui qui s'établirait dans ce pays, bien qu'à son arrivée il dût regarder comme faisant partie de ses dépenses nécessaires, comme faisant partie de son placement, les frais de transport et les dépenses incidentes nécessitées par un premier établissement, que celui-là éprouverait néanmoins, en général, de graves embarras par suite de ces dépenses nécessaires; que dans ce pays qui offre au colon le grand avantage de pouvoir labourer sans autres travaux préliminaires, il y a, dans les commencements, d'autres dépenses à encourir, dépenses résultant de la construction des bâtiments, clôtures, etc., et qui devait jusqu'à un certain point être mises en face de cet avantage, et que l'éloignement du pays, les frais de transport, de même que ces dépenses premières demandaient certainement la plus sérieuse considération de la part des autorités qui croyaient, comme cette Chambre en grande partie le croit, à mon avis, comme je suis d'opinion que le pays le croit, que le véritable intérêt du pays se trouve dans l'établissement, le plus tôt possible, du Nord-Ouest, par une population agricole active, industrielle, prospère et satisfaite de son sort. Nous avons fait remarquer que le colon rencontrerait sur son chemin des embarras financiers, et cependant, en dépit de ces embarras, quelque grands qu'ils fussent, accompagnés du fardeau des impôts qui pesaient sur lui, le gouvernement a augmenté ceux-ci à la dernière session.

Il y avait en outre la difficulté se rattachant au désaveu des chartes octroyées aux compagnies de chemin de fer par la législature provinciale dans les limites de l'ancienne province du Manitoba, lequel, comme je l'ai déjà signalé plus d'une fois, est, à mon avis, une atteinte aux droits qu'à la province comme faisant partie de la Confédération, désaveu qui n'est pas nécessitée par le contrat de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et qui est contraire à la déclaration expresse faite à ce sujet lorsque le contrat a été approuvé par la Chambre. Cette difficulté, cet obstacle à s'adresser ailleurs que le gouvernement a interposé, a eu cet effet que les habitants de cette province ont aujourd'hui les yeux tournés du côté de la baie d'Hudson, et qu'ils aimeraient, qu'ils désirent même voir leurs frontières reculées et leurs lourdes obligations augmentées par le gouvernement et le parlement, sur la foi et le crédit de la population d'une nouvelle province luttant déjà contre des difficultés considérables et inhérentes à l'établissement d'un nouveau pays, afin qu'une voie ferrée soit construite jusqu'à cette baie et qu'ils puissent s'assurer, de cette manière, un moyen quel-

conque de se soustraire aux inconvénients qui leur semblent si graves, relativement aux communications par chemin de fer.

Je n'appuierai pas sur les résultats du projet, s'il est mis à exécution. Après ce qui a été dit au sujet du contrat du chemin de fer du Pacifique et des moyens de sortie et d'entrée qu'a ce pays, je suis sûr que l'on verra l'honorable ministre des chemins de fer aider de toutes ses forces à la construction de la voie ferrée de la Baie d'Hudson; et quelle puissent en être pour nous les conséquences dans l'Est, il est impossible que nous refusions à ces gens tout moyen d'entrée et de sortie qui leur soit ouvert de ce côté.

Pour ce qui est de cette question du monopole et des tarifs élevés qui en résultent, il est parfaitement vrai que l'on a dernièrement opéré une réforme. Il y a quelques jours, une réduction très importante a été faite sur le tarif exigé pour le grain transporté par le chemin de fer canadien du Pacifique; et je suis heureux de le savoir; c'est de bon augure. Cela prouve que la compagnie est sensible aux reproches du public, lorsque ces derniers sont adressés d'une manière assez énergique, mais cela indique aussi que les plaintes faites au sujet du tarif étaient fondées. Cela démontre que le tarif était trop élevé; sinon, pourquoi a-t-on fait cette réduction? Cela prouve, conséquemment, que ces abus que nous avions prédits ont été commis, et peuvent à chaque instant être renouvelés. En somme, cette question, dont l'honorable ministre n'a pas jugé à propos de s'occuper dans le discours du Trône, et que les honorables députés qui ont, en réponse, proposé et appuyé l'adoption de l'adresse, n'ont pas trouvé digne d'attention, me paraît très grave, l'une des plus graves qui nous soient soumises. Il me semble que l'histoire se répète, et que le même gouvernement, présidé par le même premier ministre, et qui il y a plusieurs années, au début de nos rapports avec le Nord-Ouest, a mis ces rapports en péril par son mode d'administration, a fait beaucoup pour entraver le progrès et paralyser les sentiments de cordialité et de bienveillance qui devraient régner entre les habitants de cette région et ceux du reste de la Confédération.

Relativement au chemin de fer canadien du Pacifique, les honorables messieurs qui ont porté la parole ont fait remarquer que le discours du Trône contient des informations dont nous devons nous féliciter. Nous avons beaucoup entendu parler des efforts considérables que la compagnie a faits, des grands travaux qu'elle a exécutés, et l'on nous dit qu'il est de la plus haute importance que la ligne soit complétée d'ici à deux ans. Je trouve, M. l'Orateur, que la déclaration insérée dans le discours du Trône est d'une nature grave et alarmante. Elle nous informe que, durant la vacance des Chambres, le gouvernement a pris sur lui de conclure un arrangement par lequel il assurait l'intérêt, à un certain taux, sur \$65,000,000 du capital de la compagnie, à la condition qu'il reçût en retour de l'argent et des garanties. Cet arrangement, tel que je le comprends, n'était pas autorisé par la loi.

Le gouvernement a sans doute le pouvoir de vendre des rentes remboursables à terme, mais son pouvoir de les vendre résulte de la loi qui lui permet d'agir ainsi dans le but de se procurer de l'argent pour payer nos dettes; et je ne vois pas qu'il ait le pouvoir de créer des rentes remboursables à terme pour échanger contre autre chose que cela; en conséquence, autant que le gouvernement devait recevoir, par cet arrangement, des garanties et non de l'argent, je ne connais aucun acte du parlement qui permet la chose. Mais quand même cela aurait été permis, c'était faire un acte très grave. C'était une transaction considérable, et nous n'avons encore aucune idée de ce qu'étaient les garanties, le *quid pro quo*, la considération pour laquelle le gouvernement contractait cette obligation. On dit que l'arrangement, conclu comme il l'a été à une époque comparativement rapprochée de la convocation du parlement, était justifié par l'importance qu'il y avait pour

M. BLAKE.

le pays de raffermir, et d'augmenter la valeur du capital de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Et je ne doute pas, comme la chose est déjà arrivée à d'autres gouvernements—et c'est ordinairement l'excuse dans de pareilles circonstances—que s'il eût réussi, on n'eût dit que son succès était sa justification, mais il n'a pas ce pauvre moyen de défendre un acte de ce genre, car, au lieu d'avoir réussi, on dit qu'il a échoué. Et, de fait, je ne puis comprendre comment, s'il était vrai que contre chaque dollar garanti, la compagnie donnait pour un dollar de sûretés tangibles et ayant leur valeur, qu'elle aurait pu employer à d'autres fins, on pourrait dire que l'arrangement avait des éléments de succès permanent, bien qu'il pût faire hausser la valeur du capital réel en vue de vendre ou d'acheter. Si, d'un autre côté, nous devons donner sans rien recevoir en retour, c'est une transaction différente. Mais aucun nouveau projet n'est indiqué.

On nous dit que le plan adopté par le gouvernement a échoué et que nous devons nous attendre à le voir remplacé par quelque chose. L'unique raison qui est donnée de ceci, c'est que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique va devancer l'époque à laquelle elle devait terminer les travaux, et que pour cela elle a besoin d'argent plus tôt, je suppose, et peut-être en plus grande quantité qu'il ne lui en faudrait dans un autre cas. Tout le monde se rappelle combien l'on s'est vanté depuis deux ans que ces travaux seraient terminés avant l'époque fixée. On se souvient des éloges que les honorables ministres ont faits de la position ainsi que de la fortune et des relations des membres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. On n'a pas oublié le sentiment de soulagement qu'ils ont dit éprouver et qu'ils ont demandé à la Chambre et au pays de partager, vu que le fardeau était enlevé de dessus nos épaules et placé sur celles d'hommes capables de le porter, qui voulaient s'en charger, et étaient prêts à le faire. Et puis, lorsqu'ils devinrent, comme l'ont dit les honorables messieurs, "meilleurs que leur parole"—lorsqu'il fut allégué que la compagnie allait devancer la date fixée pour l'achèvement des travaux—on nous dit que cette mesure, tout en devant être avantageuse au pays, était adoptée dans l'intérêt de la compagnie, parce qu'elle serait également avantageuse pour cette dernière; parce que la compagnie pensait qu'il était sage de devancer l'époque fixée pour le parachèvement de la ligne. Les honorables ministres nous ont dit alors: nous nous en réjouissons et nous vous demandons de vous en réjouir, de tomber à genoux et d'adorer la grande compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le gouvernement qui l'a créée et qui est couvert de la gloire de ses exploits. Pendant deux ans on nous a corné aux oreilles que cette compagnie était à la veille de terminer le chemin, et voilà qu'aujourd'hui l'on demande au parlement fédéral de la mettre en mesure de le compléter, voilà que cette compagnie va s'adresser au parlement et à la population du Canada pour en obtenir de nouveaux secours d'un caractère indéfini afin de se mettre en état d'exécuter son entreprise de la manière qu'elle jugera être la plus avantageuse pour elle-même.

Déjà, à diverses reprises, j'ai signalé à cette Chambre ce qu'était la position du chemin de fer canadien du Pacifique, d'après les déclarations mêmes du gouvernement, et d'après celles de la compagnie. J'ai fait remarquer ce que coûterait le chemin, d'après leurs propres calculs; ce que représentaient leurs subventions de toutes sortes, d'après leurs propres estimations, et quelle serait la balance, d'après eux-mêmes. Et les honorables ministres ont répondu: ceci est en effet important, c'est très important—nous espérons que ces discours seront considérablement répandus; ils sont extrêmement favorables à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai cependant été obligé de faire observer, et je l'ai fait plus d'une fois durant la dernière session, que ce n'était pas le chiffre élevé des subventions accordées à la

compagnie ni l'excellence de la position qui lui avait été faite par le contrat qui mettraient l'entreprise à l'abri de tout risque, si son exécution n'était pas conduite avec prudence ; et au nombre des sources de difficultés était celle d'une poursuite trop rapide des travaux. Rapidité signifie dépense, et il est impossible de presser au delà d'une certaine limite l'exécution d'une entreprise, comme cela a été démontré dans des discussions précédentes sur ce même sujet, et comme l'a montré très clairement le rapport du premier ingénieur en chef, sans en augmenter considérablement le coût.

On nous dit que la rapidité avec laquelle on a procédé n'a pas été seulement considérable, mais qu'elle a été sans précédent dans l'histoire de la construction des chemins de fer ; et si rapidité signifie dépense, que veut dire une rapidité jusque-là inouïe ? Il est évident que ces travaux ont coûté plus cher que si on les eût faits avec plus de lenteur. On ne peut, sans augmenter le coût du travail, se procurer immédiatement la main-d'œuvre nécessaire pour une pareille entreprise dans une proportion double ou triple de celle qu'aurait nécessitée une marche plus lente, et, sous ce rapport comme sous d'autres, je répète ce que j'ai dit, rapidité signifie dépense.

L'achèvement prématuré de l'entreprise, son parachèvement à une époque aussi prochaine que celle dont on parle avance indubitablement la période où son exploitation sera moins avantageuse. Nous n'avons pas tous déjà oublié les déclarations par lesquelles on justifiait les subventions qui devaient être accordées à la compagnie. On disait qu'après que la ligne serait terminée il s'écoulerait, avant qu'on pût coloniser les terres et développer le trafic, un temps considérable pendant lequel l'exploitation du chemin serait infructueuse, et pour lequel nous devions donner d'avance une compensation, en payant un prix plus élevé, et que cela était compris dans les subventions que nous accordions à la compagnie.

Mais, comme de raison, construction prématurée, achèvement prématuré, signifie la construction prématurée de la partie de cette entreprise si improductive dont parlent les honorables messieurs. Cela veut dire plus : ça n'avance pas seulement l'époque pendant laquelle l'entreprise ne paiera point, mais ça en accentue le caractère improductif, parce que plus vite vous construisez, moins vous laissez d'années pour l'établissement du pays, le développement du commerce, l'arrivée d'une population qui alimente le chemin lorsqu'il sera construit, et plus sont évidemment grandes les difficultés d'exploitation lorsque vous parachevez les travaux. Je ne puis non plus convenir que la rapidité extrême avec laquelle on a procédé, et avec laquelle on a l'intention de procéder, ait été réellement utile au pays. Je ne puis admettre cela, et je crois que si l'honorable ministre s'enquerrait de l'opinion qui existe dans le Nord-Ouest à ce sujet, il constaterait que ma manière de voir est celle d'un grand nombre.

Parmi les difficultés qu'offre la colonisation de ce pays, se trouve celle qui résulte de l'isolement, de l'éparpillement des établissements ; et l'effet de l'extrême rapidité avec laquelle on a construit le chemin a été d'aggraver cet inconvénient. Les colons ont été disséminés sur une vaste étendue de pays, où leurs difficultés ont été par cela augmentées ; et ils ont été induits à chercher plutôt la chance de se placer dans un endroit heureux, qui pût devenir le site d'une ville, ou renfermer une mine, qu'à s'occuper de développer constamment les ressources agricoles du pays, dont son avenir doit après tout dépendre ; développement qui sera grandement favorisé par la densité comparative des établissements, et aussi fortement retardé par l'isolement de ces derniers.

Il y a naturellement une défense de cette politique, et cette défense c'est l'activité factice qui en est résultée ; mais je ne sais pas que le Nord-Ouest en ait beaucoup bénéficié lui non plus. Je ne sais pas que le gros ballon que les honorables ministres avait lancé dans l'espace, ce ballon

qui était si magnifique et vers lequel ils demandaient à tout le monde de tourner leurs regards, offre aujourd'hui la même apparence de succès ; et je crois qu'en somme, non-seulement le développement de ce pays n'a pas été favorisé, mais qu'il a été considérablement retardé par le mouvement de hausse et de spéculation que leur politique provoquait et encourageait en ceci comme sous d'autres rapports, et qu'en conséquence on ne peut dire relativement à cette activité factice pas plus qu' sous d'autres rapports, que cette rapidité de construction qui a produit cette activité factice et qu'on nous dit aujourd'hui devoir être assurée à nos frais au lieu de l'être aux frais de la compagnie, fût un avantage pour le Nord-Ouest.

Les honorables ministres disent, dans le discours du Trône, que la raison de la garantie est le besoin qu'il y a de vendre les obligations non émises. Sans entrer aujourd'hui dans les détails, je dois dire que je ne trouve pas cette déclaration très conforme à celles qui ont été faites par le président et le vice-président de la compagnie, et desquelles il appert que leurs autres ressources, abstraction faite des obligations non émises, suffiraient pour construire le chemin. On dit que la vente des obligations ne peut rapporter ce qu'elles devraient produire sur le marché. Or, j'ai demandé la production des documents à ce sujet, et la Chambre y a acquiescé, mais les informations que l'on a ordonné de nous fournir ne nous ont pas été données. Nous devrions les obtenir.

Nous savons que le capital est nominale de \$100,000,000. Nous savons que la première émission, nous a-t-on dit d'abord, a été faite à soixante, mais je crois que la dernière information, d'après laquelle le syndicat, à qui l'émission était confiée, l'aurait effectuée à cinquante, est plus exacte, et qu'en conséquence les obligations ont été émises à environ la moitié de leur valeur nominale. Les journaux nous ont appris, si l'on peut se fier à la cote des marchés, qu'elles ont été vendues à une prime variant de cinquante à soixante, dépassant actuellement soixante, soit une prime de dix à vingt ou vingt-cinq.

Les honorables ministres disent que cela n'est pas assez, qu'elles devraient rapporter la prime la plus élevée sur le prix de leur émission, et comme il n'en sera pas ainsi, on nous demande de parfaire le montant. Or, je maintiens que parmi les informations essentielles au parlement pour qu'il soit en mesure d'étudier d'une manière intelligente tout plan ou projet destiné à venir en aide à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, devraient se trouver les renseignements les plus complets de toutes les transactions faites au sujet de ces obligations.

Nous avons déjà discuté cette question, et j'ai signalé ce que l'on devait conclure de renseignements aussi incomplets que ceux que nous avons. Nous avons requis la production d'autres documents, et je demande qu'ils soient promptement fournis à la Chambre, et que nous sachions, comme cause justificative de cet arrangement projeté, comment il se fait que la somme réelle produite par cette émission soit de \$45,000,000 ou de \$55,000,000.

Mais ce n'est pas là, à mon avis, la seule difficulté que la compagnie se soit créée par sa politique, aidée, encouragée et appuyée par le gouvernement du jour, en agissant de la sorte.

J'ai déjà fait remarquer, et je répète, que ce contrat, avec les subventions considérables et libérales qui ont été accordées et les privilèges étendus concédés aux adjudicataires, est une affaire de grande importance—un contrat qui exigeait chez ceux qui y étaient concernés une énergie et un dévouement entiers ; et j'ai fait observer que le temps, l'énergie, le capital, le crédit et les ressources de la compagnie ont été, dans une forte proportion, consacrés à des choses autres que la ligne ferrée pour la construction de laquelle le contrat a été adjugé. Quelques-unes de ces choses sont plus susceptibles de justification que d'autres ; mais on peut dire de toutes que ce sont des affaires au sujet

desquelles—si la compagnie voulait s'y livrer—il fallait s'attendre qu'on ne le ferait pas de façon à nuire à aucun des éléments de succès dont j'ai parlé. Prenons le Canada Central; le Montréal, Ottawa et Occidental; les Laurentides; le Saint-Laurent et Ottawa; l'Atlantique et Nord-Ouest; l'Ontario et Québec; le Credit Valley; le Toronto Grey et Bruce; le Hamilton et Nord-Ouest; le London Junction; le Sud-Est; sans parler de l'embranchement d'Algoma-Mills; des embranchements et des lignes du Nord-Ouest—dans la plupart de ces cas, il est établi que la compagnie s'est mêlée de quelque façon. On affirme, et je crois que c'est avec raison, qu'elle s'est occupée aussi d'autres affaires, plus ou moins, selon le cas. Le capital affecté à l'achat de ces différentes voies se chiffre par dizaines de millions et atteint probablement \$30,000,000. J'attribue une grande partie des difficultés dans lesquelles la compagnie du chemin de fer du Pacifique se trouve engagée de son propre aveu, au fait qu'elle s'est livrée à des entreprises dont il n'était pas question dans le contrat, et ce avec le capital qui devait être directement consacré à l'exécution des travaux mentionnés au contrat. Elle a fait plus—et cela dans son propre intérêt—que ce que le contrat exigeait. J'ai de plus fait remarquer que la ligne de conduite que l'on a adoptée lorsqu'on a projeté de construire à travers l'Ontario une voie destinée à faire concurrence à l'autre grand chemin de fer du pays, devait presque inévitablement avoir le résultat obtenu et provoquerait, au détriment de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, l'hostilité de cette nouvelle entreprise. J'ai exprimé le regret—et j'en réitère l'expression—que cette attitude hostile ait existé. J'ignore si elle existe encore; mais je maintiens qu'on ne prévoyait guère qu'elle pût être évitée lorsqu'on s'est livré à cette concurrence qui n'était pas nécessaire au parachèvement du chemin de fer du Pacifique canadien proprement dit. Dans toutes ces choses, le gouvernement a pris une part considérable, et pour toutes ses raisons il a encouru une forte responsabilité. Il les a mises en marche, les a encouragées, et a aidé la compagnie à les accomplir. Il a soutenu cette dernière on lui accordant tout l'appui, tous les actes législatifs nécessaires à la création de ces pouvoirs additionnels. Il l'a encouragée au moyen de la méthode de subvention fixée dans le contrat original, en accordant un montant extravagant pour le coût des travaux à être exécutés sur la section des prairies, au lieu de réserver cet argent pour les travaux difficiles qui restent à faire aux extrémités de la ligne et pour l'exécution desquels on nous demande d'agir avec encore plus d'extravagance. Nous avons prétendu que les subventions devaient être distribuées proportionnellement au coût respectif des diverses parties du chemin. Les honorables messieurs de la droite ont dit: "Non, nous voulons mettre la compagnie dans une situation de premier ordre, et nous allons, dès le principe, lui donner ce que l'on considère être une partie disproportionnée de la subvention." Voilà ce qu'ils ont fait, et les résultats ont confirmé nos prédictions. Et, monsieur, pendant que les choses sont dans cet état; au moment où, sitôt après l'adjudication du contrat, le gouvernement se voit obligé de faire la pénible déclaration contenue dans le discours du trône, nous n'entendons pas un seul mot qui se rapporte à cette déclaration et qui ait trait à l'invitation qui va nous être faite de changer les conditions du contrat; pas la moindre proposition d'ajouter aucune nouvelle condition propre à soulager le pays en faisant disparaître ou en mitigeant les parties repréhensibles du contrat, qui sont plus accablantes pour le pays qu'elles ne sont avantageuses à la compagnie.

M. l'Orateur, je ne parlerai pas des autres questions qui ont rapport au chemin de fer. Mais, comme j'entretiens un sentiment diamétralement opposé à celui des honorables messieurs qui ont proposé et appuyé l'adoption de l'adresse, au sujet de l'état de choses exposé dans ce paragraphe, j'ai cru nécessaire de parler aussi longuement. Le discours

M. BLAKE.

parle de la situation du pays et il nous dit que la moisson a été moins abondante que quelques-unes de celles qui l'ont précédée, et que, vu les proportions considérables qu'a prises le commerce, il y a eu quelque exagération dans les affaires; mais il y est affirmé que nous sommes, à tout prendre, dans un état de prospérité.

Je félicite l'honorable député de Glengarry de la façon adroite—empruntée, j'ose le dire, aux habitudes contractées dans une autre sphère à laquelle il a fait allusion—dont il a glissé sur cette observation. Il a très bien fait. Il a senti que le moins il en parlerait, le plus tôt il s'en tirerait, et il est monté sur la glace et en est descendu aussi vite que possible. Je ne sais pas qu'il soit tombé, mais il me semble qu'il a couru un grand risque. Nous nous souvenons des étalages admirables faits dans des occasions antérieures par les orateurs qui ont eu à donner du développement à cette partie traditionnelle du discours du Trône. Si nous nous rappelons les belles exhibitions qui nous ont été offertes jusqu'à la dernière session, d'abord par l'auteur de la motion, et ensuite par celui qui l'a appuyé; si nous gardons dans notre souvenir le fait qu'ils ont consacré un temps considérable à l'accomplissement de ce devoir; si nous n'avons pas oublié la facilité, la grâce, la satisfaction, et la joie apparente avec lesquelles ils appuyaient, en cette circonstance, sur la situation des affaires du pays, et si nous faisons contraster cette manière de procéder avec la hardiesse et les réticences qui caractérisent la façon de l'honorable député, nous devons reconnaître qu'en cette circonstance, il savait ce qu'il avait à faire; mais il faut aussi reconnaître que le contraste est un peu plus sérieux—plus sérieux, de fait, que le discours du Trône même ne nous l'a dit. A la vérité, la politique qui a eu pour résultat le tarif élevé que nous avons, a été un grand fiasco. La période des jours prospères à laquelle nous devions naturellement nous attendre, nous est arrivée un peu plus tard grâce à la politique des honorables messieurs de la droite, et elle nous a abandonnés plus tôt qu'elle n'aurait dû le faire. Nous avons eu deux ou trois années de prospérité, pendant lesquelles nous avons eu de bonnes moissons, de bons marchés, un bon commerce de bois et de fortes dépenses pour les chemins de fer et autres choses; pendant lesquelles la population est devenue plus riche, les importations ont augmenté et les circonstances ont été telles, que les honorables messieurs se plaignaient à en parler dans le débat sur l'adresse. Les conditions sont maintenant changées. Elles ont déplorablement changé. Pourquoi ont-elles changé? Et pourquoi ont-elles changé si tôt? Pour ce qui est du déficit de la moisson, je suis d'accord avec les membres de la droite; je reconnais qu'ils n'ont pas inexactement fait connaître le degré de stagnation des affaires attribuable à cette cause. Il y a eu bonne récolte dans beaucoup d'endroits du pays. Il y a eu une moisson abondante dans plusieurs parties du pays. Dans une région de la province d'où je viens—une grande région—la moisson des principaux produits a fait misérablement défaut sans doute; mais d'autres récoltes ont bien rendu dans cette région, et dans la partie orientale de l'Ontario, cette récolte même, en autant qu'elle a donné, a fourni un rendement appréciable. Comme on le sait, dans le Manitoba, vu la malheureuse circonstance que nous avons tous à déplorer, une partie, bien que peu considérable, des céréales dont la culture doit être la principale de cette contrée, a été gelée, et il en est résulté des difficultés; mais à part ces deux cas, il n'y a pas de doute que, bien que la moisson ne puisse être donnée comme l'égalée des précédentes, nous n'avons pas été soumis à la calamité que produit une très mauvaise récolte dans toute la Confédération. La moisson est une moisson inférieure, mais ce n'est pas un insuccès complet. Elle a fait suite à une courte période de prospérité pendant laquelle nous avons eu de bonnes récoltes, de bons prix et un bon marché pour le bois. Il est donc certain que la grande politique qui devait tant faire pour le pays; qui devait

nous donner une prospérité stable, de l'emploi permanent à nos travailleurs; qui devait nous assurer une condition perpétuelle de prospérité, en autant que la chose puisse être assurée par quoi que ce soit, aurait dû nous mettre en état de subir un manque partiel de récolte. Mais ce qui est arrivé est très sérieux, et on ne peut l'attribuer à la moisson. C'est dû à d'autres circonstances plus soumises que la récolte au contrôle de l'administration. J'ai fait remarquer, dans des occasions précédentes, que pendant que nos honorables adversaires, parlant à la population du pays, n'allaient pas jusqu'à dire à l'agriculteur canadien que les récoltes étaient entre leurs mains, qu'ils pouvaient faire luire le soleil, tomber la pluie, et pousser la moisson, ils disaient pourtant—et l'honorable monsieur qui rit en ce moment l'a dit lui-même : —Après tout il vaut mieux voter pour le gouvernement en faveur duquel luit le soleil. La Providence nous est favorable; appuyez-vous. "Quand les grits reviendront," a dit l'honorable premier ministre, "le charançon reviendra avec eux." C'est ainsi qu'ils ont parié aux pauvres gens du pays, dont quelques-uns ont reposé leur confiance en eux et ont cru qu'il y avait une sorte de pacte ou d'alliance entre nos adversaires et les puissances surnaturelles, en vertu duquel et par des moyens que le vulgaire ne devait pas connaître, mais qui n'en étaient pas moins efficaces, les bonnes récoltes devaient coïncider avec l'existence d'un gouvernement tory.

Je ne suppose pas qu'ils vouillent davantage continuer à s'attribuer une pareille puissance. Bien qu'ils aient éprouvé un si léger insuccès, bien que la récolte n'ait pas été aussi mauvaise, je crois qu'ils sont actuellement beaucoup plus disposés qu'autrefois à attribuer les vicissitudes de la prospérité et de l'adversité à un état de choses qui échappe à leur contrôle, et à une moisson soustraite à leur influence. Mais je nie que le changement survenu dans l'état des affaires puisse être surtout—bien qu'il puisse l'être jusqu'à un certain point—attribué à de semblables causes.

Il faut le mettre sur le compte de la politique du gouvernement, qui est d'abord une politique de dépenses extravagantes, au moyen de laquelle ils ont pris et dépensé; qui est ensuite une politique de perception extravagante en vertu de laquelle ils ont touché plus qu'ils ne pouvaient dépenser, même avec l'extravagance qui la caractérise; au moyen de laquelle ils ont soustrait à la population du pays, dans les années qui viennent de s'écouler et celle dans laquelle nous sommes, environ \$20,000,000 qui vont coûter au peuple—les consommateurs—pour le temps que ceux-ci vont mettre à acquitter cet impôt, quelque chose approchant comme \$30,000,000, et que les honorables messieurs ont fait servir au coût de ce même chemin de fer du Pacifique canadien dont la question orne encore une fois le discours du Trône; une politique d'après laquelle au lieu d'emprunter à quatre pour cent les \$20,000,000 dont ils avaient besoin, ils ont fait payer au peuple \$30,000,000 à raison d'environ sept ou huit pour cent. Ils ont ainsi soustrait au peuple, au moment où il en avait besoin, ce qui fait la différence entre une bonne et une mauvaise récolte. En outre de la faiblesse de la récolte dont nous souffrons de par la volonté de la Providence, ils nous ont donné ce qui équivaut à un autre défaut de récolte. Ils ont pris injustement et inégalement ce qu'ils ont exigé. Ils ont fait plus. Ils ont provoqué, ils ont encouragé la trop grande spéculation et l'exagération des affaires commerciales. Par les règlements qu'ils ont faits pour la tenure des terres dans le Nord-Ouest, ils ont provoqué la spéculation. Au lieu d'être un pilote prudent, l'honorable ministre a dit à son équipage que s'il était aussi jeune que ceux qui le composent et s'il était dans le commerce, il mettrait toutes voiles dehors pour dix ans d'une prospérité certaine, après lesquelles il carguerait les voiles. Combien de membres de son équipage ont cargué leurs voiles, bien que les dix années ne soient pas écoulées? Combien de membres de son équipage ont été ensevelis sous la voile qu'il leur avait dit de tendre pour un voyage de dix ans? Ils ont injustement stimulé toutes leurs industries favorites. Qu'est-il ad-

venu de l'industrie du coton? de l'industrie du sucre? de l'industrie du fer? de l'industrie du verre et d'une demi-douzaine d'autres que je pourrais mentionner et que les honorables messieurs ont mises dans leurs serres-chaudes, qu'ils ont encombrées de plantes nombreuses qui se sont considérablement flétries? Leur politique a eu pour résultat des placements exagérés de capitaux dans les manufactures, la surproduction, l'activité surmenée des affaires commerciales, l'excès d'importation. Et si d'autres personnes n'avaient pas été plus sages que le ministre des finances, si d'autres n'avaient pas donné l'avertissement qu'il a refusé de donner, les conséquences auraient été beaucoup plus sérieuses qu'elles ne sont en réalité.

Si elles n'ont pas été plus sérieuses, c'est dû à cette circonstance. J'ai la confiance que le frein mis par quelques hommes d'élite qui ont mieux compris les signes des temps que l'honorable monsieur, qui étaient plus en état que lui de juger le cours des événements—je parle du frein qu'ils ont essayé de mettre aux actes de l'administration, il y a un an et demi, et de l'avis qu'ils ont réitéré depuis—a eu pour effet de mitiger le désastre qui, autrement, aurait pu arriver.

J'espère que cet état de choses se réduira à une période de malaise et d'ataraxie qui ne dégènera pas, comme cela aurait pu arriver, en une période de crise et d'effondrement. Si les choses arrivent ainsi, cela est dû à d'autres et non au ministre des finances. Et même comme elles sont là, elles sont déjà assez mauvaises. C'est pas plus tard qu'à la dernière session que l'honorable député qui a proposé l'adoption de la réponse à l'adresse, a considéré la liste des faillites comme indication de la prospérité du pays. Je lui ai fait observer que je croyais qu'il n'avait pas consulté les autorités, car il aurait agi aussi prudemment qu'il l'a fait en l'occurrence actuelle et se serait abstenu de parler de la question.

Bien que, l'an dernier, il y ait eu augmentation au lieu de la diminution que supposait l'honorable monsieur, le nombre des faillites a cependant été modéré. Bien que ce nombre fût suffisant pour rendre les gens prudents, il ne suffisait pas pour faire connaître alors le caractère sérieux de la condition des affaires. Que dit la liste aujourd'hui? Vous voyez que le nombre de faillites a augmenté énormément et même à peu près doublé, si ma mémoire est fidèle. Vous voyez que la valeur du passif est de deux à trois fois plus forte que le montant de l'année dernière, d'après un des rapports du commerce, et quatre ou cinq fois plus forte selon un autre; vous voyez qu'en faisant la comparaison entre la situation de nos affaires et celle de la république voisine, prenant en considération le nombre de ceux qui sont engagés dans les affaires, le nombre de ceux qui ont succombé ici sous le poids excessif dont ils s'étaient chargés conformément à l'avis de l'honorable monsieur, est de près du double de celui constaté chez nos voisins. Dans des occasions précédentes, l'honorable monsieur a regardé les stocks des banques comme une indication de la prospérité du pays.

Il a dit, l'autre jour, dans un discours prononcé en dehors de cette Chambre, qu'il ne l'a pas fait dans son exposé budgétaire, parce qu'il les considérait comme un peu trop élevés. Que pense-t-il aujourd'hui? Que pense-t-il de la perte d'environ dix ou douze millions au moins—je ne me suis pas assuré des chiffres exacts, mais c'est au moins cela—en valeur depuis qu'ils ont touché ce point? Qu'est-ce que cela indique relativement à la situation du pays? Qu'indiquait une hausse dans les stocks? Il a dit que cela signifiait une prospérité plus accusée. Que signifie une hausse aussi sérieuse? Je lui laisse la réponse. Et nous pourrions aussi nous enquerir de la situation des industries favorites. Dans les années passées, on a manifesté de l'orgueil et de la joie en s'appuyant sur leur force et sur leur prospérité. L'honorable monsieur en a parlé comme de choses dont le pays pouvait être fier.

Il est vrai que les gens pouvaient payer un peu plus, bien que nos adversaires disputassent le fait; mais qu'était-ce que cela quand vous voyiez des hommes si vigoureusement engagés dans la production indigène, employer un si grand nombre de travailleurs, payer des salaires si considérables, donner de l'emploi si constant, faire de si belles dotations aux institutions de charité, et prospérer généralement dans une si forte mesure? Quelle est aujourd'hui la condition des industries favorites? Est-ce que cette stimulation malsaine qui devait, selon nos prédictions, se produire sous l'opération du tarif des serres-chaudes, source de l'élévation des prix, a fait du bien ou du mal? N'a-t-elle pas eu le résultat que nous avons annoncé d'avance, et ne moissonnons-nous pas plus tôt que nous ne l'avions prédit—lorsqu'il a fait ses prophéties—les amers produits de sa politique?—Quelle est actuellement, sous l'opération de la "politique nationale," la situation de la grande industrie de la mouture au Canada? Comment est-elle? Comment le tarif l'affecte-t-il? Est-ce que l'honorable monsieur a réglé les légers différends qu'il a eus avec les meuniers? Est-il sur le point de les débarrasser des difficultés dans lesquelles ils disent se trouver et qui les empêchent, disent-ils, de moudre la farine américaine dans le Canada? Est-ce que le résultat du tarif a établi qu'il était bon et tel qu'il doit être dans le pays pour cette industrie? Comment se trouve-t-il par rapport à la balance du commerce? Je me souviens bien que l'honorable monsieur a fait remarquer avec orgueil et gloire, il y a deux ans, je crois.....

Un hon. DÉPUTÉ: Trois ans.

M. BLAKE: Est-ce qu'il y a trois ans?—que pour la première fois dans l'histoire du Canada, la balance du commerce était en sa faveur, que nous avions exporté plus que nous n'avions importé; il nous a dit ce qu'il avait accompli et il nous a expliqué comment il l'avait accompli. Et auparavant il nous avait dit en quoi consistait son devoir à cet égard. Il nous a dit antérieurement que nous avions à atteindre un état de choses différent de celui qui avait existé jusqu'alors. Il est vrai que ce n'était pas très mal. Il est vrai que le montant de nos importations n'était pas très considérable. Mais en 1879, l'honorable monsieur a dit: "Considérant la chose comme je le fais, je crois qu'il est regrettable que le volume des importations n'ait pas été réduit d'une façon appréciable." Réduction du volume d'alors, réduction du petit volume de ce temps-là. "Je regarde les importations considérables du Canada depuis que le Dominion a été organisé et qui accusent une forte balance de commerce contre lui, comme une des causes des difficultés que nous avons à régler, une des difficultés auxquelles il est de notre devoir d'apporter remède. Elles ont baissé jusqu'à un certain point; mais elles sont encore très fortes"—comment sont-elles par rapport à celles de l'an dernier?—"laissant voir distinctement et clairement, d'après moi, qu'il faudrait les diminuer davantage. Je crois donc, sans entrer dans une discussion du libre-échange et de la protection, en autant qu'ils affectent l'Angleterre et les Etats-Unis, que nous pouvons raisonnablement conclure que la prospérité de l'un de ces pays, en ce moment, a pour cause, dans une grande mesure, le surplus qu'il y a en sa faveur, et que le fort déficit dont souffre l'autre est la cause de la crise qu'il subit." Il donne alors les chiffres et conclut: "Dans ces circonstances, il me semble que nous devrions tourner notre attention vers les meilleurs moyens de réduire le volume de nos importations venant de toutes les parties du monde." Après avoir fait connaître ce qu'est son devoir, après avoir déclaré qu'il se proposait de l'accomplir; après s'être réjoui, il y a trois ans, du succès qui a couronné ses efforts, qu'il me permette de lui demander aujourd'hui ce qui est advenu de la "politique nationale." Dort-elle? Est-elle allée en voyage? Où en est actuellement la balance du commerce? Comment était-elle l'année dernière et l'année précédente prises ensemble? Comment se trouve-t-elle par rapport à

M. BLAKE.

la balance de commerce dans l'année dont il s'est tant plaint?

Sir LEONARD TILLEY: Très bien.

M. BLAKE: Je sais, M. l'Orateur, ce que l'honorable monsieur va faire. Je le connais depuis longtemps, monsieur. Il va prendre une série de moyennes. Il est fort sur les moyennes. Il ne s'occupe pas de ce que signifient les chiffres si vous les proncez dans leur ordre consécutif. Il ira les chercher dans le passé et continuera; puis il prendra la moyenne d'un certain nombre d'années. Mais nous sommes à parler de l'année 1879, alors qu'il nous a entretenus de la condition des affaires de l'époque, et des années suivantes lorsqu'il nous a dit en quoi avait consisté son devoir et ce qu'il avait fait. Nous sommes à comparer l'année qui a précédé 1879 avec l'état de choses que nous voyons aujourd'hui pour ce qui concerne le volume des importations et la balance du commerce. Nous faisons la comparaison en suivant la marche progressive des événements. Il était arrivé à la perfection il y a trois ans; mais aujourd'hui je suppose qu'il va prendre la moyenne de trois années et dire: "Qu'avez-vous à voir aux rapports de l'année dernière? Voyez la moyenne."

Sir LEONARD TILLEY: Non; nous prendrons les deux.

M. BLAKE: Puis, à part son autre enfant, l'honorable monsieur nous apporte cette année, un petit emprunt domestique. Il a cru que la population ne savait que faire du reste de son argent. Après lui avoir pris \$20,000,000 ou \$30,000,000, comme je l'ai fait voir, et sans qu'il en eut besoin, il a dit: "Messieurs, il reste quelque chose dans vos goussets, et je crois que vous feriez mieux de me le laisser avoir à raison de quatre pour cent," et les organes de l'honorable monsieur ont montré à grand bruit de trompette combien ce gouvernement faisait voir de merveilles et faisait preuve de prescience en proposant la négociation d'un emprunt domestique à quatre pour cent, et combien cet acte accusait de sagacité. Eh bien, l'annonce a été publiée, le temps s'est écoulé, et il y a eu ce qu'on a appelé une "affreuse hésitation," et la nouvelle est arrivée que l'emprunt avait manqué; et alors les organes de l'honorable monsieur se sont écriés: "Quel étonnant ministre nous avons! il savait qu'il valait mieux pour le pays que l'emprunt échouât, et c'est une heureuse circonstance qu'il ait échoué." Mais l'honorable monsieur n'a pas été satisfait de cela; il était résolu à donner une preuve convaincante des titres qu'il a à notre confiance, et, comme les gens ne voulaient pas souscrire l'emprunt au pair, il en a offert la balance à une prime de deux et demi pour cent, et les organes ont dit: "Voilà ce qu'il y a de plus sage." Eh bien, M. l'Orateur, je suis porté à croire que les cultivateurs du pays commencent à comprendre le peu de valeur des projets de l'honorable monsieur pour les rendre riches. Je suis porté à croire que les ouvriers commencent à comprendre que le tarif n'est pas un tarif qui protège le travail ou qui, comme la chose a été promise, assure permanence d'emploi. Mais si l'honorable monsieur voulait s'informer de la situation dans laquelle se trouvent les travailleurs qui ont été renvoyés de leur ouvrage dans les industries favorites, dans le cours des derniers mois, j'ose affirmer qu'ils lui diraient quelques vérités dépourvues de fard qui lui feraient un grand bien. Il est bien vrai que ses organes, fidèles à leur devoir envers lui, afin de démontrer qu'il s'occupe surtout et toujours des ouvriers, ont signalé le fait que les ouvriers avaient travaillé trop durant quelques années, et que, accablés de fatigue, ils avaient besoin d'un congé; et que c'était ce qui pouvait leur arriver de mieux, tout comme il était très bon pour le pays que l'emprunt eut manqué; qu'il est bon d'avoir un temps d'arrêt dans les usines, afin que l'ouvrier puisse se rendre au sein de sa famille, jouir d'un peu de repos et déposer ses épargnes; mais je n'ai pas entendu dire que l'ouvrier avait su apprécier de cette façon

un tel état de choses. Dans la ville de Toronto, d'où je viens, il y a beaucoup de misère; il y a en cet endroit plus de misère que je n'en ai vu depuis nombre d'années, due en grande partie à d'autres circonstances auxquelles j'ai fait allusion, et si les honorables messieurs voulaient lire les rapports de ceux qui s'intéressent aux organisations qui ont pour but les secours aux œuvres de charité dans cette ville, ils constateraient un état de choses bien différent de celui qu'ils pourraient être disposés à nous donner.

Il en est ainsi de Montréal, où, je crois, l'honorable député de Glengarry (M. Macmaster) réside. Pas plus tard qu'hier, je lisais un rapport de la *St. George Society* relativement à l'état de choses qui existe en cette ville. Pour ce qui est de London, je ne sais ce que l'honorable directeur général des postes aura à en dire, mais je trouve, positivement, M. l'Orateur, je trouve qu'on se propose d'établir—quelle industrie croyez-vous maintenant? Eh bien, monsieur, c'est un fourneau économique, et qui croyez-vous a proposé la chose? Eh bien, c'est l'organe de l'honorable monsieur, le principal journal conservateur de la partie occidentale de la province, le *Free Press* de London, qui, le 5 janvier, a dit :

Le temps froid qu'il fait actuellement doit faire souffrir beaucoup de gens. Les pauvres "qui sont toujours parmi nous" reçoivent du public certains secours. Depuis nombre d'années, le fonds créé pour secourir les nécessiteux qui le méritent a été suffisant et pourvu d'un bon système d'administration.

On fait ensuite remarquer que des immigrés sont arrivés, et l'on ajoute :

La saison d'hiver est une période particulièrement dure pour l'étranger dépourvu de moyens. La condition de ces hommes a fait surgir l'idée de la création de fourneaux économiques, et c'est ce que l'on fait à Toronto. Pourquoi la même chose ne pourrait-elle se faire ici? C'est un moyen simple, efficace et peu dispendieux de secourir ceux qui ont faim, et nous croyons que cela forme partie du système de secours pour les mois d'hiver. L'existence d'un fourneau économique public protégerait les maîtres de maisons de l'impertinence des vagabonds, en même temps qu'elle concourrait puissamment à l'œuvre de secours dans cette ville. On a déjà auparavant établi un fourneau économique ici, qui a eu d'excellents résultats; on en a considéré le fonctionnement comme une bénédiction, et nombre de personnes en ont bénéficié.

Nous faisons aujourd'hui cette recommandation, car on trouvera bientôt qu'il est nécessaire d'organiser, d'après un plan convenable, un essai de charité chrétienne en vue de la dure saison d'hiver, ainsi qu'à cause de la présence de nombreux étrangers aussi bien que de citoyens qui ont besoin de pareils secours.

Et puis, n'ai-je pas assisté à des assemblées qui succédaient à d'autres assemblées et dans lesquelles on m'a dit : "Il n'y a plus de fourneaux économiques maintenant!" N'ai je pas souvent entendu les ministres de la couronne faire remarquer le fait qu'on ne voyait plus de fourneaux économiques? Je ne jurerais pas que l'honorable directeur général des postes n'ait pas, dans un de ces discours qui ont illuminé la péninsule occidentale, fait allusion à la rareté des fourneaux économiques et au fait que cette industrie n'existait plus. Et aujourd'hui, dans la ville même qu'il représente, son propre organe propose comme chose nécessaire l'établissement d'un fourneau économique. Et je remarque qu'un des *aldermen* a déclaré qu'il y a actuellement dans cette ville 1,300 ou 1,400 immigrés sans emploi. Je suis très heureux d'apprendre que le nombre des immigrés, bien qu'il n'atteigne pas le chiffre modéré dont on parlait à la dernière session, soit devenu si considérable. On nous a dit que nous en aurions au moins 150,000, et l'on nous disait que c'était là une estimation très modérée. On nous dit aujourd'hui que le nombre est de 133,000. C'est approcher d'une façon très satisfaisante le chiffre prévu. Je ne suis pas aussi certain que ces chiffres puissent soutenir l'examen. La difficulté dans laquelle je me trouve est encore augmentée du caractère incertain du rapport dont j'ai parlé il y a un instant, vu que l'honorable député de Glengarry nous a dit que, sur ce nombre, il y en avait 4,000 qui nous venaient des États-Unis. L'honorable député de Lévis nous a dit qu'il y en avait 10,000. Je ne sais pas exactement où se trouvent les 6,000 autres. Mais, M. l'Orateur, j'ai fait remarquer à la dernière session — et je ne me livrerai pas aujourd'hui à l'examen des

chiffres, attendu que j'aurai plus tard occasion de revenir sur la question—qu'il doit y avoir quelque chose de complètement inexact dans ces rapports, ou que l'inexactitude réside dans le résultat à déduire des renseignements que nous pouvons nous procurer. Soit que vous le déduisiez du recensement ou des rapports municipaux, il y a, dans une proportion considérable, un déplacement de nos nationaux causé par la population immigrante; et, loin d'être stationnaire, cette population ne fait, dans une large mesure, que passer ici. Je dis que de la statistique mise devant nous, il est impossible de tirer une autre conclusion que celle basée sur les chiffres qui ont été donnés. Je réitère aussi ce que j'ai dit dans une occasion antérieure, que les rapports annuels de la province de l'Ontario, les seuls, je crois, auxquels nous puissions avoir accès, indiquent que la proportion de l'accroissement de la population, pendant les quatre années qui ont précédé les quatre dernières, a été de beaucoup plus considérable que dans ces quatre dernières années. Et il est extraordinaire que ceci soit vrai non-seulement lorsqu'il s'agit de la population rurale de l'Ontario, mais encore lorsqu'il s'agit de la population des villes; et que pendant ces quatre années, durant lesquelles on a dit que la prospérité de cette province s'est si fortement accrue grâce au tarif dû à la politique du gouvernement, la proportion de l'accroissement de la population des villes soit si remarquablement plus faible que dans les quatre années précédentes qu'on a données comme des années de mouvement rétrograde. Cette question est soumise, dans le discours du Trône, à un traitement assez négligé. On nous dit qu'il y a eu une forte immigration, et l'on nous dit encore que les améliorations apportées aux voies de transport par terre, ou le bon marché de ce transport, vont nous être d'un grand secours l'année prochaine. Mais, monsieur, je croyais que ce sujet serait traité beaucoup plus au long dans le discours du Trône, et je suis sûr que le député de Lévis, qui a parlé avec tant de force de l'importance du rapatriement, doit avoir éprouvé lui-même—bien qu'il n'ait pas cru bon de l'exprimer—un sentiment de déception en voyant qu'on faisait si peu de cas de cette question dans le discours du Trône.

Monsieur l'Orateur, depuis quelques années, ce n'est pas seulement dans le discours du Trône que nous entendons parler des intentions des ministres au sujet de la législation de la session. Dans un banquet qui lui a été donné à Montréal, en octobre dernier, l'honorable ministre des travaux publics a fait remarquer ce qui a été exécuté en ce sens. Je me propose de compléter par quelques passages tirés de cette déclaration ministérielle, les renseignements donnés au parlement par le discours du Trône. L'honorable député a déclaré qu'il y avait trois grandes questions invoquées par le gouvernement pour réclamer la confiance du pays—trois grandes questions politiques : la Confédération elle-même, dont il accorde tout le mérite au parti conservateur seul; le chemin de fer du Pacifique, qu'il ne nous a pas dit alors devoir exiger encore plus d'aide de notre part, et la "politique nationale." Lisons. L'honorable monsieur a dit :

Et, messieurs, cette démonstration constitue encore une approbation des grandes mesures qui ont été prises par le gouvernement dont je fais partie. D'abord il y a eu l'acte fédératif, et depuis que nous sommes revenus au pouvoir, nous avons adopté la politique nationale et l'acte relatif au chemin de fer du Pacifique; et finalement nous avons adopté un autre projet qui n'est guère moins important et qui a rapport à l'encouragement à donner à l'immigration qui se dirige vers notre pays.

Faisant alors l'histoire, selon la version qu'il a adoptée, des trois autres mesures, il s'attache au projet relatif à l'immigration, et il dit :

Mais, messieurs, notre mission ne serait qu'à moitié remplie si nous omissions oublier que nous avons, de l'autre côté de la 45^{me} ligne de latitude, un grand nombre de nos compatriotes qui ne désireraient rien tant que de revenir au pays, s'asseoir à la table de la famille, manger avec nous et gagner leur vie sous les institutions qui existent actuellement au Canada. (Applaudissements bruyants.) Je n'ai pas besoin de dire, messieurs, que j'éprouve la plus grande satisfaction et le plus grand plaisir à me voir en état de vous annoncer ce soir que le gouvernement

du Canada à l'intention d'adopter des mesures, et des mesures énergiques, pour faire revenir dans les limites de notre propre territoire tous nos compatriotes établis aux États-Unis qui désirent revenir vivre au milieu de nous. Vous comprenez, messieurs, que dans un banquet comme celui-ci, il faut m'excuser si je ne donne pas tous les détails du projet ministériel que nous nous proposons de présenter à la prochaine session. Mais il est bon, dans tous les cas, que vous sachiez que nos compatriotes des États-Unis, qu'ils soient d'origine française ou d'aucune autre, ne sont pas oubliés, et que nous ferons avec le plus grand plaisir tout ce qui peut être fait pour les ramener dans ce pays.

Voilà ce qui a été hautement proclamé, en octobre dernier, par le ministre des travaux publics, comme étant le quatrième grand titre à la confiance du public, et il a mis la chose sur un pied d'égalité avec les trois autres dont j'ai parlé; la Confédération, la politique nationale et le chemin de fer du Pacifique canadien. Il a annoncé la formation d'un projet, la décision du gouvernement et sa détermination de déposer dans le cours de cette session, un projet quelconque pour arriver à cette fin. Est-ce que ce paragraphe insignifiant relatif au transport à bon marché par terre constitue le grand projet de l'honorable monsieur? Est-ce cela, ou est-ce autre chose? Et si c'est quelque autre chose—si c'est quelque chose de comparable à la grandeur, pour ne pas dire la haute éloquence du langage dont l'honorable monsieur s'est servi pour faire connaître ce projet à ses amis de Montréal, comment se fait-il que nous entendions parler du transport par terre à bon marché et que nous n'entendions rien dire du grand projet de rapatriement mentionné par l'honorable monsieur? Pourquoi est-il question du moindre projet omet-on le plus considérable? Pourquoi, dans une assemblée des conservateurs de Montréal, annonce-t-on un projet égal en importance à la politique nationale, au chemin de fer du Pacifique canadien, et à la confédération des provinces, alors que le discours du Trône même n'en contient pas un seul mot à l'adresse du Parlement? J'ai dit, M. l'Orateur, qu'il y avait de la misère dans la ville où je réside et que la chose venait en partie de circonstances spéciales, et n'était pas due entièrement aux circonstances auxquelles j'ai fait allusion. La chose est due à l'immigration. Je ne suis pas disposé à dire en ce moment qui est responsable de ces circonstances, mais je dis qu'il est triste de voir que la partie de notre population qui s'y trouve soit placée dans les circonstances où on la voit. Et je répète ce que j'ai déclaré dans des occasions précédentes, que tout en reconnaissant que le pays devrait préparer et encourager un système d'immigration; tout en reconnaissant que nous devrions voir à ce que ceux que nous voulons voir revenir soient appelés et bienvenus ici, il faut cependant user de discrétion.

Et le projet de l'honorable monsieur qui consiste à assister les passagers, projet qu'il prétend se borner à la classe agricole, est, en tant que je puis le comprendre, dans la pratique, destiné à amener dans le pays, au moyen de l'argent du gouvernement, une certaine classe de gens pour lesquels nous n'avons pas de place, savoir: les ouvriers et les artisans. Je crois que l'on a amené dans le pays, sous les auspices du gouvernement et en partie avec l'argent fourni par lui, un grand nombre de gens qui auraient mieux fait de rester chez eux.

Les honorables membres qui ont pris la parole, ont parlé de la législation que l'on se propose d'adopter pendant la session. La chose n'est pas très nouvelle pour nous, car, à la dernière session, on nous a présenté ces bills-là. Je n'ai pas l'intention de répéter, au sujet de ces bills, ce que j'ai dit l'année dernière. À l'ouverture de la session, j'ai fait remarquer ce qui, d'après moi, était le véritable point de vue sous lequel nous devions envisager le bill concernant la franchise électoral; je ne répéterai pas aujourd'hui ce que je disais alors. On a présenté ce bill à la Chambre, on l'a soumis au pays, mais celui qui en est l'auteur n'a pas encore eu l'avantage de l'expliquer. Les observations que je pourrais avoir à faire à propos de ce projet de loi, je les réserve pour le jour où il nous en expliquera les différentes clauses. Je dirai seulement que lorsque j'ai parlé à la dernière ses-

M. BLAKE.

sion, je ne savais pas et ne pouvais pas savoir que ce projet renfermerait une disposition aussi reprochable, aussi arbitraire, aussi inattendue que celle que l'honorable monsieur proposait alors, et—je l'espère—qu'il ne se propose pas d'incorporer dans le bill qu'il est sur le point de présenter, savoir: la disposition relative à la nomination de reviseurs.

Quant au bill relatif aux manufactures, il y a une autre raison pour ne rien dire aujourd'hui, car l'honorable monsieur déclare que ce bill doit être présenté avec de nouveaux amendements. J'espère seulement que lorsqu'il sera présenté, il protégera les artisans de tout âge et de tout sexe, de ce pays, avec autant d'efficacité qu'on le fait en Angleterre.

Il y a, dans le discours, une omission ou deux dont je dois parler. On a mentionné l'exposition des pêcheries, et les honorables membres qui ont proposé et appuyé l'adresse en réponse au discours du Trône, ont parlé avec beaucoup d'admiration du succès de cette exposition et des triomphes que le Canada y a remportés. Mais il y a certains intérêts de nos pêcheries que l'on doit favoriser autrement que par les expositions.

Il existe dans un traité certaines clauses relatives aux pêcheries, clauses que l'on a dénoncées et qui doivent être abrogées bientôt. Je crois que si l'on eût parlé de la chose, et si l'on eût fait connaître à la Chambre l'intention du gouvernement à cet effet, et si l'on eût indiqué ce que le gouvernement avait fait dans le but de mettre fin aux clauses insérées dans le traité de Washington relativement aux pêcheries, cela aurait eu au moins autant d'importance que le paragraphe qui figure dans le discours du Trône. Il est parfaitement reconnu que pendant les deux ou trois dernières années, surtout, les États Unis ont été notre principal marché au poisson, et il est très important que nous connaissions les résultats que devra produire l'abrogation de ces clauses relatives aux pêcheries. Il importe que le traité ne soit pas abrogé avant que l'on fasse des efforts sérieux dans le but de conclure des arrangements convenables, pour qu'il n'y ait pas de lacune, si la chose est possible. J'ajouterai qu'il est aussi très important—et la chose semble aujourd'hui plus avantageuse qu'autrefois—j'ajouterai, dis-je, qu'il est aussi très important que dans ces négociations, l'on ait le soin d'adopter un mode d'établir entre nous et nos voisins des relations commerciales plus libres que celles qui existent depuis quelque temps.

L'année dernière, l'honorable premier ministre a adopté le système de parler, dans le discours du Trône, des jugements du Conseil privé, et le ministère nous a fait voir un jugement rendu par ce haut tribunal. Cependant j'ai regretté de constater, que cette année on a abandonné cette bonne habitude. Il y a quelques années, le gouvernement dont je faisais partie, trouvant une décision de la cour du banc de la reine du Bas-Canada en faveur du droit des provinces aux biens en déshérence, résolut de s'en tenir à cette décision, qui est conforme à l'opinion que j'entretiens au sujet des droits respectifs des provinces et de la Confédération, et en conséquence, nous n'avons fait alors aucun effort pour affirmer les droits de la Confédération.

Plus tard, cette décision fut confirmée par la cour d'appel de la province d'Ontario, et après avoir reçu cette sanction, la cause fut soumise à l'examen de l'honorable premier ministre. On résolut d'adopter une autre ligne de conduite. Centralisant, comme je l'ai souvent accusé de le faire, centralisant chaque fois qu'il en trouve l'occasion, cherchant toujours à donner au parlement et au gouvernement de la Confédération tous les pouvoirs qu'il peut leur donner, l'honorable premier ministre s'est dit: "Quoique le gouvernement qui nous a précédés ait adopté cette opinion, quoique les plus hauts tribunaux d'Ontario et de Québec l'aient aussi adoptée, nous les combattons et nous tâcherons d'assurer au gouvernement fédéral le droit aux biens en déshérence. Il s'est emparé de l'affaire; il a donné ces instructions à un avocat dont il a payé les honoraires; l'affaire a été portée

devant le Conseil privé, et l'honorable premier ministre a été défait. Cela a eu pour résultat d'établir les droits des provinces, sous ce rapport, contrairement aux opinions qu'il émettait et conformément aux opinions et au jugement des deux tribunaux provinciaux dont j'ai parlé. Je félicite ceux qui aiment notre constitution fédérale, de cette revendication de l'un de ses éléments importants, non parce que la question elle-même des biens en désérence soit de beaucoup d'importance, mais parce qu'elle a servi, comme je l'ai dit, à revendiquer un des éléments les plus importants de notre constitution. Je les félicite de ce que l'honorable premier ministre n'ait pas réussi dans sa tentative d'arroger à ce gouvernement et à ce parlement, un pouvoir qui ne lui appartenait pas. Puisque nous avons une décision importante du comité judiciaire du conseil privé, décision qui règle définitivement une question de ce genre—qui ne la règle pas d'une manière susceptible de discussion, mais qui la règle absolument—puisqu'il en est ainsi, dis-je, pourquoi ne nous annonce-t-on pas que notre constitution a été définitivement fixée et interprétée dans une affaire importante ?

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. BLAKE: Une autre lacune que l'on a faite dans le discours du Trône, lacune encore plus inexcusable, eu égard à la teneur du discours de l'année dernière, c'est d'avoir omis de parler du jugement du Conseil privé dans la cause de Hodge, laquelle a trait à la question des licences. Et le premier ministre ayant mentionné la chose dans le discours où il parla de l'effet de la décision rendu dans la cause de Russell vs la Reine, je suppose que je puis moi-même en parler sans inconvenance. Son discours, qu'il prononça au commencement de juin 1882, est comme suit, d'après le *Mail*:

La question suivante fut alors posée à sir John, par écrit: "Que'le est votre opinion au sujet de la constitutionnalité de la loi d'Ontario relativement aux licences?" Sir John dit que depuis la confédération, il avait souvent, en sa qualité de ministre de la justice, donné des décisions sur des questions constitutionnelles, et que jamais, dans aucun cas, ses jugements n'avaient été renversés. Il croit que l'acte ne valait pas le papier sur lequel il était écrit. Tout le système du gouvernement, lequel consiste à nommer des inspecteurs de licences pour forcer les gens à voter, à peine de perdre leurs licences, est injuste et insoutenable. Chaque fois que les hôteliers patentés porteraient la question devant les tribunaux, il serait décidé que l'acte est *ultra vires* et n'a aucune valeur quelconque. Je suis surpris, ajouta-t-il, que la question n'ait pas été soulevée longtemps avant aujourd'hui. Si je remporte les élections, comme je vais le faire, je dirai à M. Mowat, ce petit tyran qui a tenté de se rendre maître de l'opinion publique en s'emparant de toutes les petites charges, depuis celle d'huissier d'une cour de division jusqu'à celle d'aubergiste, si je remporte les élections, dis-je, je dirai à M. Mowat que je vais faire adopter un bill à Ottawa en vertu duquel je vais rendre aux municipalités le pouvoir qui leur a été enlevé par l'acte des licences.

Dans le cours du débat sur l'adresse, je me suis permis de faire remarquer qu'il y avait quelques questions sérieuses à régler, avant l'adoption par le parlement des idées émises dans le discours du Trône. Et en réponse à la position que je pris alors, l'honorable premier ministre a fait quelques observations. J'avais accusé le gouvernement de tendre à la centralisation. Je l'avais accusé, comme je l'accuse aujourd'hui, de chercher à centraliser ici le plus de pouvoir possible et à diminuer, autant qu'il le pouvait, les pouvoirs accordés aux provinces par la constitution.

En réponse à mes énoncés, l'honorable premier ministre disait:

Le gouvernement actuel s'est chargé de la question parce qu'il le voulait. Nous étions parfaitement convaincus que la loi telle qu'elle existait dans les différentes provinces, devait subsister. Nous étions tout à fait convaincus que chaque province, en tant que la loi permettait de décréter de semblables lois, devait s'occuper de la question des licences des magasins, des tavernes et des buvettes. Je prétends que ni le gouvernement ni le parlement du Canada ne désiraient intervenir, et ce ne fut qu'en juin dernier, lorsque jugement fut rendu à propos de l'acte de Scott, une loi fédérale, et que la question lui fut soumise, qu'il crut de son devoir de la présenter au parlement. Je n'ai jamais douté que lors-

que la question serait portée devant les tribunaux, il serait jugé que les différentes législatures provinciales n'ont pas le droit de s'occuper de ce sujet, si ce n'est pour des fins de revenu, dans le but d'imposer des taxes pour les fins provinciales et municipales. J'ai exprimé cette opinion au parlement il y a quelques années, je l'exprimai à une assemblée publique tenue à Toronto ou dans son voisinage. Cependant, bien que je fusse fortement convaincu de cette idée, je n'ai fait aucune démarche, et le gouvernement dont je fais partie n'a fait aucune démarche dans le but d'intervenir dans la législation des différentes provinces ou d'imposer au pays la législation fédérale, ou de chercher à centraliser dans le parlement de semblables pouvoirs. Au contraire, la seule fois que l'on ait fait de la centralisation, la seule fois où cette question ait été traitée par le parlement fédéral, ça été lorsque l'ancien gouvernement était au pouvoir et lorsqu'il a présenté l'acte de Scott."

Puis l'honorable premier ministre disait relativement à la cause de Russell vs la Reine:

"Il est évident, pour quiconque a lu le jugement, qu'il soit avocat ou non, que les raisons même qui ont porté le Conseil privé à décider que ce parlement avait le droit d'adopter l'acte de Scott, sont celles qui établissent que la législature provinciale d'Ontario n'avait pas le droit de traiter cette question dans l'acte Crooks, si ce n'est comme question de revenu pour des fins provinciales ou municipales.

L'honorable chef de l'opposition dit que nous aurions dû laisser la question en suspens jusqu'à ce qu'elle fût finalement décidée. Si cette décision vaut quelque chose—et elle est en effet de quelque valeur, parce qu'elle fait la loi du pays—il n'y a actuellement aucun frein dans la province d'Ontario contre la vente illimitée et sans restriction des liqueurs enivrantes. Ce n'est pas une question dont nous puissions nous jouer; ce n'est pas une question de justice; c'est une question de nécessité. Si nous voulons empêcher la vente sans restriction des liqueurs enivrantes, nous devons adopter des lois immédiatement, car je prétends que tout premier venu, dans cette ville ou dans toute autre partie d'Ontario, peut ouvrir une buvette et vendre des liqueurs, et qu'il n'existe pas de tribunal au monde qui puisse l'en empêcher."

A cela, je me suis permis de répondre:

Il a dit qu'un avocat ou même un homme qui n'est pas avocat, qui lit attentivement ce jugement, doit voir clairement qu'il a pour résultat inévitable de ne laisser aux législatures locales aucun pouvoir de restreindre le nombre des licences.

Pour ma part, je ne tire pas cette conclusion de la décision rendue *in re Russell vs la Reine*. D'abord, ce jugement n'a pas le moindre rapport, ne touche en aucune manière à la très grande part de droits provinciaux qui est comprise dans le sujet des institutions municipales. La décision porte expressément sur la question de savoir si le pouvoir d'édictier la loi particulière qui se trouvait devant le Conseil privé—c'est-à-dire la loi Scott—était conféré aux législatures locales sous l'un des titres suivants: droits de propriété et droits civils; licences de magasin, de taverne et de buvette; et affaires privées et locales.

Les juges ont formellement déclaré que c'étaient là les points qui avaient été soulevés devant eux et sur lesquels ils décidaient; ils ne disent pas un mot des institutions municipales qui n'ont pas été invoquées dans la plaidoirie.

Maintenant, M. l'Orateur, si des membres du parlement fédéral, et des ministres de la couronne choisis dans les différentes provinces ne connaissent pas les lois locales concernant la vente des spiritueux, non plus que les pouvoirs qui ont été conférés à cet égard aux corps municipaux; si nous en sommes aujourd'hui à prendre le premier moyen de connaître la double question de droit et de faits pour savoir ce que sont les lois et ce qu'elles signifient, pouvons-nous supposer que le comité judiciaire du Conseil privé fût assez inspiré pour être parfaitement renseigné sur ces institutions municipales et ces lois locales auxquelles il n'est pas même fait allusion dans l'argumentation et le jugement? Peut-on prétendre sérieusement devant un parlement canadien, que la seule décision de quatre ou cinq hommes—quand la grande question des institutions municipales n'a jamais été ni discutée ni même soulevée—ait tellement tranché cette question qu'il ne soit plus possible d'y revenir? Pareille prétention serait absurde.

Je maintiens qu'en l'absence d'une décision qui aurait dû couvrir toute la question des institutions municipales, dans laquelle n'a pas été déployée toute la science légale nécessaire pour faire connaître quelle était la position des institutions municipales de chaque province à l'époque de la confédération, dans laquelle la véritable interprétation des mots "institutions municipales" n'a pas été pleinement débattue ni décidée, —personne, en l'absence d'une telle décision, ne peut dire que cette question dont les deux plus grandes provinces et deux ou trois autres s'étaient occupées avant la confédération et pendant plusieurs années après, ne se trouve pas dans l'Acte d'Union.

Une fois encore, j'ai fait remarquer ce que l'on avait fait dans l'ancienne province du Haut-Canada et dans le Bas-Canada, sous le chef d'institutions municipales, et je disais:

Je n'accepte pas son interprétation du jugement dans la cause de Russell vs la Reine, et du plaidoyer dans cette même cause.

J'ai lu tout le plaidoyer pris par les sténographes dans cette cause, et il est malheureux que, dans une cause constitutionnelle d'une aussi haute importance, le plus âgé des deux avocats, un homme dont chacun connaît et respecte les connaissances, l'autorité et la haute position—M. Benjamin—ait été absent, et que le soin de faire le plaidoyer ait été laissé au plus jeune des deux avocats dans la cause. M. Benjamin n'apparaît qu'à la fin, il prononce alors son plaidoyer court et concis.

J'ai dit que le plaidoyer n'était pas satisfaisant ; et le jugement lui-même n'est pas satisfaisant.

Mais il s'agit de savoir jusqu'où il va. Nous ne sommes pas pour lui donner toute la portée que l'honorable chef du gouvernement lui attribue. Il nous dit que pas un avocat, après avoir lu le jugement, ne viendra à une autre conclusion ; il dit la même chose d'une personne qui n'appartiendrait pas à la profession d'avocat.

Mais, M. l'Orateur, il y a des avocats, des juges et des cours de justice qui sont venus à une conclusion différente, et quelques-uns de nos juges les plus respectables et les plus respectés de ce pays ont émis exactement la même opinion que, d'après l'honorable premier ministre, pas un avocat ne voudrait émettre.

Et je faisais remarquer, en détails, ce que comportaient les jugements qui contenaient cette proposition. Puis, je disais :

Pour ma part, je ne consentirai jamais à ce qu'on laisse enlever aux provinces un de leurs pouvoirs les plus importants, par une cour devant laquelle la question de nos institutions municipales n'a pas été exposée ni plaidée, devant laquelle on n'a pas prétendu que nos pouvoirs à cet égard étaient en jeu, et qui ne connaissait pas plus cette question que les messages de cette Chambre la connaissent ; je ne consentirai pas que le parlement de ce pays s'arroge, sans que je proteste, le pouvoir d'enlever aux provinces ces droits importants, et avant que l'on nous ait prouvé, après une étude complète de la question, que telle est l'interprétation que l'on doit donner à notre constitution.

Lorsque je fis ces observations sur la motion présentée par l'honorable premier ministre, au sujet de cette législation, à laquelle je m'opposais pour cette raison et pour d'autres motifs, un honorable membre de la droite m'a fait la réponse suivante, en parlant, disait-il, au nom du gouvernement :

On ne demande pas à la Chambre de décider si la question de la patente à accorder aux débitants de boissons, est du ressort des législatures locales ou du parlement fédéral. Ce point est réglé et Son Excellence déclare, sur l'avis de ses conseillers, que cette question est en dehors de la juridiction des provinces ; de sorte que le gouvernement ne demande à la Chambre, qui est déjà saisie de cette question, et dont l'opinion sur ce sujet est celle de l'honorable premier ministre, que d'assimiler les lois des différentes provinces, et de voir à ce que l'acte du parlement soit satisfaisant pour chaque province en particulier.

En outre, parlant de mes remarques, il dit que la seule raison qui a porté le gouvernement à présenter ce projet de loi, est le discours que l'honorable monsieur a prononcé à Yorkville :

Maintenant, quelle meilleure preuve le pays peut-il désirer des hautes connaissances en droit constitutionnel de l'honorable député que le fait d'avoir prédit, trois semaines avant que la décision fût rendue, qu'au parlement fédéral seul serait reconnue la juridiction, et que les législatures provinciales ne pourraient aucunement la réclamer. Cela démontre ses grandes connaissances sous ce rapport et la valeur de son opinion en matière d'interprétation de la loi, d'autant plus que le Conseil privé sanctionnait sa manière de voir quelques semaines après.

Cependant, bien que nous ayons voté contre l'introduction de cette législation, et que nous ayons déclaré qu'elle ne devait pas être adoptée, plus tard, lorsque le bill devait être lu une troisième fois, nous avons émis une autre proposition dont je désire parler. Cette proposition était renfermée dans une motion proposée par l'honorable député de Peel, (M. Fleming) en amendement à la troisième lecture du bill ; laquelle motion voulait remplacer les mots demandant la troisième lecture par les suivants :

Les législatures provinciales ont exercé, depuis la confédération, des pouvoirs législatifs pour la réglementation de la délivrance des licences pour la vente des liqueurs enivrantes, la réglementation des licences et des autres matières se rattachant à la vente.

Que les Cours d'appel d'Ontario et de Québec se sont chacune prononcées en faveur de l'exercice de cette juridiction pour les provinces du Canada, et que la cour d'appel de Québec a de plus établi que le jugement du Conseil privé dans la cause de Russell vs La Reine ne décide pas que les législatures provinciales ne possèdent pas cette juridiction.

Que les questions impliquées sont actuellement soumises à la considération de la cour suprême du Canada et seront portées sous peu devant le Conseil privé.

Que le parlement du Canada ne devrait pas assumer la juridiction proposée par le dit bill, tant que la question n'aura pas été réglée par la cour en dernier ressort.

Cette motion fut aussi rejetée.

Maintenant, M. l'Orateur, comprenons bien quelle était la détermination que nous étions appelés à prendre ; pour qu'elle raison, sous quel prétexte ? On nous demandait de nous

M. BLAKE.

immiscer dans les affaires relatives à la réglementation des licences dans les diverses provinces, non parce que c'était une question de politique, pour ce parlement, de s'arroger cette juridiction, non parce que c'était une mesure de police, mais parce que c'était une question de nécessité ; on prétendait que pour empêcher la vente illimitée des liqueurs enivrantes, il était nécessaire que ce parlement intervînt ; on n'employait pas d'argument pour prouver la nécessité, on n'a pas recouru à un tel argument en cette Chambre—mais on plaidait que la nécessité était prouvée et établie par le jugement de la cour de dernier ressort, ce qui, d'après l'honorable premier ministre, était la loi du pays ; on prétendait que les lois locales ne valaient pas le papier sur lequel elles étaient écrites, que ceux qui les avaient passées avaient outrepassé leur juridiction, et pour prévenir ces maux effroyables sur lesquels a pleuré l'honorable premier ministre, maux causés par la vente illimitée des liqueurs enivrantes par tout le pays, il a dit que nous devons agir immédiatement et énergiquement, sinon le pays s'en irait à la ruine.

Nous avons fait remarquer, M. l'Orateur, que l'interprétation du jugement de Russell vs La Reine par l'honorable premier ministre, était erronée ; que ce jugement n'établissait pas la proposition qu'il a émise ; qu'il ne pouvait pas l'établir, car un élément essentiel à une décision concluante dans cette affaire, était que la question des pouvoirs provinciaux sur les institutions municipales aurait dû être décidée par le tribunal après avoir été soumise à son étude, tandis que cette question n'a pas été étudiée ni décidée. Cependant, l'honorable membre qui a parlé au nom du gouvernement, a dit qu'il avait épousé l'opinion du premier ministre, qu'il l'avait épousé de confiance et qu'il ne regardait pas cette opinion comme une exposition de la loi, mais comme un oracle ; il a déclaré qu'il regrettait que je ne partageasse pas cette opinion. Mais le temps nous a donné raison.

Dans le cours du débat et dans cette motion, on a fait allusion à des causes alors pendantes ; on a fait allusion à une cause alors pendante devant la cour suprême du Canada, dans laquelle jugement a été depuis rendu et dans laquelle trois des juges—ceux qui avaient exprimé une opinion sur la question de juridiction—ont exprimé l'opinion que les législatures locales avaient le pouvoir de faire des règlements. On a fait allusion à une cause qui était sur le point d'être plaidée au Conseil privé. Vers la fin du débat, on a fait remarquer qu'il était tout à fait inutile à l'honorable premier ministre d'agir avec tant de hâte, car il proposait lui-même que son acte ne fût mis en vigueur qu'au mois de mai suivant—on tout cas, on ce qui concernait le pouvoir d'accorder des licences—et qu'il pouvait bien attendre que la décision du Conseil privé fût rendue. Mais il avait quelque fin à servir ; il insista pour que le parlement en arrivât à une conclusion. Le parlement en arriva à la conclusion qu'il désirait, et depuis, jugement a été rendu ; et c'est la deuxième omission dont je me plains.

Ce jugement a certainement plus d'importance sur la question qui nous a été soumise à la dernière session, que le jugement rendu dans la cause de Russell vs La Reine. La question qui nous fût présentée à la dernière session était celle-ci : Quels sont les pouvoirs des législatures locales relativement à l'émission et à la réglementation des licences ? C'était la question. L'honorable premier ministre disait que ces législatures n'avaient pas le pouvoir de réglementer les licences, qu'elles n'avaient d'autre pouvoir que celui de prélever des revenus pour des fins municipales ou provinciales ; puis il disait : Je le prouve en disant qu'un jugement tend à le démontrer. Or, il a été rendu un jugement qui démontre précisément la chose, qui touche à la question, la traite et la règle en dépit de l'opinion infallible de l'honorable premier ministre. Et comme l'honorable premier ministre n'a pas voulu parler de ce jugement dans le discours du Trône, je ne désire pas proposer en amendement

qu'il y soit inséré, car cela serait contraire à la bienséance parlementaire, comme nous la comprenons aujourd'hui, mais je le lirai. Après avoir expliqué, ou cherché à expliquer le jugement rendu dans la cause de Russell vs la Reine, et les principes sur lesquels ce jugement est basé, les lords du Conseil privé disent :

Leurs Seigneuries s'occupent maintenant d'examiner le sujet et le caractère législatif des clauses 4 et 5 des statuts refondus d'Ontario. Cet acte a été jusqu'ici restreint, dans ses opérations, aux municipalités de la province d'Ontario ; c'est une loi tout à fait locale par sa nature et ses opérations. Elle autorise la nomination de commissaires de licences qui agiront dans chaque municipalité, et leur permet de passer, sous le nom de résolutions, ce que nous appelons règlements ou règles pour définir les conditions et les qualités requises pour obtenir une licence d'auberge ou de magasin pour la vente en détail des liqueurs spiritueuses dans la municipalité ; pour limiter le nombre de licences ; déclarer qu'un nombre restreint de personnes ayant qualité pour recevoir des licences de buvettes peuvent être exemptées d'avoir toutes les commodités exigées par la loi, réglementer les auberges et les magasins patentés, définir les devoirs et les pouvoirs des inspecteurs de licences, et imposer des amendes à ceux qui enfreignent leurs résolutions. Toutes ces questions semblent être d'une nature purement locale dans la province et analogues, quoique non identiques sous tous les rapports, aux pouvoirs alors appartenant aux institutions municipales qui existaient antérieurement sous l'opération des lois adoptées par les parlements locaux.

Leurs Seigneuries considèrent que les pouvoirs que l'acte en question était appelé à donner lorsqu'il serait convenablement compris, consistent à faire des règlements calqués sur les règlements municipaux ou de police d'une nature purement locales, pour la bonne administration des auberges, etc., licenciées pour la vente en détail des liqueurs ; des règlements propres à maintenir dans la municipalité la paix et la décence publique, et réprimer l'ivrognerie et les désordres ; des règlements tels qu'ils ne puissent pas être supposés nuire à la loi générale du trafic et du commerce qui est du ressort du parlement fédéral, et qui ne viennent pas en conflit avec les dispositions de l'Acte de tempérance du Canada, lequel ne semble pas jusqu'aujourd'hui, avoir été adopté par les législatures locales.

La question de la législature dans l'acte d'Ontario de 1877, clauses 4 et 5, semble se présenter sous les titres nos 8, 15 et 16 de la clause 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

Leurs Seigneuries sont donc d'opinion que relativement aux clauses 4 et 5 de l'acte en question, la législature d'Ontario a agi dans les limites des pouvoirs à elle donnés par l'acte impérial de 1867, et que, sous ce rapport, il n'y a pas de conflit avec les pouvoirs du parlement fédéral.

Or, ce que citait l'honorable premier ministre, c'était la cause qui venait lui donner raison ; c'était le jugement rendu dans la cause de Russell vs la Reine, qu'une législature locale ne pouvait pas réglementer les licences d'auberges, qu'elle ne pouvait pas édicter de loi pour décider quel serait celui qui aurait droit à une licence, ou pour faire des règlements relatifs au nombre de licences, etc. ; que tout ce qu'elle pouvait faire, c'était d'imposer une taxe pour des fins provinciales et municipales, et tous ceux qui voudraient payer cette taxe, en ce qui concerne le gouvernement local, devraient avoir droit à une licence et ne pourraient pas être restreints. C'était la proposition de l'honorable premier ministre. Je prétends que cette proposition est absolument condamnée par le jugement que je viens de lire.

Comme je l'ai déjà dit, l'honorable premier ministre est centralisateur. J'ose dire qu'il pourrait demander à ce parlement, après avoir passé cette loi à la faveur du principe contenu dans sa proposition erronée, que c'est là, d'après lui, une chose nécessaire faite dans le but de prévenir un grand malheur que plus que personne dans ce pays, il désire détourner de nos têtes ; après avoir, dis-je, demandé d'adopter ce projet, sous le prétexte que les lois locales réglementant la vente des liqueurs sont d'une nullité absolue, il pourrait demander au parlement de déclarer ceci : " Eh bien ! après tout, la chose n'est pas nécessaire, mais elle est convenable. C'est une question de politique ; et comme question de politique, il est préférable que nous conservions le pouvoir que, sous un autre prétexte, nous nous sommes imposé à la dernière session. Mais j'espère—maintenant qu'il a été établi que ce pouvoir étendu que les gouvernements locaux ont exercé depuis la confédération, est compris dans ses principes intrinsèques et essentiels, dans les mots " institutions municipales," et, partant, appartient expressément aux parlements locaux, en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord—j'espère, dis-je, que l'honorable premier ministre reconnaîtra qu'il n'a pas bien dirigé le

parlement dans une certaine circonstance, que la nécessité qui s'imposait, d'après lui, par la nullité de la législature locale, qu'en conséquence rien ne motivait l'adoption de la loi et qu'il ne cherchera plus à nous mettre en conflit avec les législatures locales sous quelque autre prétexte de juridiction concurrente.

Il peut arriver qu'il reconnaisse la chose. Il désire toujours centraliser, mais que ceux qui aiment la constitution fédérale, qui admirent le principe fédéral, qui croient que le bien-être de cette Confédération dépend des libertés locales réservées aux différentes provinces dans ce pays si étendu et peuplé par tant de nationalités différentes. Que ceux qui ont de tels sentiments s'opposent à la proposition que l'honorable premier ministre lui-même, à la dernière session, a dit ne vouloir émettre qu'autant que la chose serait nécessaire ; mais aujourd'hui il est prouvé que cette nécessité n'existe pas.

L'honorable député de Glengarry a fait une citation ; il a prétendu que je pourrais lorsqu'il l'a faite. J'ai souri en effet. Je crois que les mots *detenda est Carthago* n'étaient pas une citation très convenable à propos d'un projet relatif à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et je me permettrai de dire à l'honorable membre ce que j'ai pensé lorsqu'il a fait sa citation. Qu'il l'ait faite sans intention, je n'en doute pas, car je suis sûr que, comme nous, il désire le bien de son pays ; qu'il l'ait faite sans intention par l'appui constant qu'il a donné à tous les projets dont j'ai parlé, par la ligne de conduite qu'il a tenue en insistant sur la continuation de la politique qui a eu les résultats auxquels j'ai fait allusion ; qu'il ait fait cette citation sans intention, dis-je, il a dû certainement avoir une arrière-pensée qu'il mettait à effet sa citation avec la légère variante de *detenda est Canada*.

L'honorable député de Lévis, dans son discours, a attiré l'attention de la Chambre sur la situation particulière de la province de Québec. Il a parlé de la situation de cette partie du pays, de ses relations particulières avec le reste de la Confédération, puis il a demandé que l'on prit spécialement en considération les droits qu'elle peut avoir. Je pourrais dire à l'honorable membre que lorsqu'il aura passé encore quelque temps en cette Chambre, il s'apercevra que s'il est une chose que ce parlement est disposé à ne pas faire, c'est de s'immiscer dans les affaires de Québec ; il verra que si Québec court quelque danger, c'est parce qu'il n'arrive pas toujours que les députés de cette province—et à l'heure qu'il est j'en vois un devant moi—qui sont ou se sont constitués spécialement les gardiens de ses droits en ce parlement, désirent appliquer aux autres provinces les principes qu'ils veulent faire appliquer lorsqu'il s'agit de Québec. Je voudrais qu'il se rappelât que c'est en appliquant soigneusement et uniformément à toutes les provinces les principes de respect que l'honorable membre professe pour les droits provinciaux ; je voudrais, dis-je, qu'il se rappelât que c'est par l'opposition à toute tentative faite dans le but d'enfreindre cette règle, en ce qui concerne les autres provinces, que les idées de mon honorable ami prévaudront ; et, tant que nous nous jalouserons au sujet de ces droits, lorsqu'ils affectent une province en particulier, et que nous nous montrerons indifférents ou que nous nous montrerons disposés à les affaiblir, il sera impossible de dire si les désirs de l'honorable membre, savoir, le maintien du principe fédéral sur des bases sûres et immuables, pourraient se réaliser.

Lorsque, l'an dernier, nous nous sommes réunis pour la première fois, j'ai parlé de nombreux changements qui avaient eu lieu dans la constitution du parlement depuis notre dernière réunion. Depuis cette époque, durant cette courte période, plusieurs changements ont eu lieu ; on en prévoyait quelques-uns ; d'autres étaient inattendus. Je ne veux faire allusion qu'à un ou deux de ces changements. L'honorable premier ministre n'a pas été obligé de se soumettre à la désagréable nécessité de faire une élection. Il n'est pas obligé de choisir entre les deux comtés qui le

demandaient, lesquels auraient été heureux de l'avoir pour représentant si la loi du pays l'eût permis. Cependant, un de ces comtés, qui lui était si fidèle, lui a tourné le dos et c'est un autre homme qui représente Lennox. Je regrette sincèrement, et je suis certain que l'honorable premier ministre le regrette aussi, les mots dont son organe de Toronto s'est servi, lorsque dans une appréciation spirituelle des événements, il parlait du " triomphe temporaire du vice sur la vertu."

Des figures ont disparu, d'autres les remplacent. Je ne parlerai que d'un seul de nos collègues disparus. Nous avons perdu John Pickard, homme ferme dans ces opinions politiques, mais qui, je crois, possédait le rare mérite de ne pas avoir un seul ennemi dans cette Chambre; il était l'ami de tous ses collègues et tous ses collègues étaient ses amis; il a eu le bonheur de mériter, pendant sa vie, ces témoignages d'affection et de sympathie qui, trop souvent, ne sont donnés qu'après la mort. Je sais que j'exprime les sentiments de toute la Chambre lorsque je dis que nous pleurons sa perte.

Comme je viens de le dire, et comme je l'ai dit à la dernière session, ce nouveau parlement, qui était alors bien changé depuis, avait devant lui un avenir qu'il devait se créer; et j'oserais exprimer l'espoir que je m'efforçais alors de nourrir, que cet avenir serait brillant. Cet avenir est aujourd'hui en grande partie une chose du passé et ces espérances se sont affaiblies. Cependant, quoiqu'il se soit écoulé des jours nombreux, il en reste encore beaucoup. Il y a encore du temps, et aujourd'hui encore, après l'expérience que nous avons eue à la dernière session, j'exprimerai de nouveau l'espoir que nous profiterons des leçons de l'année dernière, que nous nous efforcerons de réparer les erreurs du pays, et si nous ne pouvons pas accomplir maintenant tout ce que nous aurions pu accomplir, nous tâcherons cependant de faire pour notre pays ce que, dans les circonstances actuelles, nous pouvons faire pour son plus grand bien.

Sir JOHN A. MACDONALD: M. l'Orateur, bien que je ne puisse pas partager toutes les idées que mon honorable ami, s'il veut me permettre de l'appeler ainsi, a exprimées dans son intéressant discours, je puis en approuver la première partie, dans laquelle il a fait un compliment flatteur, mérité, je puis dire éloquent, à l'entour des résolutions maintenant devant la Chambre, et à celui qui les a appuyées. Ce ne sont pas là de simples compliments de commande, dans cette circonstance du moins, car, d'après les discours des deux honorables députés, nous pouvons prévoir qu'ils sont appelés à rendre de grands services à cette Chambre. Je puis aussi approuver les observations faites par l'honorable chef de l'opposition relativement au personnage illustre qui représente Sa Majesté en Canada, et à ses prédécesseurs. Il n'est peut-être pas du meilleur goût, ou il ne sera pas du meilleur goût qu'un conseiller de la couronne fit des compliments au gouverneur général qui accorde au ministère sa confiance politique; mais l'on me permettra de dire, avec l'honorable chef de l'opposition, et de croire que, lorsque le terme d'office du représentant actuel de notre souveraine sera fini, il jouira autant que ses prédécesseurs, non-seulement de l'affection, mais encore de la confiance du peuple.

L'honorable chef de la gauche a parlé plus longuement qu'il n'a coutume de le faire, lors de l'ouverture d'un parlement et en réponse à un discours du Trône. On a adopté en Angleterre et l'on commence à suivre dans ce pays, la coutume de regarder le discours du Trône comme une formalité, une formalité constitutionnelle nécessaire, mais une formalité, et de discuter au plus possible les affaires que nous sommes appelés à discuter. L'honorable chef de l'opposition, néanmoins, pour l'enseignement et au grand amusement de la Chambre, nous a parlé pendant longtemps; il a commencé par dire que le discours du Trône était remarquable par ses omissions. Or, un discours du Trône est fait

M. BLAKE.

dans le but de donner au parlement une idée des projets importants que l'on se propose de soumettre à son étude. On n'espère pas entamer tous les sujets qui ne doivent pas être examinés, qui ne seront pas examinés et qui ne peuvent pas l'être; qui ont été arrêtés ou qui sont tellement en dehors des questions du jour qu'ils n'attireront pas l'attention du parlement durant la session actuelle. Je puis féliciter mon honorable ami de la façon dont il a parlé. C'est un jour nouveau sur lequel se montre mon honorable ami. Naguère, à la dernière session encore, il a pris le ton d'un homme d'Etat grave, d'un politique froid, ou plutôt d'un économiste austère. Aujourd'hui, il est apparu dans un rôle tout à fait nouveau, s'est révélé sous un nouveau jour, comme on dit; et, au lieu d'un discours portant sur les différentes questions qui ont de l'importance, il nous a régalarés d'une quantité considérable d'agréable badinage. Je n'ai pas pu d'abord saisir la raison de toute cette gaieté. Je ne pouvais comprendre pourquoi l'honorable monsieur avait pris un nouveau ton et avait adopté un nouveau genre; mais, à mesure qu'il avançait dans son discours, je me suis mis à comprendre, et lorsque, d'abord, je l'ai vu signaler le fait que la récolte faisait défaut; ensuite que le discours du Trône laissait entendre qu'il y avait en excès dans les affaires commerciales; puis, qu'il y avait du mécontentement dans le Nord-Ouest; puis, que le premier ministre de la province du Manitoba avait manifesté sa mauvaise humeur; puis encore, que le discours du Trône indiquait que la construction du chemin de fer du Pacifique pourrait bien échouer; et, M. l'Orateur, plus que tout cela, lorsque l'honorable monsieur a parlé avec tant de bon goût du fait qu'on pourrait voir une série de banqueroutes dans le pays. Il s'est réjoui à cette idée, M. l'Orateur. Avec que le onction il a révélé le fait que le *Mail* proposait d'établir un fourneau économique pour venir au secours des pauvres qui ont faim. L'honorable monsieur a obtenu ce qu'il a désiré; il a eu ce que son parti demandait dans ses prières; l'honorable monsieur a enfin vu le pays dans la position où il veut qu'il soit pour que lui ou son parti puisse monter au pouvoir. Il espère que le pays va se trouver dans une situation déplorable, et lorsqu'il sera dans cette situation—et il se réjouit des malheurs que sa presse a prédits, que sa presse a désirés et dans lesquels il se délecte—it pense qu'il y aura quelque chance pour les messieurs de la gauche. La gaieté, les sourires, le badinage, les légères plaisanteries de l'honorable monsieur sont parfaitement compris, et je ne doute pas qu'ils soient appréciés par cette Chambre et par le pays. L'honorable monsieur a été quelque peu désordonné dans sa revue des divers points de son discours. Il ne les a pas examinés paragraphe par paragraphe, et il faut, jusqu'à un certain point, que je le suive. Je n'ai pas eu comme l'honorable monsieur, l'occasion de préparer des sarcasmes élaborés, de faire des citations de discours prononcés par un des honorables membres siégeant de ce côté-ci de la Chambre: l'un en novembre, l'autre en octobre et l'autre en août. Je n'ai pas le temps, comme l'honorable monsieur, de préparer des impromptus, de sorte qu'il faut que je le suive dans la voie où il est entré. Il a parlé de la Colombie anglaise. Il ne dit pas qu'il a des objections contre tout ce qu'il a entendu dire ou ce qu'il sait de l'arrangement fait par le gouvernement, de l'arrangement provisoire fait avec cette province. Naturellement il se réjouit—it affecte de se réjouir—en voyant que toutes les sortes de causes de querelle ou de discussion entre la Colombie anglaise et le Dominion ont pris fin. Je ne sais si je puis répondre à mon honorable ami. Comme il l'a dit, plusieurs sont disparus de cette enceinte. Nous avons perdu le seul homme qui pût lui répondre, mon ami M. Bunster. En son temps, il prenait soin de la Colombie anglaise. Il faut que, dans la faible mesure de mes forces, je remplace M. Bunster. Si j'ai bien compris, l'honorable monsieur n'objecte à aucune des conditions de l'arrangement telles qu'elles ont été publiées dans la presse; et il a cité un discours de mon collè-

que le ministre de la justice, dans lequel il est dit que la condition particulière de la construction du chemin de fer de l'Île était l'acquittement d'une dette contractée envers Victoria, pour y avoir été élu. L'honorable monsieur dit avec beaucoup de raison que les honnêtes gens paient leurs dettes, mais qu'ils le font avec leurs propres deniers. Eh bien, M. l'Orateur, je crois, à tout événement, que la population de la Colombie anglaise pense que le Dominion lui doit beaucoup à elle pour m'avoir placé à la tête du gouvernement au lieu de le livrer aux mains de l'honorable monsieur; et je ne doute pas que non-seulement la Colombie anglaise, mais encore toute la Confédération, acceptera par une forte majorité, la croyance qu'en réalité Victoria a conféré un grand bénéfice au Dominion en me mettant en état d'apparaître en ma qualité actuelle de ministre de la couronne.

L'honorable monsieur a pris occasion—et il était très pertinent qu'il le fit; il n'y a pas raison pour l'en empêcher—de parler des personnes qui, dit-on, vont construire le chemin de fer de l'Île, et il a parlé de M. Huntington et d'autres magnats américains qui vont venir construire le chemin. Eh bien, je crois avoir les mêmes sources d'information que l'honorable monsieur, et peut-être en sais-je un peu plus long. Je crois qu'il y a des magnats américains qui nous arrivent, et que M. Dunsmuir, qui est un millionnaire canadien, sujet anglais de naissance et l'un des hommes les plus entreprenants de tout le Dominion, va s'associer à eux. Je suis très heureux de voir que le crédit du Canada, et que le crédit de cette partie du Canada qui s'appelle la Colombie anglaise, soit tel que nous puissions au moins, sous le gouvernement actuel, voir les magnats américains portés à venir y placer leur argent. Mais, M. l'Orateur, je suis sûr tout à fait certain que ces mêmes magnats américains, pendant le règne de l'honorable monsieur de la gauche, ne seraient pas venus. Ils ne placeraient pas un schelling, pas un cent, pas un liard dans les entreprises canadiennes d'aucune sorte, tant que le gouvernement, les revenus du pays, son avenir et son présent seraient confiés à la direction des honorables messieurs de la gauche. Un honorable ami, mon voisin, me dit que cette dette a été créée par les honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre. C'est une obligation qui a été créée par eux; c'est une promesse qu'ils ont faite, c'est un engagement qu'ils ont pris que nous sommes à remplir. Je ne désire pas traiter ce sujet, car si nous ne pouvons mettre tout dans le discours du Trône, nous ne pouvons non plus tout comprendre dans le débat sur l'adresse, malgré les éloquents efforts de l'honorable monsieur pour y parvenir. Mais, M. l'Orateur, voici le fait: ce même chemin de fer de l'Île, cette même obligation du gouvernement sont une chose que nous devons au gouvernement dont l'honorable monsieur faisait partie.

L'honorable monsieur a ensuite parlé du paragraphe qui a trait au Nord-Ouest. Il va falloir avoir recours à quelque acte législatif ayant rapport au développement rapide de cette partie des domaines de Sa Majesté; et il a saisi l'occasion de dire qu'il y avait une grande omission dans le discours du Trône; qu'on n'avait pas parlé du mécontentement qui, dit-il, existe en cet endroit. Il a surtout cité avec la plus grande satisfaction,—il le gardait soigneusement dans son tiroir, où il était collé avec une précaution, avec un soin qui ferait honneur à mon honorable ami de Lincoln (M. Rykert)—le discours de M. Norquay, et il dit: Voilà la preuve du mécontentement, voilà la preuve du défaut de la politique suivie; voilà la preuve de la mauvaise administration du pays. Eh bien, M. Norquay s'en vient ici—je crois qu'il est arrivé—pour demander des conditions plus avantageuses. Je me souviens du temps où la Nouvelle-Ecosse est venue demander des conditions plus avantageuses, à l'époque où la Nouvelle-Ecosse était représentée dans cette Chambre et dans ce parlement, au temps où la Nouvelle-Ecosse était mécontente, alors que la Nouvelle-Ecosse était récalcitrante et était sur le point d'opérer sa sécession. On nous disait qu'il y avait danger imminent. Cependant je crois que l'honorable

monsieur s'est surpassé, dans l'opposition—et l'honorable monsieur est puissant dans l'opposition—lorsque, malgré ce mécontentement de la Nouvelle-Ecosse, malgré le grand danger de sécession dont on était menacé dès le commencement, il s'est opposé avec force, vigueur et habileté à la concession des avantages demandés. Eh oui, M. Norquay vient ici. Il ne vient pas, pour employer une expression célèbre, crier au "poisson naufrageant." Il exagère, s'il est possible, ou plutôt il fait valoir aussi fortement que possible les meilleures raisons à invoquer en faveur de la concession de conditions plus avantageuses. Nous les examinons, je n'en doute point. Nous ne traiterons pas cette demande de conditions plus avantageuses comme l'a fait l'honorable monsieur lorsqu'il s'est agi de celle de la Nouvelle-Ecosse. Nous lui donnerons toute la considération désirable—sans nous laisser effrayer par les menaces,—sans qu'on nous empêche de rendre justice,—si nous croyons que nous ayons à le faire,—en nous disant que nous nous rendons sans raison valable aux demandes de la province, comme on nous l'a dit dans le cas de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable monsieur dit qu'il y a diverses causes de mécontentement et qu'elles auraient toutes dû être mentionnées dans le discours du Trône. Entre autres choses, il dit qu'il était de très mauvaise politique de garder en réserve les terres qui se trouvent dans la zone d'un mille; et cependant l'honorable monsieur, oublieux de cette partie de son discours, a attaqué le gouvernement en alléguant qu'il avait fait trop de progrès dans la construction du chemin de fer et en faisant avancer les travaux si rapidement que la population s'est trouvée dispersée. L'honorable monsieur dit qu'il ne faudrait pas que la population se répandît sur toute l'étendue du Nord-Ouest, mais qu'on la devrait garder dans un même endroit, toutes choses qui auraient été accomplies si on s'était conformé à sa politique relative aux chemins de fer. Si nous avions seulement adopté le système des nappes d'eau et déployé la vigueur d'action du syndicat de sir W. P. Howland, l'honorable monsieur aurait alors obtenu ce qu'il désirait, c'est-à-dire la concentration d'une vigoureuse population dans un seul endroit au lieu de sa dispersion sur tout le territoire. Elle aurait été forcée de se tenir aux environs de Winnipeg, contrainte d'acheter les terres des spéculateurs de Winnipeg au prix fixé par ces spéculateurs. On ne leur aurait pas permis de s'isoler, car il n'y aurait pas eu de chemin de fer pour les transporter à Brandon, à Regina, aux Mâchoires d'Orignal ou à Calgary. Le peu de gens qui se seraient rendus dans cette contrée auraient été, dis-je, forcés de rester auprès de Winnipeg, faute de communication par chemin de fer. L'honorable monsieur alors aurait été satisfait. Toutes ses prévisions se seraient réalisées. Au lieu d'une population se jetant là par 25,000, 50,000 et 100,000, on n'y aurait vu que quelques personnes sous la direction étonnante, la prévoyance grande et l'administration vigoureuse des honorables messieurs de la gauche. Oui, M. l'Orateur, l'honorable monsieur dit qu'il s'opposait, qu'il s'oppose encore à la politique d'après laquelle la zone d'un mille est tenue en réserve. D'abord, et son gouvernement et le nôtre étaient tenus de voir à ce que le Nord-Ouest payât le coût du chemin de fer qui le traverserait. Nous avons vu et compris qu'il n'y avait pas de raison pour que les contribuables des provinces maritimes ou de l'ancienne province du Canada eussent à sortir de l'argent de leurs propres goussets pour acquitter le coût de la construction d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest. Ces honorables messieurs ont compris comme nous que pour développer cette grande région, il nous fallait faire une avance, emprunter de l'argent et le prêter au Nord-Ouest, lequel serait assez riche, après le développement de ses ressources, pour rembourser le capital et acquitter l'intérêt des avances qu'il désirait que le gouvernement fit. Nous avons demandé au parlement d'accorder la subvention. Le parlement a accordé la subvention, mais à la condition d'un engagement solennel pris par mes collègues et par moi, que,

sachant et croyant que les affaires de ce pays seraient vigoureusement et convenablement administrées, pas un *farthing* ne sortirait des goussets des habitants du reste du Canada, et que le Nord-Ouest paierait le coût de son propre chemin de fer et le construirait. Conformément à cette politique, le parlement, dans sa sagesse, a mis de côté 100,000,000 acres de terre pour rembourser au reste du Canada l'avance temporaire de \$5,000,000 faite pour construire cette grande route. En suivant cette politique, nous avons naturellement été obligés de faire attention à ce que, tout en ouvrant le pays et en prenant les moyens de pourvoir chaque colon d'une étendue suffisante de terrain, on exécutât le plan de façon à ce que l'ancien Canada ne fût pas obligé de faire de nouveaux déboursés à une date ultérieure. Quant à la zone d'un mille, au temps où j'étais ministre de l'Intérieur, j'ai suivi, dans une large mesure, l'avis et les recommandations de mon honorable ami l'orateur qui m'a précédé. Mon honorable ami a, dit-on, trouvé la chose dans le *Hansard*, mais je n'ai pas le *Hansard* par devers moi, attendu que je ne suis pas comme mon honorable ami ou l'honorable ami qui siège derrière moi, un collectionneur de discours—mais je me rappelle parfaitement les remarques qu'il a faites et je suis sûr qu'il ne le niera pas—que bien que chaque colon doive être nanti du droit d'avoir son *homestead*, il n'y a pas de raison pour qu'il devienne millionnaire, et le gouvernement devait faire bien attention à ce que les emplacements de villes et les endroits de valeur le long de la ligne fussent vendus leur plein prix pour former un fonds à même lequel on construirait le chemin de fer. L'honorable monsieur a appuyé fortement devant la Chambre sur la convenance, l'urgence et la justice qu'il y aurait à vendre les terres situées le long de la voie,—en autant qu'il peut s'agir des emplacements de villes—de façon à pouvoir avec certitude en faire servir le produit à la construction du chemin de fer. Tous ceux qui ont traversé cette région—je n'ai pas fait cette expérience—savent que depuis la rivière Rouge jusqu'à Calgary, il y a peu d'endroits indiqués avec certitude par la nature comme emplacements de villes. La contrée est une vaste prairie, et il n'y a, dis-je, qu'un ou deux endroits indiqués par la nature, comme futurs emplacements de villes. Règle générale, c'est un pur accident qu'un endroit devienne l'emplacement d'une ville ou reste simple localité rurale. Il serait donc tout à fait impossible au gouvernement de découvrir les lieux où devraient en toute probabilité se trouver les emplacements de villes. Mais il y a une autre raison que j'ai eu occasion d'exposer assez au long dans le cours de la dernière session. Lorsque l'élan dont l'honorable monsieur a parlé, s'est fait sentir dans le Nord-Ouest, les spéculateurs se sont précipités sur tous les endroits qui longent la voie, et il y avait grand danger que le colon honnête et de bonne foi qui désirait avoir un *homestead* dans le voisinage du chemin de fer fût évincé par les agents payés des spéculateurs qui envoyaient par douzaines et même par centaines des myrmidons gagés pour faire des établissements de colonisation faux, fictifs et frauduleux. Pendant la fièvre de la spéculation, il était toute à fait impossible de faire la différence entre l'honnête colon et le colon d'aventure aux gages du spéculateur. Ces agents rémunérés étaient répandus sur tout le pays, ainsi que la chose a été admise par l'honorable représentant du Manitoba qui a parlé l'an dernier. Alors des individus qui prétendaient être d'honnêtes colons se sont rendus sur les terres, y ont mis des clôtures et ont mis négligemment en culture quelques petits morceaux de terre. C'étaient des agents payés par des spéculateurs, qui recevaient une commission en sus de leur salaire mensuel, et il y avait danger que la terre restât dans le même état que celle située dans le voisinage immédiat de Winnipeg, c'est-à-dire qu'elle fût détenue par des spéculateurs en vue d'obtenir une plus-value au grand détriment de cette partie du pays et au grand détriment aussi de la ville elle-même et de l'honnête colon. Pour ce qui est de la terre située entre la voie ferrée et la

Sir JOHN A. MACDONALD.

ligne frontière, pas un seul honnête colon, pas un seul immigré de bonne foi qui s'est fixé sur un lot quelconque, n'a été dépossédé; pas un seul homme n'a été troublé. Tant qu'il y a eu une réserve il a dû y avoir de l'incertitude dans l'esprit des gens, mais cela doit être et devra exister tant que toute la contrée ne sera pas colonisée. C'était la section la plus avantageuse et c'était la partie de tout le Nord-Ouest qui avait le plus de valeur. C'est la partie que nous voulions avoir et que notre intention était de commencer à vendre dans le but de nous rembourser du prêt fait par la population du Canada à la population du Nord-Ouest.

M. l'Orateur, cette fièvre est finie. L'exagération des prix a été excessive, et, pendant un certain temps, la réaction a été proportionnée à cette exagération. J'éprouve du bonheur à croire que les prix ont repris leur condition normale; que la terre est actuellement détenue à des conditions raisonnables et non à des prix fictifs et avec une valeur de spéculation. Dès que le gouvernement a été convaincu et que le ministère de l'Intérieur a été sûr, vu la preuve mise devant lui, que le temps était passé où les spéculateurs se jetaient sur le Nord-Ouest avec des vues de spéculation et y établissaient des agents au moyen desquels ils faisaient de la colonisation frauduleuse; du moment que ces spéculateurs eurent assez à faire chez eux pour faire face à leurs obligations, sans avoir à s'emparer de nouvelles terres et à déposséder des colons de bonne foi, de ce moment le gouvernement—pas une minute trop tôt ni une minute trop tard—a retiré sa réserve. Et quelle a été la conséquence? La conséquence a été qu'aujourd'hui c'est le colon véritable, le colon réellement de bonne foi, et non l'agent, ni le spéculateur, ni le faiseur, ni le requin de terre qui va s'établir dans cette contrée; et qu'il vienne de la mère-patrie ou de l'ancien Canada, il est sûr de trouver son *homestead*, de le choisir et de pouvoir en jouir. Voilà, M. l'Orateur, ma réponse à l'attaque dirigée contre la politique du gouvernement.

Je considère que je suis personnellement responsable de cette politique; je suis aussi responsable de l'établissement des terres; je suis responsable de toute manière, et je suis tout à fait convaincu que le gouvernement a agi sagement en tenant à distance les accapareurs, lorsqu'il l'a fait, et que sa conduite a également été sage en ouvrant ces terres au colon en temps opportun.

L'honorable monsieur a attaqué les sociétés de colonisation, comme il l'avait fait, je crois, précédemment. Or, M. l'Orateur, ce n'est pas le gouvernement actuel qui a inauguré ce système de colonisation. Ce système, la concession des terres à des capitalistes dans le but d'encourager la colonisation, a été inauguré et pratiqué par nos prédécesseurs—il n'a pas été appliqué dans une très grande mesure, parce qu'ils n'en ont pas eu l'occasion, parce qu'ils n'avaient pas le pays, mais ils ont inauguré le système, et nous l'avons appliqué, et nous n'avons pas lieu de regretter de l'avoir fait. D'abord, si nous comparons la position des Etats de l'Est et de l'Ouest avec celle de notre propre Nord-Ouest, à l'époque où nous avons assumé l'administration des affaires, nous verrons que les meilleures terres du nord-ouest américain furent concédées aux compagnies de chemins de fer américains; que ces compagnies ont envoyé des agents dans tout l'univers, les meilleurs agents de l'univers, pour vendre leurs terres.

A cette époque, nous n'avions pas accordé de fortes subventions à de puissantes compagnies de chemins de fer. Le gouvernement employait tous les moyens en son pouvoir, sous forme de département d'immigration, pour encourager l'immigration. Il ne pouvait pas faire ce qu'il était possible à des particuliers, à des compagnies de chemins de fer, ou à des sociétés de colonisation d'accomplir. Le gouvernement a, dans une très grande mesure, mis à exécution la politique de ses prédécesseurs, et, en somme, cette politique a été couronnée de succès. Maints immigrants et maints colons ont été attirés dans ce pays par l'initiative

des sociétés de colonisation, qui sans ces sociétés n'y seraient pas allés.

Nous avons, en outre, commencé à établir un fonds, à même lequel nous avons à rembourser au trésor fédéral les \$25,000,000 que nous nous sommes engagés à payer pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et le commencement de ce fonds est considérable et très satisfaisant. L'assertion que la région comprise dans les concessions de terres faites dans un but de colonisation a été de quelque manière que ce soit fermée au pionnier est erronée.

Tous ceux qui ont étudié les règlements et le système du gouvernement savent que, dans chaque subvention de terres destinées à la colonisation, les sections portant des nombres pairs sont tout aussi bien mises à la disposition de celui qui veut se choisir un *homestead*, que si ces terres n'avaient pas été comprises dans la subvention. Toute personne qui désire se choisir un *homestead* peut entrer sur les terres de n'importe quelle société de colonisation et dire : voici le n° 8, ou le n° 4, ou le n° 6, ou une section quelconque portant un nombre pair, puis, malgré la société, en prendre possession, réclamer ses lettres patentes, et les obtenir. Ce système du gouvernement est simplement, autant qu'il s'agit des sections portant un nombre impair, de les vendre, d'en verser le prix dans le trésor public pour payer la subvention, et, pour que les sociétés de colonisation aient intérêt à agir comme agents d'immigration et à trouver des colons, de leur vendre à moitié prix les sections portant un nombre impair, pourvu qu'elles trouvent des colons qui s'établissent sur les sections portant un nombre pair. La conséquence est que quelques compagnies ont échoué. Quelques-unes étaient, je le crains, organisées uniquement dans un but de spéculation, n'avaient pas l'intention *bona fide* de chercher des colons, mais s'étaient formées dans le seul but de faire par ce moyen de l'argent. Mais aussi d'autres ont encouru des dépenses considérables, déboursé de fortes sommes et employé des agents à parcourir l'Angleterre, l'Irlande et l'Écosse pour recruter des immigrants et coloniser ces terres. Voilà la politique du gouvernement; je crois qu'elle a réussi, et je n'ai aucun doute que dans trois ou quatre ans encore—parce que ces compagnies ont à peine eu le temps de faire opérer ce système ou de trouver le capital nécessaire à cette fin—dans quelques années à peine le pays reconnaîtra que la politique était bonne, et que celles des compagnies qui étaient *bona fide*—comme l'étaient plusieurs d'entre elles—se sont constituées des agents actifs, sérieux, zélés et heureux dans leurs efforts pour coloniser le Nord-Ouest.

L'honorable monsieur a dit qu'une des causes de mécontentement résultait du dévouement de certaines chartes de chemins de fer octroyées par la législation locale. Je le prierais de demander aux gens de Winnipeg s'ils voudraient voir des chemins de fer locaux partir de la ligne canadienne du Pacifique pour se diriger à l'ouest jusqu'à la frontière de la province. Qu'il le demande à la population de Winnipeg, où l'excitation s'est produite, et il s'apercevra que celui qui oserait se déclarer en faveur du système permettant aux chemins de fer locaux de partir de la ligne canadienne du Pacifique pour se diriger vers la partie de la frontière qu'il leur plairait, courrait une très faible chance de représenter Winnipeg, ou la circonscription électorale dont cette ville est le centre.

L'honorable monsieur a dit que le taux élevé du tarif est une grande cause de mécontentement. Or, c'est la vieille question de la protection contre le libre-échange. Les habitants n'y sont pas plus taxés par suite du taux élevé du tarif, que ne le sont les habitants du reste du Canada. La population des autres parties du Canada—je suis fâché, dans l'intérêt de l'honorable monsieur, de le dire, parce qu'il en sera, je le sais, désappointé—accepte la politique nationale dans un esprit de résignation chrétienne, et dans un esprit d'espérance et d'attente chrétiennes.

Do plus, lorsque nous parlons aux habitants du Nord-Ouest, nous pouvons leur dire : préférez-vous le libre-échange avec un déficit et sans chemin de fer, ou la protection avec un tarif élevé, ainsi que le chemin de fer canadien du Pacifique et un surplus ? Et si on leur posait cette question, je crois qu'ils se prononceraient en masse en faveur de la protection et du surplus ainsi que du chemin de fer canadien du Pacifique, et non en faveur d'un déficit, contre le chemin de fer et pour le libre-échange. Ils auraient le glorieux privilège d'acheter des marchandises américaines à leur frontière, si, en l'absence d'un chemin de fer, ils pouvaient porter ou transporter sur des traînes sauvages ou sur des wagons ces marchandises à travers les plaines.

L'honorable monsieur a dit qu'il ne voulait pas se prononcer au sujet des clameurs qui se font entendre pour un chemin de fer jusqu'à la Baie d'Hudson. Va sans dire qu'il existe au Nord-Ouest une impatience naturelle, faute de moyens de transport; de là ces clameurs pour le chemin de fer allant à la Baie d'Hudson. Le fait que le parlement a accordé des chartes à deux compagnies prouve qu'il désire ardemment venir en aide à une pareille entreprise. Ces deux compagnies, je suis heureux de l'apprendre, sont à la veille de se fusionner, de sorte qu'elles vont réunir leurs forces pour construire un chemin partant de la ligne du Pacifique, dans les environs de Winnipeg, je suppose,—et allant jusqu'à la Baie d'Hudson. Voilà ce qu'a fait le parlement. Le gouvernement a fait ceci : afin d'aider à ce chemin, s'il a quelque chance d'être construit—et je ne veux pas dire que cette chance lui fasse défaut ni qu'un grand avenir ne lui soit pas réservé; je n'ai pas de compétence pour parler de cela—mais le gouvernement a consenti, dans le but d'en encourager la construction, à lui donner une subvention en terres plus considérable et à un prix plus réduit qu'à aucune autre compagnie subventionnée au Nord-Ouest, le chemin de fer canadien du Pacifique excepté. Il a consenti à lui accorder deux fois la quantité de terres qu'il a octroyées à la ligne du "Manitoba et Sud-Ouest," et aux autres que l'on projette de construire dans ce pays, et cela moyennant la moitié du prix exigé de ces dernières. Il y a donc dans le pays un sentiment naturel d'impatience, parce que les gens ne peuvent exporter leurs produits; de là la grande agitation qui se produit en faveur de la construction immédiate du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Aujourd'hui ils sont obligés d'expédier leurs grains à la frontière, et là de les placer à bord des chemins de fer américains. Ceux-ci, cela va sans dire, ne regardent que leurs propres intérêts; ils n'ont pas d'intérêt commun avec cette population, et ne s'occupent pas si elle souffre ou non. Ils exigent le tarif qu'il leur plaît, en vue de leur propre avantage. Mais, M. l'Orateur, dans deux ans la scène sera changée : le Canada sera traversé par deux voies ferrées, le chemin de fer non interrompu qui partira de Calgary, et traversant toute la région à blé, puis, passant au nord du lac Supérieur, se rendra directement à Montréal et à la mer; et il y aura en outre la ligne auxiliaire s'étendant de Winnipeg à Prince-Arthur's-Landing, et de là, par steamers spéciaux, jusqu'à l'est du Canada—deux lignes qui emporteront les richesses agricoles du Nord-Ouest. Si l'on trouve ces deux lignes insuffisantes, je ne doute pas qu'il n'en soit construit d'autres, et la ligne de la Baie d'Hudson, si c'est le chemin, aura son tour. Voilà tout ce que j'ai à dire au sujet de la remarque de l'honorable monsieur quant au chemin de fer de la Baie d'Hudson.

J'ignore, M. l'Orateur, pourquoi l'honorable monsieur est toujours opposé aux intérêts du chemin de fer canadien du Pacifique. Je ne comprends pas pourquoi, depuis l'origine du projet jusqu'à ce jour, il y a été constamment hostile. Il était opposé à toute construction de la ligne au nord du lac Supérieur. A tout événement, il voulait qu'on l'ajournât pendant des années et des années—elle devait être construite dans un avenir éloigné, au temps de nos petits-fils—et cependant, M. l'Orateur, si vous vous adressez aux hommes

les plus intéressés à la construction de ce chemin, si vous vous adressez à un homme comme M. Van Horne, gérant général de la compagnie, qui a acquis, en fait de chemins de fer, tant aux États-Unis qu'au Canada, une aussi grande expérience qu'aucune personne de ce continent, il vous dira que de toutes les parties du chemin de fer canadien du Pacifique, d'une extrémité à l'autre, il n'y en a pas une seule d'aussi importante pour la compagnie que celle qui passe au nord du lac Supérieur—pas une seule si absolument nécessaire pour en faire la ligne que nous désirons, une grande artère, destinée à transporter les produits du Canada d'une extrémité à l'autre, d'un océan à l'autre; pas une seule partie plus importante que celle à laquelle l'honorable monsieur s'est opposé de toutes ses forces, et de toute son éloquence. Et, M. l'Orateur, après avoir échoué dans ses efforts, il n'a jamais oublié son opposition. Son opposition est soutenue, constante. Son amour-propre semble être intéressé à combattre ce chemin de fer. Il ne peut admettre qu'il ne soit pas infaillible; il ne peut reconnaître qu'il se soit jamais trompé; il ne peut admettre qu'il se soit trompé dans les deux grandes attitudes qu'il a prises, d'abord lorsqu'il a prétendu qu'il ne devrait pas être construit, de nos jours, un chemin de fer au nord du lac Supérieur, et ensuite qu'on ne devrait pas en construire un à travers la Colombie-Britannique jusqu'à la côte du Pacifique. Il ne peut oublier qu'il a pris ces deux positions, et, comme la construction de ces deux tronçons est décidée en dépit de son opposition, comme ces deux parties du chemin vont être construites, et seront les deux tronçons les plus avantageux.

M. BLAKE: Ecoutez, écoutez.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur dit écoutez, écoutez. Il dit que la construction du chemin a été poussée trop rapidement. Il ne voulait pas qu'on marchât aussi vite. Il voulait qu'on allât tranquillement, doucement, avec le vieux, l'honnête cabin-caba d'il y a cent ans. Il dit que cette ligne va coûter beaucoup d'argent. C'est vrai. Il dit que les immigrants vont être disséminés. Ils vont s'établir en petits groupes paisibles. Ils s'assièront autour de leurs foyers, jouissant de leur bonheur domestique, à une courte distance des institutions municipales de Winnipeg, et écoutant le son de la cloche qui tintera aux églises situées le long de la rivière Rouge. Supposons, M. l'Orateur, que l'on ait exécuté le projet de l'honorable monsieur—et on l'aurait fait si le second syndicat avait obtenu le contrat—quel serait aujourd'hui le prix du charbon à Winnipeg? Mais, M. l'Orateur, grâce à la construction de ce chemin, grâce au fait qu'il s'avance à travers le continent, le charbon nécessaire au confort, presque nécessaire à la vie, et qui coûtait autrefois à Winnipeg \$23 la tonne, se vend aujourd'hui \$7. La richesse de ce pays de l'ouest est aujourd'hui reconnue pour être si grande que ça été, l'année dernière, la partie la plus recherchée par les immigrants, et que cette année ce sera encore le pays favorisé par l'immigration et les entreprises. C'est un pays propre à l'élevage des bestiaux, des chevaux, des moutons; un pays à l'or, à l'argent, et, ce qui vaut mieux, c'est un pays à charbon; et, sans le progrès rapide dans la construction de ce chemin, sans cette réunion merveilleuse de richesse, d'habileté et de désintéressement que l'on appelle la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, cette région n'aurait pas été ouverte, on n'en aurait pas extrait une tonne de charbon ni une pépite d'or, on n'aurait pas élevé un seul cheval, ni une seule vache, ni un seul troupeau de moutons sur ces plaines et ces déclivités.

L'honorable monsieur dit que non-seulement la compagnie a construit trop rapidement la ligne-mère, mais qu'elle s'est engagée dans d'autres entreprises dont elle n'aurait pas dû se charger; elle aurait dû se borner à construire une ligne de Callender à Calgary. Pour ce qui est du gouvernement et de l'aide du gouvernement, je puis dire aux membres de cette Chambre qu'il n'a pas été donné un dollar ni un acre de terre au chemin de fer canadien du Pacifique, sans

Sir JOHN A. MACDONALD.

un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'argent avait été dépensé pour la ligne-mère. Il n'a pas été dépensé un liard, ni accordé un acre de terre, si ce n'est pour cet objet. Je ne puis repasser toutes les choses qu'a mentionnées l'honorable monsieur, lorsqu'il a cité une demi-douzaine de lignes de chemins de fer, parce que je ne les connais pas toutes. Je ne puis spécifier quel intérêt le chemin de fer canadien du Pacifique peut avoir dans ces lignes. Ce sujet sera un jour soumis à la Chambre, et alors on donnera des détails complets, mais je dis que l'entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique aurait été un fiasco, qu'elle aurait échoué dans son grand objet de relier la côte de l'Atlantique à celle du Pacifique, si la ligne se fût arrêtée à Calgary. À quoi aurait servi le chemin s'il ne se fût étendu de Calgary à Ottawa, et d'Ottawa à Montréal? Quelle aurait été son utilité pour les habitants du Nord-Ouest, s'ils n'avaient pas su que leurs produits seraient transportés sur cette ligne sans transbordement, sans interruption, sans délai, au taux le plus bas possible, et dans le plus court délai possible, du lieu de production aux navires qui devront les transporter de Montréal ou de Québec en Angleterre? L'honorable monsieur n'a pu saisir l'importance de cette question. Il n'a pu, même avec sa puissante intelligence, comprendre l'importance de construire ce chemin en droiture, depuis l'océan Pacifique jusqu'à Montréal et Québec. Il a chicané sur chaque pas que le gouvernement a fait dans la construction de ce grand chemin. Il s'est opposé à ce qu'il passât au nord du lac Supérieur; il s'est également opposé à son prolongement depuis Calgary jusqu'à l'océan Pacifique; et il se raille maintenant de l'entreprise de cette compagnie, du grand projet qu'elle met à exécution d'une manière grandiose, afin de faire de ce pays un grand pays; au lieu de lui accorder ses sympathies, au lieu d'oublier l'esprit de parti, au lieu d'oublier sa vieille et fausse politique, au lieu de se rappeler qu'il était d'abord Canadien avant d'être un chef de l'Opposition, et de donner son appui, le secours de sa parole et son influence considérable et méritée pour assurer le succès à cette ligne, la plus grande que possède un pays dans l'univers. Si l'on songe au parcours droit de la ligne, à la salubrité du pays qu'elle traverse, à la fertilité des terres où elle passe, et à la population active qui s'établit des deux côtés, je ne sache pas qu'il y ait sur aucun continent un chemin de fer se trouvant dans la magnifique position actuelle ou ayant un avenir semblable à celui du chemin de fer canadien du Pacifique.

L'honorable monsieur s'est ensuite rabattu sur les mauvaises récoltes et l'excès de commerce. Nous n'avons pas voulu dire, dans le discours du Trône, — ce serait faux si nous l'eussions dit, — que ce pays n'est pas prospère. Cette année le pays est prospère. Si l'on considère le montant d'argent déposé aux caisses d'épargne en 1883, on trouvera qu'il a été plus considérable qu'en aucune autre année. Si vous interrogez les marchands de gros des grands centres de commerce, tels que Montréal, Toronto, Saint-Jean ou Halifax, ils seront unanimes à vous dire que le marchand de campagne, qui approvisionne le cultivateur, a fait ses paiements promptement, et que ces derniers ont été effectués avec plus de régularité que les années précédentes.

Nous avons tous les signes de prospérité. La seule chance — et c'est certainement un malheur — d'avoir une récolte peu satisfaisante — car l'honorable monsieur n'a pas dit que les choses fussent en pire état — combinée avec le fait qu'en quelques circonstances, lors de nos premières espérances, les fabricants ont eu une surproduction dans quelques branches d'industrie, a fait pousser des clamours; et il y a eu au Nord-Ouest du blé gelé dans une proportion de dix ou quinze pour cent de toute la récolte. Il est étrange de voir que, bien que la même gelée ait diminué les récoltes du Minnesota et du Dakota; ait détruit entièrement la récolte du maïs dans une vaste partie des États de l'Ouest, on n'a vu ni la presse américaine, ni les hommes d'État, ni les

hommes politiques américains, faire connaître au monde et crier sur les tréteaux que le pays a souffert dans ses produits et n'est pas aussi prospère qu'il a été dans le cours des années passées. Il était réservé aux grits et à la presse grite de salir notre propre nid. Puisse-t-il leur en advenir beaucoup de bien ! S'ils peuvent convaincre le cultivateur ou l'ouvrier qui, à cause de la sur production dans une usine ou une manufacture quelconque, ont été forcés de réduire leurs heures de travail, que la politique nationale est en défaut, qu'est-ce que cela leur fait ? qu'est-ce que cela leur fait de ruiner la réputation du pays, de déprécier son crédit sur les marchés du monde, s'ils peuvent seulement faire disparaître la politique nationale du gouvernement et se mettre à sa place ? Les honorables députés de la gauche, de même que les personnages décrits par Milton, qui dit qu'il vaut mieux régner en enfer que servir dans le ciel, aimeraient mieux régner sur un pays ruiné que de siéger tranquillement sur les banquettes de l'opposition, et voir, à leur grand mécontentement, une population prospère qui développe son commerce.

Mais il y a des omissions étonnantes dans le fameux discours prononcé l'autre jour par lord Lansdowne. Il dit, entre autres choses, que le traité de Washington prend fin dans deux ans. Il est de la plus haute importance pour le Canada que nous nous occupions dès maintenant de ce sujet. Eh ! M. l'Orateur, je me rappelle le temps où tous les membres de la gauche m'appelaient Judas Iscariote et Benedict Arnold ; je me rappelle le temps où j'étais pourchassé, où l'on m'appelait traître au pays, traître à ses plus chers intérêts, parce que j'étais, jusqu'à un certain point, étant un des commissaires, responsable du traité de Washington. On l'appelait la reddition de Washington—bien plus, on disait que la reddition de Cornwallis n'était rien comparée à celle-là. On m'a dit que j'étais un traître. Comparé à moi, Benedict Arnold était un séraphin. Dans tout le temps qui s'est écoulé depuis mai, époque de la signature du traité, jusqu'à l'hiver suivant, alors que nous en demandions la confirmation au Parlement, j'ai été l'objet d'attaques continuelles. On s'est servi du langage le plus simple et le plus saxon qui ait jamais été employé. Il n'y avait ni euphémisme ni circonlocutions dans les phrases que l'on dirigeait contre moi. De tous les coquins qui ont trahi leur pays, j'étais déclaré le pire. Et je vois aujourd'hui le chef de l'opposition—l'un de ceux qui sans doute, jusqu'à un certain point, quoique toujours en gentleman, ont pris part à ces attaques contre ma personne—qui dit qu'il est de haute importance qu'on ne laisse pas choir le traité. Il faut que nous nous occupions de la chose, car il y a de graves intérêts en jeu ; et, en fin de compte, il m'accuse ainsi que le gouvernement dont je suis le chef d'une omission criminelle, d'une omission qu'en sa qualité de membre du parlement, il croit devoir signaler à la Chambre pour protéger les intérêts du pays, vu que nous n'avons pas annoncé que nous allions prendre des mesures pour conserver cet infâme traité. Je me rappelle le temps où le chef de l'opposition d'alors disait : " Et vous avez vendu les droits territoriaux du Canada ; vous avez livré les droits territoriaux du Canada pour de l'argent, pour de l'argent." Il disait : " J'ai en horreur l'idée que nous recevons ou que nous allons recevoir de l'argent sous l'opération de ce traité." Cependant nous avons reçu \$4,500,000. Non olet, si l'honorable monsieur veut me permettre de citer du latin, bien qu'il se soit opposé à ce que mon honorable ami le fit, l'argent ne sentait pas mauvais. Ils ont non-seulement pris l'argent qu'ils regardaient avec horreur comme le prix de la corruption contre lequel nous avions troqué nos plus chers intérêts et notre honneur national, mais encore ils ont demandé à Sa Majesté la reine de conférer le titre de commandeur de Saint-Michel et de Saint-George au ministre qui était alors à la tête du département qui a touché l'argent. Et maintenant, M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de mon honorable ami sur une omission particulière dont il a parlé

avec beaucoup d'onction, avec une onction spéciale ; c'est que dans mon désir de tout centraliser dans ce gouvernement, de tout ramener au parlement du Canada, j'ai dépensé l'argent du peuple à faire valoir les droits du parlement du Dominion aux biens en déshérence abandonnés par les personnes qui ne laissent ni héritiers ni représentants. C'est la déclaration de l'honorable monsieur. Il dit que j'étais tellement désireux de tout centraliser, que j'ai insisté sur la nécessité de faire prévaloir cette doctrine. L'honorable député, M. l'Orateur, n'avait pas, j'en suis sûr, le dessein de faire de fausses représentations sur mon compte, mais il y a un vide déplorable dans sa mémoire. On dit que monsieur Gladstone a la même infirmité. Il croit toujours vrais ces avancés au moment où il les fait. Quelquefois il est démontré que ce n'est pas vrai, mais tout le monde reconnaît toujours que monsieur Gladstone est un grand homme d'Etat, un saint, et un homme bon ; et c'est ce qu'il est sans doute. Il est aussi souvent faux que vrai dans les déclarations qu'il fait, mais il se croit dans le vrai chaque fois qu'il fait un avancé quelconque. L'honorable monsieur dit que c'est le gouvernement dont je fais partie qui a soulevé cette question des biens en déshérence. M. l'Orateur, depuis 1867 jusqu'à 1873, alors que nous sommes tombés du pouvoir, le gouvernement n'a pas fait la moindre démarche qui eut pour but les biens en déshérence. Il n'a jamais exprimé d'opinion sur la question de savoir où devait aller les biens en déshérence, et bien que l'honorable monsieur soit en possession d'une quantité d'extraits, je le mets au défi, lui ou qui que ce soit, de déclarer qu'à une époque quelconque, depuis 1867 jusqu'à ce jour, il m'ait entendu formuler une opinion sur la question contestée de savoir si les biens en déshérence vont au gouvernement provincial ou au gouvernement fédéral.

Je dis que je mets au défi l'honorable monsieur ou qui que ce soit de prouver qu'en aucune occasion, dans le parlement ou au dehors, j'aie jamais exprimé un sentiment sur ce sujet. Comme l'honorable monsieur le dit avec raison, c'est une affaire de peu d'importance. Elle n'a rien rapporté au trésor, car chacun sait que ça été la pratique, chaque fois que des biens sont tombés en déshérence, s'il y avait un héritier, légitime ou non, un ami, un créancier de la personne qui laissait une pareille succession, et qu'on pût le trouver, l'argent lui était volontiers et promptement remis. La chose n'a jamais été considérée comme partie du revenu du pays. Elle n'a jamais fait partie du revenu du pays.

Depuis l'existence de la Confédération, je ne crois pas que \$5,000, je ne crois pas même que \$1,000 aient pris le chemin du trésor public. L'accusation que, d'aucune manière, j'aie sur ce point voulu faire ici de la centralisation, porte donc complètement à faux. Mais, M. l'Orateur, j'irai un peu plus loin. Pendant qu'en ma qualité de ministre de la justice, que j'ai eue depuis 1867 jusqu'à 1873, je n'ai donné aucun opinion sur ce sujet ; chose étrange, la question a été soulevée par la décision du ministre Mackenzie ; la question a été soulevée par suite d'une opinion exprimée par M. Laflamme en sa qualité de ministre de la justice dans le gouvernement Mackenzie, et déclarant que les biens en déshérence appartenaient au gouvernement du Dominion.

M. BLAKE : M. Fournier.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui, M. Fournier ; non pas M. Laflamme. C'est M. Fournier, aujourd'hui juge, nommé par l'honorable monsieur, — juge de la cour suprême du Canada, et un très bon juge ; je crois que M. Fournier est un homme qui fait honneur à la magistrature ; mais en sa qualité de ministre de la justice, il a exprimé l'opinion que tous les biens en déshérence devaient aller au trésor du Dominion et non au trésor provincial. Et, M. l'Orateur, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir et lorsque cette célèbre affaire Mercer a surgi, M. Mowat nous a écrit pour savoir ce que nous allions faire, et nous en sommes venus à

la conclusion qu'il pouvait disposer de l'argent en attendant le règlement de la question.

La question a donc été soulevée par le gouvernement des honorables messieurs de la gauche. Nous en étions arrivés à un arrangement en vertu duquel on se conformait à la décision prise par l'ancien gouvernement, et on respectait cette décision. Nous avons dit : très bien, vous pouvez garder l'argent et en disposer en faveur de cette institution Mercer ou en faveur de n'importe quel intérêt public vous voudrez, sujet, naturellement, à la décision finale. Il était absolument nécessaire—ce n'est pas nous qui avions soulevé la question ; elle a été envoyée à la mère-patrie non par le gouvernement, car nous ne désirions pas la soulever, nous ne l'avons jamais soulevée ; mais une des personnes qui se prétendaient intéressées à la succession Mercer l'a portée en Angleterre—il était de haute importance que la question fût réglée, et nous ne sommes intervenus dans l'affaire que pour qu'elle fût bien raisonnée et définitivement réglée ; nous avons convenu d'appuyer la décision, de nous conformer à la décision prise par l'ancien gouvernement dont l'honorable monsieur faisait partie—je ne crois pas qu'il en fût alors partie—mais prise par l'ancien gouvernement, le gouvernement libéral. Nous avons résolu de soutenir cette décision.

Comme gouvernement, nous ne pouvions pas, je crois, mettre de côté la solennelle décision de nos prédécesseurs, et nous avons résolu de payer un honoraire à un avocat compétent, afin que cette cause fut exposée sous toutes ses faces. Cela fait voir la justesse du raisonnement fait par l'honorable monsieur contre le gouvernement. Ensuite est venue la grande affaire Hodge. L'honorable préopinant a cité mon discours et le sien. Eh bien, M. l'Orateur, j'ai sans doute été un peu trop loin dans mon discours. Je ne suis pas infallible comme l'honorable monsieur. Mais, M. l'Orateur, l'honorable monsieur ne s'est jamais aventuré jusqu'à dire que le bill McCarthy était *ultra vires*. L'honorable préopinant ne s'est jamais risqué à dire que nous n'avions pas le droit de décréter cette loi ; il ne s'est jamais risqué à dire que lorsque cet acte aura été promulgué, il n'aura pas force de loi. M. Bethune, son ami politique et personnel, je n'en doute pas, a exprimé un très fort sentiment sur cette question, et je crois que mon honorable ami, agissant non en sa qualité politique, mais en sa qualité professionnelle—surtout s'il eût eu une idée de l'honoraire dont a parlé son honorable ami qui a proposé l'adoption de l'acte McCarthy était constitutionnel et n'était pas *ultra vires*. Je suis tout à fait convaincu que sans honoraire l'honorable monsieur ne se lèvera pas pour déclarer que ce n'est pas la loi du pays. En bien, je n'ai aucune hésitation à dire que le Conseil privé, pour des raisons connues de ceux qui sont derrière la scène, à cause de l'absence de ceux qui s'occupent ordinairement des questions qui relèvent de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, se sont abstenus de rendre une décision, et voici quel a été le jugement : Que, d'abord, le gouvernement de l'Ontario pourrait faire des statuts et règlements relatifs à l'administration des licences ; et, ensuite, que s'il pouvait le faire, il pouvait aussi transmettre ce pouvoir aux municipalités. Telle est tout simplement la décision ; mais elle n'affecte en aucune façon la décision rendue dans l'affaire Woodward et Russell ; elle n'affecte aucunement la décision rendue dans l'affaire de l'acte Scott ; elle n'affecte en aucune façon le langage dont s'est servi le gouvernement auquel appartenait et auquel cessait d'appartenir l'honorable député ; dont il était parfois le partisan et parfois l'adversaire. En 1878, lorsqu'ils ont mis ces paroles dans la bouche du gouverneur général :—“ Il est fortement à désirer ” disaient ces honorables messieurs—ils voulaient adopter un nouveau cri, et pour ne pas dire qu'il était opportun, qu'il était bon, qu'il était juste, préférant employer une tournure nouvelle, ils disaient : “ Il est fortement à désirer qu'il y ait uniformité de législation dans toutes les provin-

Sir JOHN A. MACDONALD.

ces au sujet des liqueurs spiritueuses.” Jusqu'alors ce commerce avait été soumis à la réglementation des autorités provinciales ou mis sous l'opération des lois qui existaient avant la confédération des provinces, bien qu'il y eût eu récemment un conflit d'autorité au sujet de la juridiction du gouvernement local. Telle a été la déclaration faite en 1878, dans le discours du Trône, par les honorables messieurs de la gauche, et l'on veut appliquer le même langage à la loi McCarthy : qu'il est opportun qu'il n'y ait qu'une loi générale réglant le commerce des liqueurs par tout le Dominion au lieu de soumettre, comme jusqu'à présent, ce commerce aux différentes lois provinciales. Nous sommes précisément pour accomplir ce à quoi l'honorable monsieur a donné son appui en 1878, mais l'honorable monsieur dit que nous aurions dû mettre cela dans le discours du Trône. Si, M. l'Orateur, on proposait d'insérer une clause annonçant que nous allons abroger la loi McCarthy, il pourrait alors y avoir un sens à la chose, mais le gouvernement n'a pas pareille intention.

Le gouvernement sait, autant qu'un homme infallible peut le savoir, que c'est là la loi du pays ; qu'il est opportun qu'il n'y ait qu'une seule loi générale, qu'il est de haute importance pour le bien être du peuple qu'il n'y ait qu'une loi générale, et il va profiter, *sub judice*, de la chance que lui offrent les tribunaux en différant d'avec nous. Je ne pense pas que l'honorable monsieur veuille dire que les tribunaux devaient différer d'avec nous et que nous n'avions pas tous les droits et toute la compétence voulus pour promulguer cette loi ; et quant à l'opportunité, je n'ai qu'à citer contre eux leur propre langage, qui déclare la chose opportune.

Je crains, M. l'Orateur, de vous avoir fatigué ; dans tous les cas, je me suis fatigué moi-même. Peut-être l'honorable monsieur aurait-il mieux fait de ne pas trop parler du comté de Lennox. C'est à dire *sub judice*, et peut-être l'honorable monsieur trouvera-t-il que ni lui ni ceux qui désireraient avoir l'appui du député qui représente ce comté, ne seront si fiers si les tribunaux ont la chance d'examiner l'affaire. Quant au gentleman qui siège en cette Chambre comme représentant de cette circonscription, tout ce que je puis dire, c'est que je ne lui souhaite aucun mal. Je le connais, je connais ses amis, et je crois que c'est un homme d'un bon naturel aimé de ses voisins, populaire, et à juste titre, ainsi que le démontre le nombre de votes qu'il a obtenus. Mais il reste à être décidé par les tribunaux s'il doit rester en possession du siège que j'ai été, contre mon gré, forcé d'abandonner.

Je pense que l'honorable préopinant aurait mieux fait de ne pas faire allusion à cette affaire. Cela provoque d'autres questions. J'irai jusqu'à dire que si nous avions une commission ayant prêté serment pour connaître de la validité de la possession des mandats dont tous les membres de cette Chambre sont nantis, pas forte en nombre mais puissante en habileté comme l'est l'opposition actuelle, le nombre de nos adversaires décroîtrait, pendant que le nôtre augmenterait. Je ne doute pas de la chose, et si on l'essayait sérieusement, je ne craindrais pas l'épreuve.

M. CASGRAIN : Essayez encore.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne désire pas perdre mon honorable ami. Que serait l'opposition venue du Bas-Canada, sans mon honorable ami ? Le drapeau rouge pâlerait, et les bleus dégénérés reviendraient ici comme un troupeau de moutons, sans être dirigé, contrôlé, ni maîtrisé par la grande intelligence et la haute morale de mon honorable ami qui désire avoir une nouvelle élection.

Dans son discours, mon honorable ami a fait un puissant appel aux représentants du Bas-Canada auxquels il a dit : Veillez, si vous voulez la protection pour vos propres institutions, à ce que les institutions des autres provinces ne soient pas attaquées. M. l'Orateur, je suis entré dans le parlement en 1844 ; je suis devenu ministre en 1854, et

depuis lors, j'ai toujours eu l'appui d'une majorité canadienne-française. Ils ne m'ont jamais fait défaut ; ils ont toujours eu confiance en moi, et je crois avoir prouvé que j'étais digne de leur confiance.

M. l'Orateur, j'ai reçu d'eux des reproches ; j'ai été, au temps passé, attaqué par les messieurs de la gauche ; lorsqu'il leur convenait d'enfourcher le cheval protestant, alors qu'ils me disaient esclave des influences françaises et romaines, esclave des influences du Bas-Canada. Cela ne prendra pas, M. l'Orateur. Toutes les paroles flatteuses de l'honorable monsieur, s'il prend encore une fois le genre agréable et s'il emploie encore une fois les mots éloquents dont il a fait usage et dont il est capable de se servir, ne feront pas croire à la population de la province de Québec qu'elle serait mieux entre ses mains qu'entre les mains de John A. Macdonald.

Les résolutions sont adoptées.

Sir JOHN A. MACDONALD propose :

Que ces résolutions soient renvoyées à un comité spécial composé de sir John A. Macdonald, sir Leonard Tilley, sir Hector Langevin, sir Charles Tupper, et MM. Macmaster et Belleau.

La motion est adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD rapporte du comité le projet d'une adresse, lequel est lu une première et une deuxième fois, puis il est ordonné que le dit projet soit grossoyé et présenté à Son Excellence le gouverneur général par les membres de cette Chambre qui font partie du Conseil privé.

SUBSIDES.

Sir LEONARD TILLEY propose :

Que mardi prochain, la Chambre se forme en comité pour prendre en considération les subsides à accorder à Sa Majesté.

Motion adoptée.

VOIES ET MOYENS.

Sir LEONARD TILLEY propose :

Que mardi prochain, cette Chambre se forme en comité pour examiner les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

Sir JOHN A. MACDONALD propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et à 10 heures du soir la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 21 janvier 1884.

L'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRES :

PRÉSENTATION D'UN DÉPUTÉ.

Le député dont le nom suit, ayant préalablement prêté serment conformément à la loi, et signé le rôle qui le contient, prend son siège dans la Chambre :

Donald M. Cameron, député du district électoral de la division Ouest du comté de Middlesex, est présenté par M. Blake et M. Fairbank.

RAPPORTS.

Les rapports suivants sont déposés sur le bureau de la Chambre :

Rapport annuel de l'honorable ministre des Travaux publics, pour l'exercice 1882-83.—(Sir Hector Langevin.)

Les Comptes publics du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1883.—(Sir Leonard Tilley.)

Rapport de l'Auditeur général du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1883.—(Sir Leonard Tilley.)

Rapport, états et statistique du revenu de l'intérieur de la Confédération du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.—(M. Costigan.)

Tableaux du commerce et de la navigation, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.—(M. Bowell.)

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.

Sir JOHN A. MACDONALD présente un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. l'Orateur lit ce message comme suit :

Lansdowne.

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes une convention faite et passée à Victoria, C. B., le 21e jour d'août 1883, concernant certains points encore non réglés entre le gouvernement de la Puissance du Canada et celui de la Colombie-Britannique, aussi le contrat pour la construction d'un chemin de fer sur l'île de Vancouver, avec les documents qui l'accompagnent, et recommande la tout à la bienveillante considération de votre honorable Chambre.

HOTEL DU GOUVERNEMENT.

OTTAWA, 17 janvier 1884.

PRÉSENTATION DE BILLS.

Les bills suivants sont présentés séparément et lus pour la première fois :

Bill (n° 2) pour amender la loi criminelle et pour étendre les dispositions de l'acte relatif aux offenses contre la personne.—(M. Cameron, Huron.)

Bill (n° 3) pour amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles.—(M. Cameron, Huron.)

Bill (n° 4), concernant les voituriers par terre.—(M. McCarthy.)

AGENT DES TERRES DE LA SECTION DE CALGARRY.

M. CAMERON (Huron) demande si l'on a nommé un agent des terres fédérales du Nord-Ouest pour la section de Calgary. Si tel est le cas, quand cette nomination a-t-elle eu lieu ? Quel est son nom, où demeurerait-il et quelle était son occupation avant qu'il fût nommé à cet emploi ? Quels appointements reçoit-il et depuis quand les reçoit-il ? Où son principal bureau est-il situé ? Est-il entré en fonctions ? Et quand ?

Sir JOHN A. MACDONALD : M. William H. Hillyard, de Brandon, Manitoba, a été nommé en vertu d'un arrêté du conseil du 23 juin 1883 ; il reçoit des appointements de \$1,200 par année. Son bureau principal sera à Calgary, conformément aux arrangements actuels. Il n'est pas encore entré en fonctions, les arpentages n'étant pas assez avancés pour le lui permettre. Depuis le commencement de septembre il exerce ses fonctions au bureau des terres de Brandon ; c'est depuis cette époque qu'il reçoit des appointements.

AGENT DES TERRES D'ASSINIBOIA.

M. CAMERON (Huron) : Le gouvernement a-t-il nommé un agent des terres fédérales à Troy ou en quelque autre endroit de l'Assiniboia ? Si l'on a fait une telle nomination, quand a-t-elle été faite ? Quel est le nom du titulaire ? Où demeurerait-il et quelle était son occupation avant qu'il fût nommé ? Où le bureau est-il aujourd'hui situé ? Quels sont ses appointements, et depuis quand les reçoit-il ? Cet agent est-il entré en fonctions ? Si oui, quand ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous avons nommé un agent des terres fédérales et son principal bureau est à Troy. Nous avons nommé un agent pour le district de Régina ; son bureau principal est dans la cité de Régina. Le nom de l'agent est J. Macdonald Gordon. Il a été nommé en mai 1882 ; il résidait alors à Ottawa et remplissait les fonctions de commis dans le département de l'intérieur. Il avait

ouvert un bureau sous une tente, à Troy, mais depuis l'on a construit une maison qu'il occupe aujourd'hui. Ses appointements sont de \$1,200 par année; il les reçoit depuis le 1er mai 1882. Il est entré en fonctions au commencement de juin 1882.

VENTE DE LA FERME N° 20.

M. CAMERON (Huron) : La ferme n° 20, sur le Creek au-Poisson, près Calgarry, a-t-elle été vendue? à quelle date, à qui et à quel prix? Est-ce à vente privée ou à l'enchère?

Sir JOHN A. MACDONALD : La ferme n° 20 a été vendue à l'honorable Dr Robitaille, au prix de \$3 l'acre, à vente privée et non à l'enchère.

ÉTAT DES IMPORTATIONS.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : En l'absence de M. Burpee, de Saint-Jean, je demanderai un état semblable à celui demandé par cet honorable membre en deux ou trois occasions, un exposé sommaire, semblable au n° 2 des Tableaux du commerce et de la navigation, des articles importés pour la consommation, sujets à des droits et admis en franchise dans la Confédération du Canada; le montant des droits perçus et le tarif des droits prélevés sur ces articles, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883. Aussi, un exposé semblable au n° 5 des Tableaux du commerce et de la navigation, des articles produits et fabriqués en Canada, exportés de ce pays pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883. Je crois que ces états ont été demandés régulièrement et obtenus pendant l'année dernière ou les deux années dernières.

M. BOWELL : Avant l'adoption de la motion, je me permettrai de dire à l'honorable membre qu'il sera impossible, comme il le sait bien, de préparer l'état demandé avant quelque temps. Nous devons attendre tous les documents des différentes provinces, et comme l'honorable député, en présentant sa motion, en a fait la remarque avec beaucoup d'à-propos, la même résolution a été adoptée presque à chaque session, pendant les quatre ou cinq dernières années.

Cependant, nous n'avons jamais pu préparer cet état et le présenter avant la fin de la session, de sorte que, réellement, il n'a pas beaucoup servi aux fins auxquelles on pourrait le faire servir pendant la session. Néanmoins, à cette session, si la chose se peut, je n'attendrai pas aussi longtemps pour présenter cet état et verrai à ce qu'il soit préparé le plus tôt possible; mais l'honorable membre ne doit pas espérer l'avoir avant quelques semaines.

Motion adoptée.

COMITÉS PERMANENTS.

Sir JOHN A. MACDONALD propose :

Qu'un comité spécial de sept membres soit nommé pour préparer et rapporter, avec toute la diligence possible, les listes des membres devant composer les comités permanents ordonnés par la Chambre, jeudi, le 17 du courant, et que le dit comité se compose de sir John A. Macdonald, sir Leonard Tilley, sir Charles Tupper, sir Hector Langevin, M. M. Blake, Mackenzie et Laurier.

M. BLAKE demande que les noms de M. M. Cartwright et Vail soient substitués à ceux de M. M. Mackenzie et Laurier.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

COMPTE-RENDU OFFICIEL DES DÉBATS.

M. BOWELL propose :

Qu'un comité spécial composé de M. M. Béchard, Bergin, Charlton, Colby, Desjardins, McDonald (Cap-Breton), Scriver, Somerville et White (Cardwell), soit nommé pour contrôler le compte-rendu officiel des débats durant la présente session.

Motion adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD.

RAPPORTS.

Les motions demandant les rapports suivants sont successivement adoptées :

Une copie dûment certifiée de la plainte ou requête d'Eugène Gosselin, de Saint-Charles-de-Bellechasse, cultivateur, présentée aux arbitres fédéraux; aussi, copie de tout le dossier des procédures faites devant les dits arbitres, y compris tous les témoignages, les comptes, les protêts et jugement, concernant la dite cause et faisant partie du dit dossier.—(M. Amyot.)

Une copie dûment certifiée de la plainte ou requête de Louis Chabot, de Saint-Charles-de-Bellechasse, cultivateur, présentée aux arbitres fédéraux; aussi, copie de tout le dossier des procédures faites devant les dits arbitres, comprenant les témoignages, comptes, protêts et jugement concernant la dite cause et faisant partie du dit dossier.—(M. Amyot.)

Une copie dûment certifiée de la plainte ou requête de Charles Chabot, de Saint-Charles-de-Bellechasse, cultivateur, présentée aux arbitres fédéraux, avec copie de tout le dossier des procédures faites devant les dits arbitres, comprenant les témoignages, comptes, protêts et décisions concernant la dite cause et formant partie du dit dossier.—(M. Amyot.)

Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 20 janvier 1883, et du 1er juillet 1883 au 20 janvier 1884.—(Sir Richard Cartwright.)

Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations, du 1er juillet 1882 au 1er janvier 1883, et du 1er juillet 1883 au 1er janvier 1884, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays.—(Sir Richard Cartwright.)

Etat faisant connaître le montant d'argent déposé au crédit du gouvernement du Canada le 1er janvier 1884, en Canada ou ailleurs, ainsi que les noms des banques où ces dépôts ont été faits, et le montant déposé dans chaque banque respectivement; aussi, le montant portant intérêt et le taux de l'intérêt, s'il en est, alloué pour ces dépôts, dans chaque cas.—(Sir Richard Cartwright.)

Etat indiquant d'une manière approximative le nombre d'immigrants qui sont supposés s'être établis dans la province d'Ontario durant les années 1879, 1880, 1881, 1882 et 1883, respectivement.—(Sir Richard Cartwright.)

Sir JOHN A. MACDONALD propose l'ajournement de la Chambre.

Motion adoptée, et à 3 heures et 45 minutes la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 22 janvier 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILLS DÉPOSES.

Les bills suivants sont présentés séparément et lus la première fois :

Bill (n° 5) pour refondre et amender les actes concernant l'élection des membres de la Chambre des Communes.—(M. Cameron Huron.)

Bill (n° 6) à l'effet de pourvoir à la punition de la séduction et des crimes de même nature.—(M. Charlton.)

CHANGEMENTS MINISTÉRIELS.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable chef de l'opposition m'a demandé d'expliquer les changements ministériels qui ont eu lieu depuis la dernière session. Le seul changement qui a eu lieu, est celui-ci. L'honorable M. Macpherson, qui était président du Sénat et membre du gouvernement, a résigné sa charge de président et m'a remplacé au ministère de l'intérieur, et j'ai assumé les fonctions de président du conseil. Il y a eu, sous ce rapport, changement dans l'administration du ministère de l'intérieur ; le département des sauvages, au lieu d'être sous la charge du ministre, est aujourd'hui sous ma surveillance, comme président du conseil. La division de la police à cheval, qui fait partie du département des sauvages, fait aussi partie du département du président du conseil, en vertu de la loi. L'honorable M. Macpherson est aujourd'hui ministre de l'intérieur et je suis président du conseil et surintendant général des affaires des sauvages.

M. BLAKE : Je suis très heureux que l'honorable monsieur ait jugé à propos d'abandonner la fonction, si lourde lorsqu'elle est bien remplie, de ministre de l'intérieur. Ceux d'entre nous qui ont passé quelques années en parlement doivent être convaincus, comme moi, que la charge de premier ministre est assez absorbante par elle-même pour qu'il ne soit pas besoin d'y ajouter les obligations onéreuses qui découlent de la direction de certains départements, la conséquence inévitable de la surcharge dans ce cas étant que le titulaire doit nécessairement négliger l'une ou l'autre de ses fonctions.

J'espère que dans la sphère comparativement restreinte où il a maintenant à déployer son activité, comme chef du département des affaires des sauvages, l'honorable monsieur trouvera moyen de mieux conduire, au point de vue de l'économie, du moins, ce département. Tout le monde sait la façon dont les dépenses de ce département se sont accrues depuis quelques années, et j'entrevois avec quelque espoir l'inauguration d'une ère d'économie à présent que l'honorable monsieur ne sera plus distrait par le contrôle nominal, sinon effectif, du ministère de l'intérieur.

Tout en exprimant ainsi mon approbation quant à l'action si sage prise par l'honorable monsieur à cet égard, il est cependant de mon devoir de renouveler ici la recommandation que j'ai déjà faite une fois ou deux à l'occasion des changements ministériels qui ont eu lieu sous l'administration actuelle. Le fonctionnement du ministère de l'intérieur est très important au point de vue des recettes du trésor, et exige une administration détaillée, qui devrait être contrôlée de très près par la Chambre des Communes, au moyen de la présence du ministre même dans cette Chambre. C'est un service qui, par suite de la façon particulière dont l'honorable monsieur a interprété et appliqué les statuts sur ce point, ne nous laisse guère d'autre privilège que celui d'obtenir des renseignements et d'exprimer notre opinion ; mais il importe que ceci puisse se faire par l'entremise directe du ministre, ayant son siège dans la Chambre. Pour ces raisons, il semble regrettable que la direction de ce département ait été transférée de cette Chambre au Sénat.

L'honorable monsieur a dit que c'était là le seul changement ministériel qui eût été fait. Je présume d'après cela qu'il considère—et je n'ai pas l'intention de critiquer sa manière de voir à cet égard—qu'il n'y a pas lieu pour lui, en réponse à une interpellation relative aux changements ministériels, de donner d'explications quant au cumul anormal de fonctions opéré depuis la dernière session par son collègue de gauche. Je suppose qu'il nous faudra procéder d'autre manière pour obtenir les renseignements que la Chambre et le public ont droit d'avoir à ce sujet.

Sir JOHN A. MACDONALD : Pour ce qui est du département des affaires des sauvages, tout ce que j'ai à dire c'est

que je consacrerai à l'administration de ce département la même sollicitude que par le passé. Les membres de cette Chambre savent très bien, pour peu qu'ils aient prêté attention aux remarques que j'ai faites et aux explications privées que j'ai données en maintes occasions, que les frais d'administration du département des sauvages sont nécessairement très considérables.

Les sauvages se sont trouvés à la charge du trésor, dans une condition d'absolu dénuement. Nous ne pouvions pas les laisser périr de faim. Je suis heureux de dire qu'au contraire, suivant le langage de Son Excellence, les rapports relatifs à leur condition présente sont très favorables. Les sauvages se sont fixés sur leurs réserves, et s'ils n'y ont pas déployé l'activité qu'on aurait pu attendre d'hommes civilisés, ils ont fait encore des progrès rapides dans la tâche de subvenir à leur propre subsistance, ce qui fait prévoir une réduction importante dans les dépenses annuelles qu'entraîne ce service.

Quant au ministère de l'intérieur, je dois dire à ce propos que je partage entièrement l'opinion de l'honorable monsieur ; je crois, avec lui, que les devoirs du premier ministre s'étendant à tous les départements, sont si multiples que le chef du cabinet doit autant que possible être exempt de charges trop lourdes dans son propre département. En 1878, lorsque je pris les deux charges de premier ministre et de ministre de l'intérieur, la raison qui me détermina fut que le Nord-Ouest allait être le théâtre de travaux considérables et qu'il fallait adopter quelque mode spécial d'y attirer l'immigration, d'en assurer la colonisation et le développement. Ceci impliquait tout un système et toute une politique dont la responsabilité première devait incomber au premier ministre ; c'est pour ce motif que j'acceptai les deux charges.

Par la suite, lorsque mes devoirs, relativement au Nord-Ouest, prirent une nature plus administrative et départementale, j'obtins l'aide habile du président du Sénat, qui, avec un désintéressement parfait, m'alléga d'une partie du travail excessif que j'avais à remplir, et qui, avec sa pénétration ordinaire, s'est mis parfaitement au fait de ce qui concerne le Nord-Ouest et le département. Il est vrai qu'il serait à souhaiter que le chef de ce département fût membre de cette Chambre ; mais nous avons fait tout ce qu'il était possible de faire, attendu que tous nos collègues sont déjà très occupés par la conduite de leurs départements. Etant moi-même initié dans une bonne mesure à la politique du Nord-Ouest, étant même très au fait de cette politique, je serai prêt, comme premier ministre, à répondre aux interpellations des membres de la Chambre sur tout ce qui se rapporte au département de l'intérieur, et j'espère avoir chaque fois qu'il y aura lieu, je ne dis pas l'approbation, mais du moins l'appui de l'honorable chef de l'opposition.

Relativement au fait que l'honorable ministre des chemins de fer remplit présentement les fonctions de haut commissaire, je n'ai pas lieu de m'occuper de ce fait en ce moment. Ce n'est pas là un changement ministériel. Mon devoir, comme le sien, est d'attendre pour en parler que la question soit soulevée en Chambre de la manière voulue, si toutefois on la soulève.

M. CASGRAIN : Je me proposais de féliciter mon honorable ami de nous avoir réunis à bonne heure pour nous permettre de nous disperser vers Pâques, mais si nous menons les affaires de ce train, je serai forcé de retirer mon compliment. Il y a plusieurs sujets sur lesquels l'attention du gouvernement pourrait se porter dès à présent, par exemple les élections de Bothwell et de Mégantic ; ou bien encore le cabinet pourrait reporter sur d'autres provinces la sollicitude qu'il témoigna durant la dernière session à la province d'Ontario en consacrant six semaines de son temps aux élections de cette province. Il y a, de fait, beaucoup d'autres matières que nous pourrions traiter. Prenez, par

exemple l'affaire Shields, et une foule d'autres questions que je pourrais signaler. Je puis en fournir autant qu'il en voudra à l'honorable chef du gouvernement s'il veut nous mettre à l'œuvre. Pour ma part je suis prêt à travailler. Je ne parle que pour mon propre compte, et, plutôt que d'ajourner maintenant, je propose que nous faisons quelque chose de quelque nature que ce soit, au choix de l'honorable premier ministre. Je proposerais l'affaire Shields.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que l'honorable monsieur devrait faire motion que nous fassions quelque chose.

M. CASGRAIN: Je suis pris par surprise; je ne me serais jamais attendu à cela.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ce serait du nouveau dans la vie de l'honorable monsieur, qu'il fit quelque chose. Il n'a encore réussi à rien faire, et s'il veut faire quelque chose, qu'il le dise. Pour ma part, je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à trois heures 45 minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 23 janvier 1884.

L'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

COMITÉS PERMANENTS.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je présente les listes de noms qui suivent au nom du comité spécial nommé pour préparer la liste des députés qui doivent constituer les comités permanents et de faire rapport:

No. 1.—PRIVILÈGES ET ÉLECTIONS.

Messieurs

Abbott,	Daly,	McIsaac,
Amyot,	Davies,	Quimet,
Belleau,	Desjardins,	Patterson (Essex),
Blake,	Hall,	Robertson (Hamilton),
Bossé,	Laurier,	Royal,
Cameron (Huron),	Lister,	Shakespeare,
Cameron (Victoria),	Macdonald (Sir John),	Tupper (Picou),
Casgrain,	Mackenzie,	Weldon,
Colby,	Macmaster,	Wells,
Costigan,	McCarthy,	White (Cardwell) et
Curran,	McIntyre,	Woodworth.—23.

No. 2.—LOIS EXPIRANTES.

Messieurs

Allison (Lennox),	Coughlin,	Labrosse,
Armstrong,	Daoust,	McIntyre,
Bain (Soulanges),	De St. Georges,	McMillan (Vaudreuil),
Benson,	Desaulniers,	Paint,
Billy,	Dodd,	Rinfret,
Cameron (Inverness),	Fréchette,	Robertson (Hastings),
Campbell (Beaufort),	Guillet,	Tyrwhitt,
Campbell (Victoria),	Hackett,	Valin,
Casey,	Harley,	Wheler et
Cochrane,	Hesson,	Yeo.—30.

Et que le quorum de ce comité soit de sept membres.

No. 3.—CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES.

Messieurs

Abbott,	Ferguson (Welland),	Orton,
Allen,	Fisher,	Quimet,
Amyot,	Forbes,	Paint,
Bain (Soulanges),	Fortin,	Patterson (Essex),
Bain (Wentworth),	Foster,	Pope,
Baker (Missisquoi),	Gault,	Ray,
Barnard,	Geoffrion,	Riopel,
Beaty,	Girouard,	Robertson (Hamilton),
Béchar,	Glen,	Robertson (Hastings),
Bell,	Gordon,	Robertson (Shelburne),

M. CASGRAIN.

Belleau,	Haggart,	Ross,
Benoit,	Hall,	Royal,
Bergeron,	Hawkins,	Rykert,
Bergin,	Hay,	Scott,
Bernier,	Hickey,	Scriver,
Blake,	Hilliard,	Small,
Blondeau,	Holton,	Sproule,
Bolduc,	Irvine,	Stairs,
Bossé,	Ives,	Sutherland (Oxford),
Bourassa,	Kilvert,	Sutherland (Salkirk),
Bryson,	King,	Tassé,
Burns,	Kinney,	Thompson,
Burpee (St Jean),	Landry (Kent),	Tilley (Sir Leonard),
Burpee (Sunbury),	Landry (Montmagny),	Trow,
Cameron (Huron),	Langevin (Sir Hector),	Tupper (Picou),
Cameron (Inverness),	Laurier,	Tupper (Sir Charles),
Cameron (Victoria),	Livingstone,	Vail,
Carling,	Macdonald (Sir John),	Valin,
Caron,	McDonald (Cap Breton),	Vanasse,
Casey,	Mackenzie,	Wallace (Albert),
Casgrain,	Mackintosh,	Wallace (York),
Chapleau,	Macmaster,	Watson,
Charlton,	Macmillan (Middlesex),	Weldon,
Cockburn,	McCallum,	Wells,
Colby,	McCarthy,	Wheler,
Cook,	McCrane,	White (Cardwell),
Costigan,	McDonald,	White (Hastings),
Coursol,	McGreay,	White (Beaufort),
Curran,	McIntyre,	Wigle,
Davies,	McIsaac,	Williams,
Dawson,	McLellan,	Wilson,
De St. Georges,	McMillan (Vaudreuil),	Wood (Brockville),
Desjardins,	McMullen,	Wood (Westmoreland),
Dickinson,	Méhot,	Woodworth et
Dundas,	Mitchell,	Wright.—137.
Fairbank,	Mulock,	

No. 4.—BILLS PRIVÉS.

Messieurs

Allen,	Geoffrion,	Méhot,
Allison (Hants),	Gillmor,	Montplaisir,
Amyot,	Girouard,	Mulock,
Baker (Missisquoi),	Glen,	Quimet,
Bell,	Guilbault,	Pinsonneault,
Benson,	Hawkins,	Ray,
Bourassa,	Hay,	Reid,
Brecken,	Hickey,	Robertson (Shelburne),
Burns,	Holton,	Scriver,
Burpee (Sunbury),	Homier,	Small,
Cameron (Victoria),	Ives,	Springer,
Caron,	Jamieson,	Sproule,
Casey,	Kinney,	Stairs,
Catudal,	Kranz,	Tassé,
Cockburn,	Labrosse,	Taylor,
Cuthbert,	Landry (Kent),	Thompson,
Daoust,	Landry (Montmagny),	Tupper (Picou),
Desaulniers,	Laurier,	Vanasse,
Dodd,	Lesage,	Wallace (Albert),
Farrow,	Lister,	Weldon,
Fleming,	Macmaster,	Wells,
Foster,	Massue,	Wheler et
Fréchette,	McIsaac,	Wright.—71.
Gagné,	McMullen,	

Et que le quorum de ce comité soit de sept membres.

No. 5.—ORDRES PERMANENTS.

Messieurs

Auger,	Ferguson (Leeds & Gren),	Landerkin,
Bain (Wentworth),	Ferguson (Welland),	Livingstone,
Baker (Victoria),	Gault,	Macdonald (King),
Beaty,	Gigault,	McDonald (Cap Breton),
Bergeron,	Gillmor,	Macmillan (Middlesex),
Bourbeau,	Gordon,	Massue,
Burnham,	Grandbois,	Méhot,
Cameron (Middlesex),	Gunn,	Moffat,
Casgrain,	Hackett,	O'Brien,
Coughlin,	Houde,	Paterson (Brant),
Dawson,	Hurteau,	Patterson (Essex),
De St. Georges,	Innes,	Rinfret,
Dodd,	Irvine,	Sutherland (Oxford) et
Dundas,	Jackson,	Wood (Brockville).—44.
Dupont,	Kau bach,	

Et que le quorum de ce comité soit de sept membres.

No. 6.—IMPRESSIONS.

Messieurs

Baker (Missisquoi),	Foster,	Somerville (Brant),
Bergin,	Houde,	Tassé,
Bourassa,	Innes,	Thompson,
Bowell,	Landry (Montmagny),	Trow et
Desjardins,	McDonald (Cap Breton),	White (Cardwell).—16.

No. 7.—COMPTES PUBLICS.

Messieurs

Baker (Victoria),	Farrow,	Robertson (Shelburne),
Béchar, d,	Ferguson (Welland),	Rykert,
Bergeron,	Grandbois,	Scriver,
Bergin,	Holton,	Somerville (Brant),
Blake,	Ives,	Sutherland (Selkirk),
Bolduc,	Kilvert,	Tilley (Sir Leonard),
Bowell,	King,	Tapper (Picton),
Brecken,	Macdonald (Sir John),	Tapper (Sir Charles),
Burpee (St-Jean),	Mackenzie,	Vail,
Cartwright (Sir Richard),	Massue,	White (Cardwell),
Charlton,	McDougald,	White (Hastings),
Colby,	McLellan,	White (Renfrew),
Costigan,	Mulock,	Wood (Brockville) et
Coursol,	Pope,	Wood (Westmoreland)
Davies,	Rinfret,	—46.
Desaulniers,	Riopel,	

Et que le quorum de ce comité soit de neuf membres.

No. 8.—BANQUES ET COMMERCE.

Messieurs

Abbott,	Dundas,	McCallum,
Allison (Hants),	Dupont,	McCarthy,
Allison (Lennox),	Fairbank,	McDougald,
Béchar, d,	Fleming,	McGreery,
Bernier,	Forbes,	McMullen,
Blake,	Fortin,	McNeill,
Bossé,	Gault,	Mitchell,
Bourbeau,	Gigault,	Moffat,
Bowell,	Girouard,	O'Brien,
Bryson,	Guillet,	Orton,
Burnham,	Gunn,	Quimet,
Burpee (St-Jean),	Hackett,	Paterson (Brant),
Burpee (Sunbury),	Haggart,	Platt,
Cameron (Huron),	Hall,	Reid,
Cameron (Middlesex),	Hesson,	Robertson (Hamilton),
Cameron (Victoria),	Hilliard,	Rykert,
Campbell (Victoria),	Houde,	Scott,
Carling,	Innes,	Scriver,
Cartwright (Sir Richard),	Ives,	Shakespeare,
Casgrain,	Jackson,	Somerville (Bruce),
Catual,	Jamieson,	Sutherland (Oxford),
Charlton,	Kaulbach,	Tilley (Sir Leonard),
Oimon,	Kilvert,	Vail,
Cochrane,	Kinney,	Vanasse,
Cook,	Kirk,	Wallace (York),
Coursol,	Kranz,	Weldon,
Curran,	Landerkin,	White (Cardwell),
Cuthbert,	Lesage,	White (Renfrew),
Daly,	Macdonald (Sir John),	Williams,
Davies,	Macdonald (King's),	Wood (Westmoreland),
Dawson,	Mackenzie,	Wright
Desjardins,	Mackintosh,	Yeo —106.
Dickinson,	Macmaster,	
Dugas,	Massue,	

Et que le quorum de ce comité soit de neuf membres.

No. 9.—IMMIGRATION ET COLONISATION.

Messieurs

Allen,	Dawson,	McNeill,
Allison (Hants),	Dickinson,	Montplaisir,
Allison (Lennox),	Dugas,	Orton,
Armstrong,	Fairbank,	Paterson (Brant),
Auger,	Farrow,	Pinsonneault,
Bain (Wentworth),	Ferguson (Leeds & Gren.),	Platt,
Baker (Victoria),	Fisher,	Pope,
Barnard,	Fortin,	Ray,
Béchar, d,	Gagné,	Robertson (Hastings),
Bell,	Grandbois,	Ross,
Benoit,	Guilbault,	Royal,
Billy,	Harley,	Scott,
Blondeau,	Hawkins,	Somerville (Bruce),
Bolduc,	Hay,	Springer,
Bourassa,	Hesson,	Sproule,
Bryson,	Hickey,	Sutherland (Selkirk),
Burnham,	Homer,	Taylor,
Burns,	Houde,	Trow,
Cameron (Middlesex),	Hurteau,	Tyrwhitt,
Campbell (Renfrew),	King,	Watson,
Catual,	Kirk,	White (Hastings),
Chapleau,	Kranz,	White (Renfrew),
Oimon,	Labrosse,	Wigle,
Cochrane,	Landry (Kent),	Wilson,
Cockburn,	Mackintosh,	Woodworth,
Ooughlin,	McCraney,	Wright et
Daly,	McMillan (Vaudreuil),	Yeo.—81.

Et que le quorum de ce comité soit de neuf membres.

Sir JOHN A. MACDONALD propose que le dit rapport soit adopté.

Motion adoptée.

RECETTES ET DÉPENSES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur de soumettre à la Chambre un état des recettes et dépenses du comptable de la Chambre des Communes pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

COMITÉ MIXTE DE LA BIBLIOTHÈQUE.

Sir JOHN A. MACDONALD propose :

Qu'un comité spécial composé de MM. Blake, Brecken, Cameron (Huon), Colby, Daly, Davies, Desjardins, Fortin, Houle, Laurier, Oimet, Scriver, Tassé, Weldon, Wells et Wright, soit nommé pour aider M. l'Orateur dans la partie de l'administration de la bibliothèque du parlement qui concerne les intérêts de cette Chambre, et pour agir comme membres d'un comité mixte des deux Chambres au sujet de la bibliothèque.

M. BLAKE : Ce comité est-il le même que l'an dernier ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

Motion adoptée.

COMITÉ COLLECTIF DES IMPRESSIONS.

Sir JOHN A. MACDONALD propose :

Qu'un message soit envoyé au Sénat, priant Leurs Honneurs de vouloir bien s'unir à cette Chambre dans la formation d'un comité collectif des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement, et que les membres du comité permanent des impressions, savoir : MM. Baker (Missisquoi), Bergin, Bourassa, Bowell, Desjardins, Foster, Houde, Innes, Landry (Montmaguy), McDonald (Cap-Breton), Somerville (Brant), Tassé, Thompson, Trow, et White (Cardwell), représentent cette Chambre comme membres du dit comité collectif des impressions du parlement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Avant que cette motion ne soit adoptée, j'aimerais à faire une recommandation à l'honorable premier ministre. Je crois, si ma mémoire est fidèle, que ce comité décide le nombre d'exemplaires de documents de la session qui sont publiés durant l'année ; c'est, du moins, ce que je me rappelle. Cette question, à mon avis, se recommande à son attention, et probablement à l'attention de la plupart d'entre nous. Je suggérerais qu'à l'avenir on adoptât la règle que l'on dit être suivie en Angleterre, savoir, que l'on envoyât les divers documents de la session à tous ceux qui auront fait partie de cette Chambre, et qui les demanderont lorsqu'ils auront abandonné cette Chambre, ou qu'ils n'auront pu se faire réélire—que ce privilège leur soit accordé sur leur demande.

On a appelé mon attention sur le sujet l'année dernière. Je n'ai pas eu lieu de me plaindre pour ce qui me concerne personnellement, vu que mes amis m'ont fourni ponctuellement tous les documents de la session ; mais je sais que plusieurs personnes qui ont fait partie de cette Chambre ont conservé la série de ces documents et aimeraient, sans importuner pour cela leurs amis, qu'ils leur fussent adressés chaque année ; et cela n'augmenterait pas beaucoup les dépenses dans ce sens, si la chose n'avait lieu que sur demande, quelques-uns de ces anciens députés ne tenant pas à recevoir les documents en question. Ce serait, je crois, faire un acte de courtoisie très convenable à l'égard de ceux qui ont eu l'honneur de faire partie de cette Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette remarque mérite considération, et je la recommande à l'attention la plus sérieuse du comité des impressions, lorsqu'il se réunira.

Motion adoptée.

BILL CONCERNANT LE CENS ÉLECTORAL.

Sir JOHN A. MACDONALD : M. l'Orateur, je présenterai, avec le consentement de la Chambre, et afin d'expédier la besogne, le bill (n° 7) concernant le cens électoral. Ce

bill est en substance le même que celui de la dernière session, et il sera distribué aussitôt que possible.

M. BLAKE: Je suppose que les amendements sont de trop peu d'importance pour mériter qu'il en soit fait maintenant une mention détaillée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ils ne sont pas assez importants pour me justifier d'employer le temps de la Chambre par une longue discussion.

Le bill est lu la première fois.

PRÉSENTATION DE BILL.

Le bill suivant est présenté et lu la première fois:—

Bill (n° 8) à l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le Canada, et d'amender l'Acte réformé des chemins de fer, 1879.—(M. McCarthy.)

AGENT DES SAUVAGES A PENETANGUISHENE.

M. COOK demande s'il a été nommé un agent des sauvages à Penetanguishene. Si oui, quand, ses noms et prénoms, le chiffre de ses appointements, depuis quelle date il les reçoit, et quelle est l'étendue de son district?

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui; un agent a été nommé par arrêté du conseil en date du 31 janvier 1883; il se nomme Henry Horace Thompson; ses appointements sont de \$500 par année, et il les reçoit depuis le 21 mars 1883, lorsque M. Thompson est entré en fonction; l'agence comprend les îles du Chrétien, situées dans la baie Georgienne.

INSPECTION DU HARENG DE TERRENEUVE

M. FORTIN: Je propose qu'une adresse soit présentée à Son Excellence le gouverneur général, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement de Terre-Neuve et celui du Canada, et entre ce dernier et des marchands de poisson ou autres au sujet de l'inspection faite en Canada du hareng saumuré importé au Canada; aussi des états indiquant la quantité de hareng de Terre-Neuve importé dans divers ports du Canada, en 1883, le nombre de barils et de demi-barils du dit poisson qui ont été soumis à notre inspection officielle, et le résultat de telle inspection. Avant de demander l'adoption de cette motion, j'aimerais à faire quelques remarques à la Chambre. J'ai donné avis de cette motion, il y a quelques jours, et comme cet avis s'est trouvé à figurer seul sur l'ordre du jour, on a dit, en dehors de cette enceinte, que c'était une question de très peu d'importance. C'est vrai, sous un rapport. J'ose dire que si j'eusse parlé de la pêche du saumon, de la truite ou de la pêche à la mouche, ou de quelque chose ayant trait au sport, j'aurais fait plaisir à plusieurs. Mais, M. l'Orateur, la pêche du hareng, à un point de vue commercial et économique, sinon politique, est une question très importante. L'histoire est un grand maître, et je vais en rappeler quelques faits.

Il y a quelques siècles, le célèbre amiral hollandais Van Tromp balaya la Manche et imposa la paix aux Anglais; et Ruyter, ainsi que d'autres amiraux hollandais, régnèrent sur la mer durant un siècle. Et qui avaient-ils comme marins à bord de leurs navires? Des pêcheurs de hareng et personne autre, et ils étaient reconnus comme étant les meilleurs marins de l'univers. Il est bien connu que les pêcheurs de hareng de la Hollande ont donné à ce pays la domination de la mer pendant des siècles—non pas à cause de cette branche particulière de commerce, mais parce que le célèbre Hollandais Beukels avait trouvé le moyen de conserver le hareng en le saumurant. De prime abord, ceci ne paraît pas très important. Mais, M. l'Orateur, permettez-moi de rappeler à cette Chambre que le grand Charles-Quint, roi d'Espagne et empereur d'Allemagne, lorsqu'il visita la Hollande, exprima l'opinion que le célèbre Beukels, qui avait découvert ce procédé de la salaison

Sir JOHN A. MACDONALD.

du hareng, était l'un des plus grands bienfaiteurs de l'humanité; et il ne trouva pas au-dessous de lui d'aller sur sa tombe lui payer un tribut d'hommages.

Ces pauvres et modestes pêcheurs de hareng qui opèrent sur nos côtes et sur nos baies, sont tout à fait dignes de notre attention. En examinant la statistique, nous voyons qu'en Norvège on prend annuellement pas moins de 750,000 barils de hareng. En Ecosse, il en est pris environ le double, soit 1,500,000 barils de hareng fournis par ces deux pays, ce qui équivaut à 300,000,000 de livres de nourriture. Si nous étudions la statistique du Canada, nous trouvons que l'année dernière il a été pêché sur nos côtes 193,361 barils de hareng qui a été salé; 159,505 boîtes de hareng que l'on a fumé, et 2,800 boîtes de hareng que l'on a congelé, le tout valant plus de \$800,000. Ces chiffres prouvent que la pêche du hareng constitue une partie très importante des pêcheries de ce pays, et le gouvernement, ayant établi la protection, est tenu de protéger et de développer cette industrie autant que possible—autant qu'aucune autre industrie ou branche d'industrie.

J'ai eu l'occasion de parler plusieurs fois dans cette Chambre au sujet de l'inspection du hareng. Non-seulement cette inspection permet à l'acheteur de s'assurer de ce qu'il achète, mais elle force le pêcheur à faire de son mieux pour tenir de bon poisson, et, comme conséquence, il en obtient un prix plus élevé. Lorsque, dans une autre circonstance, j'ai parlé devant cette Chambre, c'était pour demander au gouvernement d'abroger une loi passée en 1874 par le gouvernement partisan du libre-échange, et permettant l'introduction dans ce pays du hareng de Terre-Neuve, non-seulement sans l'imposition d'aucun droit, mais sans inspection, lorsque notre hareng était soumis à celle-ci.

On sait que l'inspection du hareng au Canada coûte de 20 à 40 cents le baril. Nous savons aussi que tout le hareng inspecté ne peut pas être classé comme N° 1; parfois il est classé comme N° 2 ou N° 3, ou même moins haut que cela—et ce n'est pas toujours parce que les pêcheurs n'ont pas fait leur devoir dans la préparation du poisson, mais parce que ce dernier était petit, pas assez gras ou pas assez frais. Quelquefois le capitaine du bateau à bord duquel étaient ces barils n'en prenait pas un soin convenable, la saumure se perdait, et le poisson était avarié.

Non-seulement cette loi permettait que le hareng de Terre-Neuve fût introduit dans le Canada sans y être inspecté, mais elle obligeait nos propres inspecteurs à lui donner une certaine valeur. Ils étaient tenus de le marquer "Terre-Neuve," de sorte que le hareng de Terre-Neuve, qui était chaque année importé dans ce pays en quantités variant de 15,000 à 30,000 barils, et qui portait la marque de l'inspection de Terre-Neuve, et était tout estampé N° 1, était vendu comme N° 1. Non-seulement les acheteurs des provinces de l'ouest l'achetaient comme N° 1, mais ils payaient le prix de cette qualité, lorsque notre propre hareng devait être inspecté; et comme un grand nombre de barils ne pouvaient être classés plus haut que comme N° 2, nos pêcheurs ont perdu de cette manière \$1 par baril, la différence du prix entre le hareng N° 1 et le hareng N° 2, tandis que tout le hareng de Terre-Neuve se vendait comme N° 1.

Or, cet état de choses constituait un abus, et la question fut portée devant la Chambre. C'était quelque temps avant que justice fût rendue à nos pêcheurs, mais ils l'ont obtenue. Il fut passé une loi, qui devint en force le printemps dernier et par laquelle le hareng de Terre-Neuve fut soumis à la même inspection que le nôtre;—on ne laissa pas subsister la moindre différence. Les pêcheurs et les marchands de Terre-Neuve prétendaient que leur hareng était inspecté à Terre-Neuve; mais nos pêcheurs disaient que cette inspection était une farce, et nous avons prouvé qu'elle était en effet une farce. Pendant cinq ou six ans, les pêcheurs et les marchands de Terre-Neuve ont pu profiter de cette farce, et faire un grand tort à notre commerce de hareng; et je

sais d'une manière certaine que plusieurs bâtiments et un grand nombre de pêcheurs abandonnèrent ce commerce.

Autrefois le marché de Montréal était approvisionné avec le hareng du Labrador, et avec celui que prenait les habitants des îles de la Madeleine, ou qui était pêché sur la côte nord, et il en a été ainsi jusqu'à ce qu'il eût été éloigné du marché par le hareng de Terre-Neuve.

Je vais maintenant citer à la Chambre quelques chiffres pour démontrer que le commerce du hareng du Canada a été protégé, au profit de nos pêcheurs, par la récente loi. J'ai déjà dit que le hareng de Terre-Neuve était inspecté par les inspecteurs officiels de cette colonie, mais, comme je l'ai mentionné dans mon discours de l'an dernier, et il y a deux ans, n'importe qui pouvait obtenir une commission d'inspecteur à Terre-Neuve—le capitaine d'un vaisseau, le pêcheur lui-même, et cela va sans dire, lorsqu'il inspectait son propre poisson, il le marquait tout N° 1. Le poisson était importé au Canada, et était admis en vertu de la loi de 1874.

La nouvelle loi a été promulguée dans le mois de juin de 1883, et l'automne dernier il est venu à Québec et à Montréal environ 35,000 barils de hareng de Terre-Neuve. On en a inspecté une partie seulement, et je vais donner à la Chambre un état du résultat. Je commencerai par Québec, où il n'est venu qu'une seule cargaison. Voici l'état fourni par l'inspecteur lui-même :

État concernant l'inspection du hareng de Terre-Neuve importé à Québec, en 1883, par H. Grenier, inspecteur de poisson et d'huile, à Québec.

Il n'en a été importé qu'un lot dans ce port par M. G. Patterson. Tous les barils et demi-barils furent officiellement inspectés à Terre-Neuve, et furent tous marqués comme hareng N° 1. Le lot comprenait 1,226 barils et 75 demi-barils, et voici quel a été le résultat de l'inspection :

Il n'a pas été trouvé de hareng N° 1.

N° 2.		N° 3.		Rance.		Sûr.		Total.
Brls.	½ brls.	Brls.	½ brls.	Brls.	½ brls.	Brls.	½ brls.	
840	45	163	17	218	13	5	0	1,301

L'inspecteur a examiné les barils de la même manière qu'il a inspecté le hareng canadien, avec le résultat que j'ai donné. Il en est venu une grande quantité à Montréal. Voici l'état :

Il est entré dans le port de Montréal, en 1883, 34,383 barils et 2,617 demi-barils de hareng, portant tous la marque de l'inspection officielle de Terre-Neuve, et estampés comme N° 1. Sur ce nombre 18,435 barils et 2,061 demi-barils furent inspectés, et donnèrent le résultat suivant :

N° 1.		N° 2.		N° 3.		Rance.		Gâté.		Vide.		Petit.	
B.	½ B.	B.	½ B.	B.	½ B.	B.	½ B.	B.	½ B.	B.	½ B.	B.	½ B.
557	117	1491	1695	1,572	137	456	40	26	3	165	18	747	51

Ces faits démontrent, suivant moi, et suivant nos pêcheurs, que ces derniers ont enfin obtenu justice. Voyez quel était l'état des affaires avant la mise en force de cette loi le printemps dernier. Nos pêcheurs appuyaient la politique nationale, et ils croient que le prix de plusieurs articles est très élevé. D'un autre côté, le gouvernement doit donner à toutes les industries la protection dont elles ont besoin. Je ne cache pas mon opinion; je ne l'ai jamais cachée. Je n'aurais pas été en faveur de la protection seule, mais j'ai appuyé la politique nationale. Je dis que nos pêcheurs ont appuyé la politique nationale. Les pêcheurs de Terre-Neuve

n'ont pas de politique nationale. Les lois fiscales de cette île se réduisent à ne percevoir qu'un revenu suffisant pour les besoins du gouvernement, et conséquemment les habitants peuvent y vivre à meilleur marché que nous ne le pouvons nous-mêmes.

Le gouvernement libéral, en 1874—et c'était un gouvernement libre-échangiste et agissant conformément à ses idées—permet l'introduction du poisson de Terre-Neuve au Canada, non-seulement libre de tout droit, mais sans inspection; et, comme de raison, il fut importé ici beaucoup de hareng, mais il provenait de Terre-Neuve. Nos pêcheurs furent par là placés dans une position injuste, parce que le marché fut encombré de poisson venant de Terre-Neuve. Mais cette année les acheteurs ont trouvé le poisson de Terre-Neuve de si mauvaise qualité, qu'ils ont donné de fortes commandes de hareng canadien, et plusieurs cargaisons de hareng de Canso, lequel est convenablement inspecté, ont été importées à Montréal. Si un marchand vent le N° 1 ou le N° 2, il peut en faire la commande, et il est sûr aujourd'hui de l'obtenir. Voilà le résultat de la mesure adoptée par le gouvernement. J'approuve cette mesure et les pêcheurs l'approuvent également, et j'espère, comme ils l'espèrent eux-mêmes, que le gouvernement continuera l'application de sa politique.

Je sais qu'il y a des marchands, particulièrement des marchands à commission, qui aimeraient à voir cette loi révoquée, parce qu'un marchand à commission est essentiellement libre-échangiste. Plus est grand le nombre de barils de poisson qui lui passe par les mains, plus il fait de l'argent; il ne s'occupe pas beaucoup des intérêts de nos pêcheurs. Je dis formellement que tous ceux qui ont étudié cette question —et tous les pêcheurs—approuvent la mesure du gouvernement, et ils espèrent qu'il la maintiendra. En faisant cette demande, nous ne demandons pas beaucoup. Terre-Neuve perçoit actuellement des droits passablement élevés sur la farine et les autres produits qui y sont importés de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et des autres parties de la Confédération. Le poisson est le seul produit que les habitants de cette île puissent nous fournir. Ils disent: "Nous laissons importer dans Terre-Neuve le poisson canadien en franchise." Mais exporter du poisson à Terre-Neuve, c'est comme si l'on expédiait du charbon à Newcastle. J'espère donc que le gouvernement gardera l'attitude qu'il a prise, et fera autre chose d'une autre manière, pour venir en aide aux pêcheurs et leur fournir les moyens de vivre et d'entretenir convenablement leur familles dans ce pays.

Permettez-moi d'ajouter quelques mots. Il n'y a pas dans aucune autre partie du monde une population de pêcheurs aussi intrépide et aussi patriotique que l'est celle des provinces maritimes du Canada, et il est regrettable qu'elle soit actuellement obligée de recourir au pays voisin pour pouvoir à sa subsistance. Je regrette d'avoir à constater qu'il en est ainsi, bien que le nombre de ceux qui émigrent ne soit pas aussi grand qu'on le dit. Que le gouvernement ne protège pas seulement le commerce du hareng, mais qu'il encourage de toutes les manières possibles, l'industrie des pêcheries, afin de fournir du travail à notre population.

M. KAULBACH: La position qui nous a été faite dans ce pays relativement au poisson saumuré qui nous vient, en paquets, de Terre-Neuve, a depuis quelque temps été une source de vif mécontentement pour ceux qui s'occupent de l'industrie des pêcheries, pour les pêcheurs et les marchands de poisson; et il est fort à souhaiter, dans l'intérêt des provinces maritimes, que tout le poisson saumuré importé de Terre-Neuve au Canada, soit soumis aux mêmes lois et aux mêmes règlements que celui que nous prenons nous-mêmes—soit qu'il ait préalablement été inspecté à Terre-Neuve où ailleurs; ou, en d'autres termes, qu'il soit soumis à l'inspection. Ceci est nécessaire, pour empêcher que l'inspection imparfaite de l'article importé ne nuise sérieuse-

ment aux prix auxquels se vend notre propre poisson dans notre pays, et qu'elle ne tende naturellement, lorsque ce poisson est exporté de nouveau et fait la concurrence à nôtre sur les marchés étrangers, à causer un tort très grave aux prix de notre poisson, malgré que notre article soit bien meilleur.

Outre ces raisons, on se demandera naturellement quel motif raisonnable nous avons d'admettre dans nos ports, franc de droits, le poisson provenant de cette île, lorsqu'on y taxe, sous forme de droits, tous le produit que nous y expédions de chez nous. On se souvient que, sous le gouvernement Mackenzie, le poisson saumuré était importé sans être soumis à l'inspection, et franc de droits.

Pendant que je parle des inconvénients qu'offre l'importation du poisson saumuré non inspecté provenant de Terre-neuve, je demanderai à cette Chambre s'il ne serait pas opportun de passer aussi une loi relative au poisson séché importé de cette île au Canada, et de le soumettre également à l'inspection; mon but étant de limiter ou de diminuer l'importation de cet article dans nos ports, et de protéger ainsi, dans une certaine mesure, le prix de notre propre poisson sur nos marchés. L'an dernier, Terre-neuve a fait des exportations considérables au port de Lunenburg—une partie de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter,—ce qui a eu pour effet de réduire sensiblement le prix de cet article sur notre propre marché, au préjudice de nos pauvres pêcheurs.

Je puis ajouter, pendant que j'ai la parole, qu'à la dernière session du dernier parlement, à la dernière session à laquelle j'ai assisté, j'ai demandé une prime pour les pêcheurs des provinces maritimes, et je demande aujourd'hui que la somme à distribuer soit augmentée. Je suis persuadé que le gouvernement qui a acquiescé à ma première demande, m'accordera encore celle que je lui fais en ce moment, et accordera par là aux rudes travailleurs, aux pêcheurs, qui sont exposés à tant de périls et de privations, un droit en même temps qu'un avantage qu'ils méritent à tous égards.

Motion adoptée.

TRAITES SUR L'INDUSTRIE AGRICOLE.

M. GIGAULT, en demandant un ordre de la Chambre pour copie de toute pétition au ministre de l'Agriculture, demandant que l'on accorde des prix pour les meilleurs essais, traités et autres compositions littéraires sur l'industrie agricole et les arts mécaniques, et que l'on fasse circuler chez les cultivateurs et les artisans les manuels et essais sur l'art agricole et les arts mécaniques, dit :—M. l'Orateur, il est reconnu que l'enseignement donné dans nos écoles d'agriculture n'a pas été étranger au perfectionnement de l'art agricole dans ce pays; mais, malheureusement, un nombre très restreint d'élèves peut être admis dans ces institutions. Ne pourrions-nous pas et ne devrions nous pas généraliser davantage l'étude de la science agricole? Voilà la question que je sou mets à cette Chambre et que je voudrais, à cause de son importance, voir traiter par des personnes plus habiles que moi.

En 866, le gouvernement français a ordonné une enquête sur la situation et les besoins de l'agriculture. On a recueilli des renseignements à l'étranger, et on a constaté que partout où la science agricole était répandue l'industrie agricole avait fait des progrès en proportion de la diffusion de cette science. En effet, on remarque que tous les gouvernements les plus éclairés de l'Europe s'occupent de propager cette science. En Allemagne il y a 158 académies agricoles et 55 fermes expérimentales. Les directeurs de ces fermes distribuent parmi les cultivateurs, des rapports de toutes les expériences qui sont faites sur ces fermes. En Autriche on compte 69 écoles d'agriculture; en France, trois collèges et 43 écoles d'agriculture. Quant à l'Écosse, le pays le plus avancé en agriculture, un publiciste remarque que dans la plus humble chaumière écossaise on trouve un traité sur

M. KAULBACH.

l'agriculture, et c'est la lecture des traités agricoles qui a donné aux cultivateurs écossais cette habileté dont ils font preuve dans l'exercice de leur art. Aux États-Unis, on compte trente-deux collèges d'agriculture à part plusieurs fermes expérimentales.

En 1862, le Congrès américain qui occupe une position à peu près semblable à celle du gouvernement fédéral en Canada, a passé une loi accordant environ 9,000,000 d'acres de terre aux différents États de l'Union; à la charge, par chaque État, d'y établir un collège agricole ou mécanique. Comme on le sait, un bureau a aussi été établi à Washington pour recueillir tous les renseignements et toutes les nouvelles découvertes qui se rattachent à l'agriculture.

Dans le Massachussets, un bureau semblable existe, ainsi que dans plusieurs autres États de l'Union; et le consul français dans un rapport fait en 1867, à l'enquête agricole tenue en France, disait que la diffusion de la science agricole aux États-Unis avait grandement contribué à l'augmentation et à l'accroissement de la production agricole aux États-Unis; et il remarquait que cette augmentation de la production agricole se faisait sentir non-seulement dans les États de l'Ouest, mais aussi dans les États de l'Est qui étaient cultivés depuis de longues années.

Comme le Congrès américain, le gouvernement fédéral ne pourrait-il pas venir en aide aux gouvernements locaux pour propager davantage les connaissances agricoles?

Je ne veux pas dire que l'agriculture n'a pas fait de progrès dans le pays; d'ailleurs, si je faisais une semblable affirmation, les statistiques et les faits viendraient me démentir. Notre agriculture s'est enrichie de la fabrication du fromage, laquelle a opéré une transformation tout-à-fait heureuse dans notre système de culture. En effet, en 1867, nous exportions du fromage seulement pour \$193,554; en 1871, cette exportation s'élevait à \$1,109,306, et en 1881 à \$5,510,443.

Maintenant, si nous consultons nos exportations de produits agricoles, nous constatons aussi que l'accroissement de la production agricole a été beaucoup plus rapide que l'accroissement de la population et du nombre d'acres de terres améliorées et cultivées dans le pays. En 1871, notre exportation de produits agricoles s'élevait seulement à \$22,436,071; en 1881, dix ans plus tard, elle s'élevait à \$42,628,546. Si l'on consulte les deux recensements qui ont eu lieu en 1871 et en 1881, l'on voit que le total d'acres de terres améliorées en Canada était en 1871 de 17,336,288, et en 1881, de 21,899,181, ou une augmentation d'un peu plus d'un quart, tandis que notre production agricole a plus que doublé dans l'espace de ces dix années.

Nos gouvernements locaux ont beaucoup contribué au perfectionnement de l'agriculture en répandant des journaux d'agriculture, et en subventionnant aussi des écoles; mais, à cause de leurs moyens pécuniaires limités, je crois qu'ils n'ont pas fait tout ce qui aurait pu être fait dans le but de promouvoir davantage l'amélioration et le perfectionnement de l'agriculture. Le gouvernement fédéral pourrait fort bien imiter le Congrès américain, et attacher un bureau d'agriculture au département de l'agriculture; la direction de ce bureau pourrait être entre les mains de nos meilleurs agronomes, lesquels recueilleraient les renseignements et distribueraient des rapports faisant connaître les nouvelles découvertes, et, en général tous les renseignements qu'ils croiraient utiles afin d'amener une plus grande amélioration dans le système de culture suivi jusqu'ici dans le pays.

Je suis loin de prétendre, M. l'Orateur, que la théorie est suffisante pour faire de bons cultivateurs. L'habileté en agriculture, comme en tout autre état, consiste dans l'union de l'expérience pratique avec la théorie. Un théoricien privé des connaissances pratiques est bien inférieur au praticien sans théorie. Mais, d'un autre côté, il me semble que le gouvernement, en mettant à la disposition de nos cultivateurs toutes les ressources de la science moderne, fournirait à la classe

agricole les moyens de rendre à la terre, souvent épuisée, les éléments de fertilité qu'une production trop active ou des récoltes épuisantes lui ont fait perdre.

Il est prouvé, M. l'Orateur, que souvent, et je puis dire toujours, le sort du négociant et de l'industriel est intimement lié au succès et aux revers de la classe agricole. A peine les grains sont-ils sortis de la terre que l'on voit le négociant et l'industriel se préoccuper de la perspective de la récolte, et, selon l'apparence de la moisson, selon les espérances du cultivateur, le négociant règle ses importations et l'industriel, la production de sa fabrique. Ceci démontre donc que les intérêts de l'agriculture sont les premiers intérêts sociaux. Ceci nous prouve clairement que l'agriculture est la base de la prospérité publique. Et quand on constate une semblable chose, il me semble que l'on ne doit pas reculer devant certains sacrifices pour améliorer le sort de ceux qui exploitent le sol.

Le gouvernement actuel a certainement fait beaucoup en faveur de l'agriculture, en favorisant la construction des chemins de fer. Il a par là donné aux cultivateurs de plus grandes facilités pour la vente de leurs produits. Il a encore encouragé l'agriculture en protégeant l'industrie et par là, il a donné à la classe agricole un plus grand nombre de consommateurs et d'acheteurs; mais il couronnerait sa politique tout à fait patriotique en encourageant davantage la diffusion de la science agricole. N'oublions pas, en traitant cette question que les quatre-cinquièmes de notre population appartiennent à la classe agricole; que nos ressources agricoles sont immenses et n'ont besoin, pour être développées, que de bras vigoureux et d'un travail intelligent pour augmenter considérablement notre richesse publique.

L'idée que j'émet, M. l'Orateur, n'est pas nouvelle; elle est renfermée dans plusieurs de nos statuts qui autorisent les sociétés d'agriculture et les chambres des arts et métiers à distribuer des livres, des essais sur l'art agricole et sur les arts mécaniques; mais, malheureusement, on n'a pas pu donner suite aux dispositions de ces statuts faute de moyens. J'espère que le gouvernement fédéral, qui a de puissantes ressources à sa disposition, trouvera les moyens de propager les connaissances agricoles dont nos cultivateurs ont tant besoin pour fertiliser davantage le sol.

M. LANDRY: M. l'Orateur, l'exposé que vient de faire l'honorable député de Rouville (M. Gigault), me dispense, je crois, d'entrer dans le vif de la question; mais il est de mon devoir, toutefois, de dire quelques mots à l'appui de son discours, et au nom de la classe agricole, de demander au gouvernement de vouloir bien diriger quelque peu son énergie vers le progrès agricole en Canada.

Tous les ans, le gouvernement imprime un grand nombre de brochures. Nous, les députés du peuple, en recevons un certain nombre pour les distribuer parmi nos commettants, et volontiers, je crois, nous pourrions nous dispenser de certaines de ces brochures qui pourraient être remplacées par d'autres sur l'agriculture et la mécanique. Ces brochures, j'en suis certain, seraient reçues avec plus de satisfaction par nos cultivateurs que les rapports des voyageurs ou de quelque exploration faite dans le Nord-Ouest.

Je me rappelle qu'il n'y a pas très longtemps nous avons eu le rapport des délégués écossais, qui ont visité, à la demande de l'honorable ministre de l'Agriculture, les prairies du Nord-Ouest. Ces délégués ont certainement fait leur devoir, et ils ont fait de leur voyage un compte-rendu aussi exact que possible, mais j'ai remarqué, et non sans étonnement qu'ils avaient commencé leurs observations sur les limites de la province de Québec; ils n'ont pu trouver le moyen de dire un seul mot favorable à cette province, mais en revanche ils ont vanté, outre mesure peut-être, le Manitoba et les prairies du Nord-Ouest. J'ai vu dans un de ces documents que l'écrivain observateur a découvert que dans nos campagnes les églises étaient plus

grandes que les maisons,—je ne sais pas s'il est parvenu aujourd'hui à en trouver la raison,—et, en voyageant, dans une de nos campagnes, il a été très surpris de voir qu'il y restait encore des souches; à première vue il a cru que c'était des indigènes de l'endroit. C'est un compliment que nous ne méritons peut-être pas, mais dans tous les cas, cela dénote la profondeur de ses observations.

Je crois que de semblables documents pourraient être facilement laissés de côté, et que nos cultivateurs trouveraient beaucoup plus d'avantages à recevoir des ouvrages sur la mécanique et sur différentes industries agricoles. A ce point de vue là, je crois que le gouvernement devrait donner suite à la motion que vient de présenter mon honorable ami.

Il est une autre question, tandis que nous sommes sur ce terrain, que je soumettrai aussi à la considération du gouvernement. Il y a quelques années, des professeurs d'agriculture ont été nommés pour le Manitoba et le Nord-Ouest. Dans la nomination de ces professeurs, on a complètement oublié un élément important, et les habitants de notre nationalité qui ne comprennent pas toutes les beautés de la langue de Shakespeare, auraient en quelque raison de demander, comme professeur, pour eux du moins, quelqu'un qui aurait pu s'exprimer dans la langue de Bossuet et de Racine. Je n'ai aucun doute que le gouvernement, maintenant qu'il connaît la lacune qui existe dans ce professorat, saura, avec l'impartialité qui le distingue et la bonne volonté dont il a toujours fait preuve, donner à l'élément français du Manitoba et du Nord-Ouest la considération qu'il mérite.

Sir HECTOR LANGEVIN: En réponse à l'honorable député de Rouville (M. Gigault), je dois dire, de la part de mon collègue l'honorable ministre de l'Agriculture, que s'il y a dans son département des pétitions de la nature de celles mentionnées dans la motion qui vient d'être présentée, elles seront mises devant la Chambre; mais il est sous l'impression qu'il n'y en a pas.

Au sujet des remarques faites par l'honorable député de Rouville et par l'honorable député de Montmagny (M. Landry), je dois aussi dire, de la part de mon collègue, qu'il concourt pleinement dans l'idée de faire circuler des documents, des traités ou des essais sur l'agriculture et les arts mécaniques. Ces traités souvent ne sont pas à la portée de la population et n'ont pas la portée pratique que ces honorables députés voudraient qu'ils eussent; mais l'intention du gouvernement est certainement d'agir dans le sens que ces honorables messieurs viennent d'indiquer. Quant aux documents envoyés dans le Manitoba et le Nord-Ouest, ou dans d'autres parties du Canada où la langue française est en usage, c'est l'intention du ministre de l'Agriculture que ces populations les reçoivent dans la langue qui leur est la plus familière, savoir la langue française, et je suis convaincu qu'il suffit d'attirer son attention sur cette question pour qu'il se rende, lorsque l'occasion s'en présentera, aux désirs des honorables députés qui ont présenté cette motion.

Motion adoptée.

LA BANQUE D'ÉCHANGE DU CANADA.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je demande un état détaillé du compte du gouvernement avec la Banque d'Échange du Canada, faisant connaître les diverses sommes déposées par le gouvernement dans cette banque et retirées de la dite banque, avec les dates de tels dépôts et retraits, et les montants et les dates de tous paiements d'intérêts sur tels dépôts, et l'état actuel du compte, avec un état des conditions auxquelles ces dépôts ont été faits; et copie de toute correspondance et de tous télégrammes, ordres en conseil, obligations ou autres garanties concernant tous tels dépôts ou retraits.

Avant que cette motion ne soit soumise, je désirerais dire quelques mots. Je n'ai pas l'intention de soulever de débat au sujet de la position de cette malheureuse banque, d'abord parce que la question est en ce moment soumise aux tribunaux, et parce qu'ensuite, j'oserais dire que si une partie seulement des informations que j'ai reçues est exacte, il n'est pas improbable que l'attention du gouvernement soit attirée sur l'état de la législation actuelle et qu'il juge nécessaire de donner plus de garanties au public en rapport avec les banques. Ceci, naturellement, est l'affaire des ministres eux-mêmes; quant à la Banque d'Echange, je dois dire qu'elle avait un dossier qui commandait au gouvernement de n'y faire de nouveaux dépôts qu'avec la plus grande prudence. Je ne sais pas comment ces dépôts ont été obtenus, et nous ne le saurons pas immédiatement; mais il y a un point sur lequel il nous est permis, je crois, de demander des renseignements que l'honorable ministre des finances pourrait très bien donner. C'est à propos de la déclaration qu'une dernière avance avait été faite à la banque et qu'une garantie pour un montant considérable avait été obtenue de personnes intéressées au sort de l'institution pour obtenir cette avance. Il a été offert de la part de l'honorable ministre, sans doute, des explications ou excuses officielles, ou quelque chose de ce genre. Je n'ai pas besoin de dire que l'action du gouvernement en cette circonstance a été très inusitée; je la considère regrettable, pour ma part, et elle pourrait amener des complications de plus d'une sorte. En tous cas, je ne puis supposer que l'honorable ministre des finances désire ajouter à ses fonctions celle de juger de la solvabilité des gens qui viennent demander des avances pour les banques. Je serais heureux que l'honorable ministre voulût bien, dans la présente occurrence, fournir au public quelques renseignements au sujet de cette affaire, ou du moins relativement à l'avance faite sur la garantie en question. Les détails de moindre importance pourront, naturellement, venir plus tard, et l'on pourra prendre action alors s'il le faut.

Sir LEONARD TILLEY : Je crois qu'il vaudrait mieux débattre cette question—si on considère qu'il y a lieu de la débattre—lorsque les pièces qui s'y rapportent auront été déposées sur le bureau de la Chambre. Je ne voudrais pas m'exposer à représenter par inadvertance, la chose sous un faux jour. Je puis dire ceci, cependant :

La banque était dans une situation embarrassée. On s'attendait déjà à des difficultés, je crois, lors de la prorogation des Chambres, l'année dernière. L'institution subit une forte pression et des sommes d'argent considérables furent retirées. Les directeurs s'adressèrent au gouvernement, qui, après avoir pris l'avis du député ministre des finances et avoir étudié lui-même la position, crut pouvoir en toute sûreté, et cela dans l'intérêt public, avancer à la banque \$200,000 à cinq pour cent d'intérêt et aux conditions faites il y a deux ans, pour des avances semblables, à la Banque d'Ontario et à la Banque Consolidée.

Il se passa quelque temps, et l'on constata que la course continuait de telle façon qu'il devenait douteux que les \$200,000 pussent permettre à la banque d'y résister. Ces messieurs demandèrent en conséquence au gouvernement une nouvelle somme de \$100,000, offrant des garanties personnelles en outre des garanties ordinaires déterminées par la loi des banques. Après considération, le gouvernement accepta cette offre et consentit à avancer les \$100,000.

Nous réclamâmes \$100,000 sur les \$300,000 avant que la banque suspendit ses opérations. Une seconde demande eut lieu, plus tard, mais précisément ce jour-là la banque fermait ses portes. Je m'arrête ici, et ne dirai rien de plus jusqu'à ce que les pièces aient été soumises à la Chambre.

M. BLAKE : Je présume, après ce que l'honorable ministre vient de dire, qu'il verra à ce que les pièces en question soient déposées sur le bureau de la Chambre très prochainement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

Sir LEONARD TILLEY : Oui, très prochainement.

Motion adoptée.

LE STEAMER PRINCESS LOUISE.

M. WELDON : Je demande copie des devis et du contrat pa-sé par le gouvernement avec Jonathan O'Brien pour la construction du steamer *Princess Louise*; aussi, un état de tous montants d'argent payés à compte de la dite construction; copie de tous ordres et de toutes instructions concernant le remorquage du dit steamer de Maccan à Halifax, et de tous contrats, correspondance ou documents relatifs à l'obtention et à la construction de machines pour le dit steamer.

Avant que cette motion soit adoptée, je désirerais dire quelques mots au sujet de ce navire et de la manière dont il a été remorqué dans le port d'Halifax. L'affaire, je crois, mérite d'être élucidée.

Il appert, d'après un rapport soumis à la Chambre l'année dernière, que des soumissions furent demandées pour construire la coque, la mâture et le gréement d'un navire de 500 tonneaux destiné au service du ministère de la marine et des pêcheries. Un certain nombre de soumissions, la plus basse étant de \$25,000 et la plus élevée de \$72,000, furent reçues. Le plus bas soumissionnaire devint insolvable et l'entreprise fut en conséquence confiée à M. O'Brien, de Maccan, au prix de \$29,000.

A l'époque où le rapport fut déposé sur le bureau, le contrat n'était pas encore signé, l'entrepreneur étant alors malade; cependant les travaux étaient commencés. L'a-t-il été depuis lors? c'est ce que l'honorable ministre serait en état de nous dire.

Pour ce qui est de M. O'Brien lui-même, il possède comme constructeur de navires la réputation d'un homme expérimenté, et plusieurs des meilleurs navires qui aient été lancés sur les bords de la baie de Fundy l'ont été de ses chantiers.

Quoi qu'il en soit, le steamer *Princess Louise* a été lancé, je crois, le 30 novembre, et un remorqueur, le *Hercules*, fut envoyé de Saint-Jean pour le touer jusqu'à l'embouchure de la rivière, où le *Newfield* en prit charge, dans la matinée de dimanche, 2 décembre, et le remorqua à son tour depuis Maccan jusqu'à Halifax, distance de 300 milles au moins, le long d'une côte rocheuse et dangereuse, dans la plus mauvaise saison de l'année. Dans l'après-midi, les navires étant tout près de Digby, en vue du phare et à quelques milles de l'entrée du bassin d'Annapolis, un coup de vent surgit. Alors les amarres du nouveau steamer, mal arrimé, se brisèrent, et le vaisseau fut jeté à la côte sur les rochers. Non-seulement il se brisa, mais on eut à déplorer en sus, la mort lamentable de huit personnes.

Je crois pouvoir affirmer que pas un propriétaire de navire, à la Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick, eût voulu courir le risque de faire remorquer un vaisseau dans ces conditions de Maccan à Halifax, dans une saison où la côte est visitée par de violentes tempêtes; et pas un assureur n'eût voulu encourir un pareil risque qu'à une prime énorme. Que le navire ne fut pas convenablement équipé nous avons pour en être assurés le témoignage donné par le capitaine du *Newfield* devant la commission d'enquête. Une de ses ancres n'avait pas de chaînes, pour permettre, naturellement, de se servir de la haussière, et lorsqu'on voulut employer l'ancre de bâbord, on s'aperçut qu'elle manquait également de chaînes. L'équipage ne put enverguer les voiles, et lorsqu'il voulut dresser le foc et la pouillouse il était trop tard, puisque le vaisseau était déjà sur les brisants.

Ce qui rend ce défaut d'équipement plus extraordinaire c'est que Maccan est presque en face du port de Saint-Jean, où le navire aurait pu être convenablement et facilement arrimé, comme à Halifax, et envoyé de là en Angleterre pour recevoir sa machine à vapeur s'il l'eût fallu. On aurait

pu, au reste, se procurer aisément celle-ci à Saint-Jean même. J'admets que, pour ce qui est des bâtiments de mer, les machines de fabrication anglaise sont supérieures à toutes les autres, mais pour les steamers qui font le service de nos baies, les machines de fabrication canadienne peuvent soutenir avantageusement la comparaison. Il me suffira de mentionner les noms des maisons Fleming et Fils, de Saint-Jean, et Barrill et Johnson, de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, qui font actuellement, l'une et l'autre, construire des machines pour des navires destinés à faire le service sur les mêmes eaux que le steamer *Princess Louise*. Quant à l'équipement de ce dernier, voici ce qu'en dit le capitaine Milford :

Il aurait dû être mieux préparé pour le voyage qu'il avait à faire, lorsqu'il quitta le bassin Cumberland. Ses ancres auraient dû être pourvues de chaînes et ses voiles envergées.

De plus, le navire manquait des lumières latérales voulues par la loi et avait une lumière brillante que le capitaine avait fait placer en violation des statuts. On lui fit entreprendre aussi un voyage inutile et dangereux, sans être convenablement équipé, bien que ce voyage requît un vaisseau parfaitement arrimé. La conséquence fut que lorsque la haussière se brisa l'équipage fut perdu.

J'espère que le gouvernement prendra les mesures nécessaires pour établir d'une manière sûre les causes qui ont produit cette perte de propriété et de vie.

M. McLELAN : Toutes les pièces relatives à cette affaire seront soumises à la Chambre.

L'honorable député a parlé du contrat et du retard qui a été mis à sa signature. Ce retard a eu lieu, mais enfin le contrat a été signé et exécuté de façon à mériter les compliments de l'inspecteur, qui fit rapport que le navire en question était le meilleur qui eût été construit dans les provinces maritimes.

La seconde partie du discours de l'honorable député a trait plus particulièrement à sa deuxième interpellation relative à la perte si regrettable du vaisseau. L'honorable monsieur, comme la Chambre, sera mieux en état de comprendre et de discuter cette question lorsque les pièces en ont été produites. Par suite de la mort lamentable du capitaine Brown, qui était en charge du navire, à ce moment, il y a beaucoup de questions posées par l'honorable député qui ne peuvent recevoir de réponse exacte. La conduite du vaisseau fut confiée au capitaine Brown. Le ministre avait toute confiance dans l'habileté et l'expérience de cet officier et se reposait sur celui-ci pour voir à ce que le vaisseau en question fut équipé de manière à offrir toutes les conditions de sécurité nécessaires.

Le jour du lancement, on attira l'attention du capitaine sur le fait que les chaînes apportées à bord n'étaient pas couplées ; mais il répondit qu'il croyait qu'il serait facile de les bosser quand on voudrait au moyen du vindas. Celui-ci ne fonctionna pas comme il s'y attendait, et la chaîne détachée, se perdit. Je crois que le navire était muni de tout ce qu'il fallait, et que dans l'espace de quelques heures on eût pu enverguer les voiles et se mettre en état de naviguer à la voile. Comment se fait-il que les voiles n'aient pas été envergées, c'est ce que je ne saurais dire, et par suite de la triste mort du capitaine Brown, il nous est impossible de savoir pourquoi il n'avait pas pourvu à la chose avant de partir.

L'honorable député a rappelé que nous avons des bons ouvriers dans le pays et il a demandé pourquoi nous n'avons pas fait construire la machine ici au lieu de la faire venir de Glasgow. Il a dit aussi que la Grande-Bretagne était sans rivale dans l'industrie de la construction des machines à vapeur pour navires. C'est précisément parce que nous voulions avoir des machines parfaites, sortant des meilleures fabriques, que nous avons fait faire celles-ci à Glasgow. Nous avons constaté aussi qu'il nous coûterait moins cher d'envoyer le navire en Ecosse pour y recevoir sa machine, que de faire venir celle-ci par mer, en payant le prix du trans-

port sur un autre navire, pour procéder à l'installation ici. En résumé, c'était pour avoir la meilleure machine possible et la faire poser à meilleur marché, que nous voulions envoyer le navire à Glasgow.

De fait, nous avions eu même d'abord l'intention de faire transporter la machine ici, mais les fabricants ayant manqué de la compléter dans le temps convenu, nous décidâmes d'envoyer le navire en Europe ; c'est ce retard qui nous a mené à la saison désignée par l'honorable monsieur comme une saison avancée. Il est malheureux que l'ouvrage ait été retardé aussi longtemps, jusqu'à la saison orageuse, mais la question fut soumise aux capitaines Gilbert et Brown, tous deux marins de grande expérience, et l'on en vint à une décision qu'après les avoir consultés. C'étaient deux des meilleurs officiers du département, connaissant à fond la navigation à vapeur ou à voile, et c'est sur leur avis que l'on décida de faire remorquer le navire à Halifax pour de là faire voile vers Glasgow et recevoir sa machine dans ce dernier port.

On a dit que le *Newfield*, à la clôture de la navigation, avant de prendre ses quartiers d'hiver, pouvait aller chercher le vaisseau, et l'on espérait qu'il arrêterait à Saint-Jean pour le prendre et le remorquer jusqu'à Halifax. En ce dernier endroit, ce vaisseau nouvellement construit, pouvait attendre une occasion favorable pour mettre à la voile pour Glasgow. Ce fut sur l'avis de ces messieurs, qui avaient une grande expérience dans les affaires de ce genre, que l'on adopta cette ligne de conduite, et malheureusement le vaisseau fut perdu et un grand nombre de passagers ont péri.

Les documents relatifs à cette question seront présentés très prochainement, et alors l'honorable membre sera en état de la discuter d'une façon plus détaillée et avec une connaissance plus complète qu'il ne pourrait le faire aujourd'hui.

Motion adoptée.

EMPLACEMENT DE LA CAPITALE DU NORD-OUEST A RÉGINA.

M. CAMERON (Huron) : Mon honorable ami, le député d'Elgin-Ouest (M. Casey), a fait, M. l'Orateur, pendant la dernière session du parlement, une motion demandant certaine correspondance et certains renseignements mentionnés dans la motion que je me propose de vous présenter. Cette correspondance n'a pas été soumise, quoiqu'on l'ait demandée au commencement de la session ; et ceux d'entre nous qui s'intéressent un peu au Nord-Ouest et surtout à la région de Régina, désiraient beaucoup en prendre connaissance et connaître d'une façon exacte les conditions auxquelles la ville de Régina fut mise sur le marché dans la dernière partie de 1882.

L'honorable membre voudra bien se rappeler que l'on a discuté un peu la question pendant la dernière session du parlement et l'honorable député d'Elgin-Ouest a dit, si je m'en souviens bien, que le terrain était la propriété commune du gouvernement, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de la compagnie des terres du Nord-Ouest, et qu'on l'avait mis à l'enchère pour le bénéfice commun des trois parties intéressées dont je parle. Mon honorable ami s'est plaint de la façon dont la ville de Régina avait été mise à l'enchère, qu'on l'avait fait au moyen d'une loterie. L'honorable premier ministre a déclaré ne pas être responsable de la manière dont l'emplacement de la ville avait été mis à l'enchère, c'est-à-dire, en ce qui a trait à la loterie.

Cependant, quelle que soit la façon dont elle a été mise sur le marché, ou quelle que soit l'autorité qui l'ait ainsi mise à l'enchère, elle l'a été et les gens ont été induits à acheter à la suite de certaines représentations faites par les agents des propriétaires du terrain, c'est-à-dire, les agents du gouvernement, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de la compagnie des terres du Nord-Ouest. Ces représentations ont été faites à l'époque de la vente ; elles

ont été faites avant et après et à l'époque où le terrain a été vendu au moyen de cette loterie et autrement. Une des représentations que l'on a faite était que Régina devait être la future capitale de la province d'Assiniboia; une autre, que cet endroit devait être une tête de ligne de division du chemin de fer canadien du Pacifique; une autre, que les quartiers de la police à cheval du Nord-Ouest devaient être placés à Régina. Ces représentations ont été clairement et distinctement faites, et cela, dans le but de porter les gens à acheter des propriétés en cet endroit.

Je ne me plains pas de ce que les représentations n'ont pas alors été faites de bonne foi. Il peut arriver que les agents les aient faites de bonne foi; mais qu'ils aient été ou non autorisés par le gouvernement à faire ces représentations, il est une chose que je désire connaître, et je désire la connaître au moyen de la motion qui a été faite pendant la dernière session du parlement. Or, il est tout à fait évident que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas fait de Régina une tête de ligne de division. Cette tête de ligne est à la Mâchoire-d'Original, quarante-cinq milles à l'ouest de la ville de Régina. Il est manifeste que, pour celui qui achète du terrain à Régina, il serait de la plus haute importance que la compagnie de chemin de fer qui a des intérêts à Régina en fit une tête de ligne de division avec bâtiments, ateliers de réparations et autres choses de ce genre. Or, il n'y a rien de tel. Les grands bâtiments — et ce sont des bâtiments spacieux et d'un grand prix — élevés par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sont construits à la Mâchoire-d'Original, et à Régina, il n'y a rien qu'une petite station de campagne. Il est aussi évident, M. l'Orateur, que les casernes de la police à cheval du Nord-Ouest ne sont pas à Régina; elles sont à deux milles et demi des limites de cette ville. La résidence du gouverneur en est à un mille et le conseil du Nord-Ouest à un bon mille.

Cependant, sur la représentation que la tête de la ligne de division serait à Régina, que les casernes de la police à cheval du Nord-Ouest seraient à Régina, ainsi que la résidence du gouverneur et le conseil du Nord-Ouest, ces gens-là ont été portés à acheter, ainsi qu'ils le disent. J'ai en ma possession une requête signée par presque tous les acheteurs de lots de ville qui demeurent à Régina, lesquels déclarent tous qu'ils ont été induits à acheter et qu'ils n'auraient pas agi de la sorte si ces promesses, qui n'ont pas été réalisées, n'avaient pas été faites. Je ne me plains pas du gouvernement sous ce rapport. J'ignore jusqu'à quel point il est responsable de la chose; j'ignore jusqu'à quel point il contrôle l'emplacement de la tête de ligne. Je ne sais rien à ce sujet, et partant, je ne porte aucune plainte contre le gouvernement sous ce chef. Je ne fais que relater les faits tels qu'ils m'ont été représentés par ceux qui ont acheté des lots à Régina, et je fais connaître les raisons qui les ont portés à se plaindre.

Quant à la construction des casernes de la police à cheval, à Régina, je suppose que ces travaux étaient sous le contrôle du gouvernement, et s'il en est ainsi, et si les représentations dont j'ai parlé ont été autorisées par le gouvernement, ces représentations étaient fausses et l'on n'a pas agi de bonne foi à l'égard de ces gens-là. Nous pouvons facilement comprendre combien il est important, pour les habitants de Régina, que le gouvernement exprime, en tout cas, son opinion au sujet de la conduite du syndicat ou des co-propriétaires de terrain relativement à l'exécution des contrats d'achat. Ces gens-là disent que l'on n'a pas agi de bonne foi à leur égard; ils veulent faire annuler les ventes qui ont été faites, et il y en a eu pour des montants considérables. Ils veulent faire annuler toutes ces ventes et demandent au gouvernement de les traiter généreusement et libéralement. Ils demandent à ce syndicat, aux co-propriétaires de ces terrains, de ne pas les obliger de payer des propriétés qu'ils ont achetées sous certaines représentations auxquelles on n'a pas donné suite.

M. CAMERON (Huron).

Je demande les documents dont il est fait ici mention, afin que nous puissions comprendre toute la question du commencement à la fin. Je serais heureux de savoir si le gouvernement a pris quelques décisions au sujet de cette affaire. Je suis sûr que ceux qui habitent les environs de Régina seront heureux d'apprendre qu'il est arrivé à une conclusion définitive, car le gouvernement et la compagnie du chemin de fer, en ne donnant pas suite à ces représentations, ont nuï sérieusement au progrès et à la prospérité de cette localité. Nous pouvons facilement comprendre que ceux qui se sont rendus en cet endroit pour s'y établir, dans l'espérance que Régina serait une tête de ligne de division et que les casernes de la police à cheval y seraient construites, ont été désappointés en voyant que ces casernes se trouvent à deux milles et demi de la ville et que la tête de ligne est à la Mâchoire-d'Original. Un forgeron ou un charpentier qui se rend là sur la représentation que la tête de ligne de division du chemin de fer canadien du Pacifique y sera fixée et qui voit qu'elle est à quarante-cinq milles à l'ouest de Régina, ne s'y établira pas, comme on peut le penser.

Il est malheureux que ces représentations aient été faites, puisqu'on n'avait pas l'intention d'y donner suite. Je puis citer le fait que des gens ont acheté des terrains à Régina seulement parce qu'ils se fiaient à ces représentations, et l'on comprend aisément que l'établissement d'une capitale, comme celle de la province d'Assiniboia, où se trouveraient la tête de ligne de division du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que les casernes de la police à cheval du Nord-Ouest, soit de nature à attirer une population considérable. Toutes ces représentations étaient fausses et ceux qui se sont établis à Régina ont été très désappointés. Ils espèrent que l'on dédommagera de quelque façon ceux qui ont fait des placements à la suite de ces représentations.

En demandant ces documents, j'ose espérer que le ministre qui dirige ce département verra à ce que les états demandés par motion à la dernière session soient présentés, ainsi que les documents dont je propose aujourd'hui la production. Je demande donc :

Copies de tous ordres en conseil concernant le choix de Régina comme siège du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest;

Copie de toute correspondance ayant trait au choix de Régina comme capitale des dits territoires;

Copie de toute correspondance échangée entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, la compagnie des Terres du Nord-Ouest, ou les agents des dites compagnies et le gouvernement, au sujet du dit emplacement de ville;

Copie de tout arrangement ou arrangements entre les dites compagnies ou l'une ou l'autre d'entre elles et le gouvernement concernant la vente de lots dans la dite ville et indiquant les intérêts de chacune des dites parties aux dits arrangements dans les dits lots; les conditions auxquelles le gouvernement a consenti au dit choix; les conditions auxquelles les lots dans la dite ville devaient être vendus. Aussi, un état indiquant le nombre de lots vendus; la somme totale réalisée; le montant payé et le montant non payé; la personne nommée par le gouvernement pour faire ces ventes; les instructions données à tel agent et ses rapports; copie de toute correspondance d'aucune des parties susdites; pendant l'année 1883, et de toutes plaintes ou remontrances concernant la violation des conditions auxquelles les dits lots ont été vendus.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je regrette que ces documents n'aient pas été présentés à la dernière session; je ne sais réellement pas pourquoi ils ne l'ont pas été. Les employés du ministère ont été très occupés à préparer les nombreux rapports que l'on a demandés par motion à la dernière session et qui, en général, ont été présentés. Je verrai à ce que les documents soient présentés immédiatement.

A la dernière session, j'ai dit qu'un arrangement avait été conclu entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le gouvernement, en vertu duquel il devait y avoir un intérêt commun au sujet de ce terrain. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique étant une compagnie commerciale, et naturellement, son intérêt étant d'obtenir le plus d'argent possible pour les lots de la ville, le gouvernement a cru qu'il pouvait très bien la nommer au lieu d'un agent ordinaire pour fixer l'emplacement de la ville, les intérêts et les dépenses étant en commun et les bé-

néfices nets devant être divisés. Naturellement, je ne puis pas parler des représentations qui ont été faites lors des ventes, mais après la déclaration de l'honorable monsieur, je crois qu'il est de mon devoir de demander à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique que son agent prépare un rapport au sujet des représentations faites par elle-même, par ses agents, par quelque employé ou quelque personne qui se serait occupée de la chose.

En ce qui concerne le gouvernement, la seule convention qui ait été faite est que la ville de Régina serait la capitale d'Assiniboïa et du Nord-Ouest tant que ce pays ne serait pas divisé en provinces dont chacune, naturellement, aurait sa capitale. C'était là une convention ou promesse et cette promesse a été remplie. Le siège du gouvernement est à Régina; le lieutenant-gouverneur y est aussi.

L'honorable membre, je crois, dit que des personnes se plaignent—il ne se plaint pas lui-même—de ce que la résidence du lieutenant-gouverneur soit dans les environs, dans le voisinage de Régina, et ne soit pas située dans la ville même ou dans la localité aujourd'hui divisée en lots de ville. Mais cette plainte n'est pas du tout fondée. Cette résidence est dans le voisinage immédiat de Régina, et Régina est la capitale. Je ne pense pas que le gouvernement du jour et le Parlement aient manqué à leur engagement en fixant la résidence du gouverneur général à New-Edinburgh et non dans la ville d'Ottawa, lorsque Sa Majesté a choisi Ottawa comme siège du gouvernement fédéral. La même remarque s'applique à Régina. Il convient que la résidence du lieutenant-gouverneur ne soit pas dans la partie commerciale de la ville, mais qu'elle soit entourée de pelouse; et je suppose que la maison du gouverneur, entourée de pelouses bien disposées, sera un magnifique ornement pour Régina. Il en est ainsi au sujet de la police à cheval. On a dit que lorsque le chemin de fer serait construit, la police à cheval, au lieu de stationner en petits détachements dans tout le pays, aurait ses quartiers généraux à Régina. Et c'est ce qui a été fait. La plus grande partie de la police à cheval occupe les casernes de Régina. Ces casernes ne sont pas dans l'intérieur de la ville, car on a cru nécessaire, pour l'efficacité du service, que ces bâtiments fussent entourés d'une grande étendue de terrain. Les casernes sont construites sur la ligne du chemin de fer, et toutes les promesses faites par le gouvernement sous ce rapport, ont été remplies.

Quant aux représentations qui ont été faites et à la correspondance échangée entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le gouvernement, et quant aux représentations faites par quelque officier de la compagnie, c'est là une question importante.

Je verrai à ce que les documents soient présentés sans retard et alors l'honorable monsieur aura l'occasion de discuter avec moi et dans la Chambre, toute la question dont parle sa motion.

Motion adoptée.

IMPORTATION DU BLÉ ET DE LA FARINE.

M. PATERSON (Brant): Je crois que l'on devrait donner prochainement des renseignements à la Chambre au sujet de la quantité de blé et de farine importée dans les différentes provinces de la Confédération et au sujet de la quantité qui en a été exportée. En entendant une remarque faite l'autre jour par le ministre des douanes, j'ai cru qu'une motion demandant ces renseignements pour la quantité importée et la quantité exportée jusqu'au 31 décembre, pourrait entraîner quelque retard, car il peut arriver que les rapports de toutes les provinces n'aient pas été reçus. En conséquence, j'ai préparé deux motions sur cette question, dans l'espoir que le rapport demandé dans la première motion pourrait être livré immédiatement à la Chambre et que l'autre pourrait l'être le plus tôt possible. Je demande donc qu'il me soit permis de proposer que l'on présente un

état donnant la quantité de blé et de farine importée dans les diverses provinces de la Confédération et celle exportée des dites provinces pendant les cinq mois expirés le 30 novembre 1883.

Motion adoptée.

M. PATERSON (Brant): Je demande de plus, qu'il me soit permis de proposer qu'il soit présenté un état donnant la quantité de blé et de farine de blé et de blé-d'inde et de farine de blé-d'inde, importée dans les diverses provinces de la Confédération, et celle exportée des dites provinces pendant le mois de décembre 1883.

Motion adoptée.

REMISES SUR ARTICLES FABRIQUÉS POUR L'EXPORTATION.

M. PATERSON (Brant): J'ai eu occasion, en différents temps, de faire une motion semblable à celle que je suis sur le point de déposer entre vos mains, M. l'Orateur. Je fais cette motion pour une double raison. D'abord, je désire que cet état soit continu, et en conséquence, je demande qu'il soit préparé depuis la date où le dernier a été présenté à la Chambre, jusqu'aujourd'hui. En second lieu, je le demande dans le but de porter à la connaissance du ministre des douanes une faute dont il s'est rendu coupable, d'après moi, et dans le but d'y porter remède, quoique je ne crusse pas qu'il fût nécessaire de ramener cette question devant la Chambre.

L'honorable ministre doit avoir appris par l'examen des états à nous soumis l'année dernière, que les exportations de nos produits manufacturés ont diminué; que jamais, depuis qu'il est dans la position qu'il occupe aujourd'hui, elles ne sont arrivées au chiffre qu'elles avaient atteint en 1878. J'ai à maintes reprises fait observer que nos fabricants ont été lésés par les droits additionnels imposés sur leur matière première, ce qui a fait augmenter le coût de l'article manufacturé, et que faire sur les marchés du monde une concurrence heureuse à des marchandises dont le prix était si élevé, est une affaire d'exécution très difficile. J'ai aussi fait remarquer que nos fabricants ont à faire la concurrence sur les marchés étrangers contre des industriels, qui sont aidés dans leurs efforts par des consuls qui représentent les nations qui les délèguent, avantages que ceux-là seuls peuvent comprendre qui sont occupés à favoriser un commerce étranger.

Je crois qu'il est tout à fait malheureux de voir que nos manufacturiers, alors qu'ils ont le désavantage qu'entraîne la privation des secours d'un consul délégué par nous pour les conduire par la main, comme font les consuls pour les manufacturiers des autres nations; et de plus, alors que nos fabricants sont entravés dans l'importation des produits qui entrent dans la confection des articles manufacturés destinés à l'exportation, il est malheureux que l'aide qui leur a été promise par le ministère des douanes sous forme de remise de droits, ne leur ait pas été accordée.

J'ai trouvé à la dernière session que le ministre avait modifié en faveur de certaines personnes les règles relatives à la formule du serment à prêter; j'ai remarqué une singulière coïncidence dans le cas de ces personnes et je lui ai demandé—je ne l'ai pas accusé d'avoir rien fait de repréhensible, je crois que la concession qu'il a faite en ce cas était juste—d'accorder ces concessions à tous les autres manufacturiers, et je crois avoir eu de lui la promesse que les règles en question seraient modifiées dans ce sens. On m'informe que cela n'a pas été fait, dans tous les cas, pour tous les manufacturiers; et j'appelle aujourd'hui son attention sur le fait, afin que, s'il a été tellement accablé d'occupations par les autres affaires de son département, qu'il n'a pu s'occuper de ce point particulier—lequel a une importance considérable—il puisse avant longtemps remédier à cette omission. Je prends la liberté de demander par motion un état de toutes les

réclamations pour remises de droits faites au département au sujet de produits manufacturés destinés à l'exportation (non comprises dans le dernier rapport à cette Chambre), donnant les noms de ceux qui ont fait telle demande, le lieu où ils font leurs affaires, les articles pour lesquels on demandait remise de droits, le montant mentionné dans chaque réclamation, en faisant la distinction entre les réclamations auxquelles il a été fait droit de celles qui ont été repoussées, et celles qui sont encore soumises à l'examen du ministère et à propos desquelles aucune décision n'a été prise, ainsi que la raison du refus; aussi copie de toutes les règles faites par le département au sujet de ces réclamations, accompagnée de la copie d'une réclamation à laquelle il a été fait droit et de la déclaration sous serment y ayant rapport, donné par chaque exportateur.

M. BOWELL : Il n'y a pas d'objection à fournir tous les renseignements que l'honorable député demande. Je crois que la Chambre est suffisamment au fait des plaintes qui ont été portées en différents temps par l'honorable député qui a fait cette motion. Nous avons entendu le même langage de sa part sept ou huit fois, je pense, et je ne doute aucunement que nous en entendrions la répétition une ou deux fois avant la clôture de la session. Je sais parfaitement bien qu'il a fait remarquer ou qu'il a essayé de faire remarquer que l'exportation de certains produits fabriqués n'avait pas augmenté depuis que les droits actuels ont été imposés—lesquels l'ont été sous l'opération de ce qui est mieux connu sous le nom de politique nationale. Je croyais avoir suffisamment bien répondu en une occasion précédente lorsque j'ai signalé les débouchés considérables dont nous nous étions assurés dans les territoires du Nord-Ouest et au Manitoba pour certains produits manufacturés provenant des anciennes provinces, et aussi grâce au grand commerce interprovincial qui a été créé et stimulé entre les différentes provinces. Bien que mon honorable ami n'ait pas nié que tous les manufacturiers fussent engagés dans de grandes opérations et qu'ils l'ont été depuis les trois ou quatre dernières années, je tiens, à dire que les affaires de tous ces industriels ont été plus considérables que dans les précédentes occasions. Et la raison pour laquelle leurs produits n'ont pas été expédiés sur les marchés étrangers vient du fait que nous avons un marché plus considérable en deçà de nos propres frontières. J'ai fait observer qu'on réalit, au moyen de ce commerce interprovincial, nous avons créé un marché national, et que nous y avons surtout réussi en empêchant, jusqu'à un certain point, l'entrée dans notre pays de ces produits manufacturés qui autrement y seraient venus. J'ai donné dans le temps les chiffres tels qu'ils m'étaient fournis, et si j'avais pu supposer qu'on agiterait de nouveau la question, je crois que les états qui pourraient être déposés sur le bureau de la Chambre feraient voir que le commerce a merveilleusement augmenté depuis deux ou trois ans. Je ne sais ce que veut dire l'honorable monsieur lorsqu'il parle des entraves auxquelles sont soumis ceux qui importent la matière première qui entre dans la confection des divers articles fabriqués, produits en ce pays. J'ai seulement à dire que tous les cas sur lesquels on a appelé l'attention du département et mon attention à moi en particulier et où l'on alléguait que des manufacturiers et des importateurs se prétendaient lésés, ont reçus mon attention spéciale; non que je me sois borné à entrer en correspondance avec ces personnes par l'entremise du département, mais encore lorsque ces réclamations portaient un caractère sérieux, je me suis rendu moi-même dans les localités et je n'ai pas encore failli à la tâche de convaincre les gens que le département n'agissait que conformément à la loi, et que tout ce qui a été fait n'a été fait que dans l'intérêt de l'importateur honnête. Je ne prétends pas dire—et ce serait absurde de le supposer—que dans la mise en opération d'un tarif aussi compliqué que le nôtre, et avec un aussi grand nombre de ports que nous avons

M. PATERSON (Brant).

dans le Dominion, nous pouvons obtenir une uniformité parfaite, alors que nous avons tant de percepteurs qui inter-prètent si différemment même les ordres ordinaires qui sont émis et que l'on supposerait devoir être parfaitement clairs pour tout homme ordinaire.

Je ne prétends pas et n'espère pas que le département ou ses officiers arrivent jamais à cet état de perfection où l'on pourra donner des ordres susceptibles d'être parfaitement compris par tous ceux qui sont chargés d'appliquer la loi. Pour ce qui est de la remarque qu'a faite l'honorable préopinant au sujet des diverses déclarations sous serment, j'ai seulement à déclarer que toute réclamation pour remise de droits a été jugée d'après son propre mérite, et le département est allé aussi loin que la loi pouvait lui permettre pour encourager jusqu'à la dernière limite l'exportation de toutes les sortes imaginables d'articles fabriqués en ce pays. Je ne sais à quoi l'honorable député fait aujourd'hui allusion, mais j'affirme qu'aucun fabricant n'a demandé une remise de droits, ni n'a requis aucune information qui aurait pu le porter à augmenter la quantité de ses produits ou à lui faire faire des arrangements pour alimenter le marché de l'extérieur, sans que j'aie donné à sa demande toute l'attention voulue et sans que je l'aie traitée aussi littéralement que possible en me conformant à la loi telle qu'elle existait naguère et telle qu'elle est aujourd'hui. S'il y a quelques cas dont l'honorable monsieur se souvienne ou qu'il connaisse, et dans lequel on n'a pas agi comme je le dis, je serais—je parle au nom du gouvernement—heureux qu'on y appelât mon attention. L'honorable député se trompe du tout au tout quand il dit que je n'ai pas accordé toute mon attention à ces questions. Je n'hésite pas à dire que chaque fois que ces remises de droits ont été demandées ou que quelque difficulté s'est élevée entre les manufacturiers et les officiers du département, on a appelé mon attention sur l'affaire, et j'ai lu et examiné tous les papiers qui y avaient rapport. Je suis encore à savoir s'il existe un cas auquel on n'ait pas appelé l'attention non seulement de moi-même, mais de tous les officiers du département. Je dis de plus que les documents feront voir que même dans le cas dont l'honorable député a parlé à la dernière session, s'il ne m'avait pas interrompu comme il l'a fait, je lui aurais fait voir qu'on a adressé des lettres à ce fabricant particulier pour lui demander de modifier ses réclamations, et que le département ferait droit à sa demande autant que la loi le lui permettait, et qu'aucune réponse n'a été faite à cette proposition. Cependant, l'honorable préopinant, qui s'est toujours souvenu de ce cas,—car il paraît en être hanté chaque fois qu'il parle de cette question à la Chambre—ne m'a pas permis de le mettre lui et la Chambre en possession de ces faits. Ce manufacturier n'a, non plus, aucunement demandé de modifier les réclamations qu'il avait faites et auxquelles, je l'ai fait observer plusieurs fois, on ne pouvait faire droit de la façon qu'on exigeait.

Je puis donner à l'honorable député l'assurance qu'on n'a fait aucun changement qui puisse être préjudiciable au fabricant ou qui puisse lui nuire en aucune façon pour créer un commerce avec l'étranger, s'il peut trouver un marché extérieur pour les produits de son établissement. Comme nous n'avons pas de consuls à l'étranger, nous avons adopté pour principe d'accepter la déclaration et les certificats des consuls anglais aux différents ports étrangers, et aussi des consuls américains aux endroits où il n'y a pas de consuls anglais, de sorte que comme la Chambre le verra, on a offert toutes les facilités possibles à la création d'un commerce d'exportation. Je serai très content de voir produit, le plus tôt possible, tous les renseignements que mon honorable ami a demandés non seulement par cette motion, mais dans l'autre.

Motion adoptée.

RAPPORTS.

Les propositions demandant les rapports suivants reçoivent séparément l'assentiment de la Chambre.

Copies de tous les ordres du département et de toutes les annonces ayant trait à l'emprunt canadien projeté de quatre millions, avec l'état des offres faites ainsi que les taux et les montants, les offres acceptées, avec les taux et les montants, les montants acceptés depuis et le taux, et aussi le taux auquel la balance de l'emprunt est actuellement prise.—(Sir Richard Cartwright.)

Rapport du capitaine Scott, de la marine royale, et des estimateurs, au sujet de la perte du steamer *Princess Louise*, et la preuve fournie par l'enquête faite à propos de cette perte.—(M. Weldon.)

Sir JOHN A. MACDONALD propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée; et (à 5.30 heures p. m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 24 janvier 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

PÉTITIONS RELATIVES AUX BILLS PRIVÉS.

M. BEATY demande par motion la prolongation du temps fixé pour recevoir les pétitions relatives aux bills privés jusqu'à samedi, le 9 février prochain, conformément à la recommandation du comité spécial permanent.

M. BLAKE: M. l'Orateur, nous décidons à chaque session qu'à la session suivante nous n'aurons pas de ces prolongations, et la première chose que nous faisons, c'est de les accorder. Il me semble qu'en demandant une extension si considérable que celle qui va presque au 9, l'honorable député invite ceux qui sont chargés des bills privés d'attendre jusqu'au 7 ou au 8 avant de présenter leurs pétitions, et s'il est absolument nécessaire de prolonger ce temps, il vaut bien mieux le prolonger d'une semaine que de quinze jours.

M. BEATY: Ça été le sentiment du comité qu'il valait mieux prolonger jusqu'au 9 et rendre le terme final, que de le prolonger à une date plus rapprochée, pour, ensuite, le prolonger encore. Dans l'intention de ceux qui la demandent, cette extension doit être la dernière aussi bien que la première, en tant que le comité est concerné.

M. BLAKE: Si mon honorable ami dit que cette disposition aura son effet dans cette session, j'en serai très heureux.

M. BEATY: Oui.

Motion adoptée.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants ont été séparément adoptés et lus pour la première fois:—

Bill (N° 9) pour amender les différentes lois relatives à la compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.—(M. Kilvert.)

Bill (N° 10) pour amender de nouveau l'acte relatif à la constitution en corps légal de la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan-Sud.—(M. Kilvert.)

Bill (N° 11) relatif à l'union de certaines églises méthodistes y mentionnées.—(M. McCarthy.)

Bill (N° 13) pour abroger l'acte déclarant inhabiles à siéger ou à voter dans la Chambre des Communes du Canada les membres des conseils législatifs et des assemblées législa-

tives des provinces qui forment actuellement ou qui formeront plus tard partie du Dominion du Canada.—(M. Onimet.)

FRAUDES DANS L'ADJUDICATION DES CONTRATS POUR EXÉCUTION DES TRAVAUX PUBLICS.

M. CAMERON: J'ai été prié par M. Casgrain de demander par motion la permission de présenter un bill (N° 12) pour amender l'acte relatif à la prévention la plus efficace de la fraude dont sont susceptibles les contrats dont l'adjudication entraîne la dépense de deniers publics.

Le bill est lu la première fois.

HAVRE DE BAYFIELD.

Sir RICHARD CARTWRIGHT demande si on a appelé l'attention du gouvernement sur les dommages causés par les récentes tempêtes au havre de Bayfield, et si c'est l'intention du gouvernement d'inscrire une somme dans les prévisions budgétaires pour ces réparations?

Sir HECTOR LANGEVIN: En réponse à l'honorable membre, je puis l'informer que mon attention a été attirée sur ces dommages du havre de Bayfield par les récentes tempêtes. La question d'inscrire une somme dans les prévisions budgétaires pour les réparations à faire à ce havre occupe actuellement l'attention du département.

TRAITEMENTS DES JUGES.

M. McMULLEN demande si c'est l'intention du gouvernement de présenter, dans le cours de la présente session, un bill pour égaliser et augmenter les traitements des juges des différents tribunaux du Dominion.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je regrette de dire que le gouvernement n'est pas en état de répondre dès à présent à l'honorable monsieur.

LE CHEMIN DE FER GRAVENHURST ET CALLANDER.

M. COCKBURN, en demandant par motion copie de toute correspondance échangée avec les compagnies ou les particuliers au sujet de la construction ou du subventionnement du tronçon de voie ferrée projetée entre Gravenhurst et Callander, aussi copie de tout arrangement ou de toute proposition affectant ce chemin, dit: En faisant cette proposition, je désire que l'on comprenne que je ne suis animé par aucun désir d'embarrasser le gouvernement ni de mêler des affaires particulières des compagnies ou des particuliers. Les circonstances dans lesquelles cet important sujet se trouve placé me font un devoir de m'enquérir de ce qui le concerne. Je n'ai pas besoin de parler aux honorables députés de l'importance qu'a ce tronçon ou cet embranchement destiné à servir des intérêts très considérables.

Les honorables députés se rappelleront que ce projet a déjà été très favorablement accueilli par la Chambre et que les députés appartenant à l'un et à l'autre parti ont voté à l'unanimité et avec plaisir la subvention magnifique dont cette entreprise a été dotée. Ce projet est si bien connu de la majorité de la population de tout le pays, que je n'ai pas besoin d'en parler bien longuement. C'est un projet qui promet beaucoup pour le commerce, tant comme grande voie que comme chemin local, et nombre de gens qui habitent les parties centrales et occidentales de l'Ontario, et particulièrement ceux qui sont fixés dans les nouveaux établissements de colonisation de la partie nord, commencent à s'impatienter et éprouvent du malaise à ce sujet. Bien qu'une belle subvention de \$12,000 par mille ait été, il y a quelque temps accordée à cette entreprise, nous voyons que rien n'a encore été fait—la première pelletée de terre n'a

pas encore été tournée et beaucoup de gens qui habitent cette région sont, à cause de cela, très inquiets à ce sujet, et il est à désirer que le gouvernement et la Chambre prennent des mesures, en entrant en arrangement avec une compagnie quelconque ou avec quelqu'un pour faire construire le chemin. Je ne parle pas dans l'intérêt d'un particulier ni d'une compagnie de chemin de fer. Tout ce que je veux, c'est que ce retard ennuyeux prenne fin et que l'on agisse le plus tôt possible. J'ai déjà établi que cette entreprise est pleine de promesses pour le commerce, non-seulement comme ligne de long parcours, mais encore comme voie locale, et je suis porté à croire que cela porterait une compagnie de chemin de fer à l'entreprendre, vu qu'il y a déjà des établissements de colonisation importants le long de la voie projetée, établissements plus considérables qu'on ne l'imagine généralement. La voie a plus de 100 milles de long, et je ne sais pas qu'il existe un projet comme celui-là qui promette tant de profit pour si peu de dépense à faire. J'espère donc que, s'il n'y a aucune compagnie particulière prête ou disposée à en entreprendre la construction, le gouvernement lui-même assumera la responsabilité de cette entreprise comme une œuvre d'intérêt public.

Sir CHARLES TUPPER: Je puis dire qu'il n'y a aucune objection à la motion présentée par l'honorable député. Le gouvernement sera très heureux de produire sous peu tous les papiers qui ont trait à cette affaire. Je dois dire cependant qu'il y a des négociations pendantes qui ont pour but d'assurer la construction du chemin, et peut-être vaudrait-il mieux terminer ces négociations avant de déposer les documents sur le bureau.

La Chambre n'exigera pas la preuve de l'importance que le gouvernement a attachée à cette entreprise, lorsqu'elle se rappellera qu'elle a acquiescé à la proposition qu'elle a approuvée dans la dernière session, la proposition d'accorder une subvention considérable à cette voie. On se souviendra que nous avons alors exprimé à la Chambre notre détermination de ne prendre des arrangements pour faire construire cette importante ligne de communication entre Gravenhurst et le chemin de fer du Pacifique canadien, que si nous pouvions assurer la complète indépendance de cette voie et empêcher qu'aucun intérêt local ne compromît son utilité, attendu que nous voulions que cette ligne demeurât tout à fait libre. Le retard apporté à la construction de cette voie vient, je puis le dire, de la difficulté qu'il y a à assurer la garantie qui a été donnée à la Chambre et que le gouvernement considérait comme tellement importante que, sans elle, il se serait abstenu de faire des arrangements dans lesquels elle n'aurait pas été comprise. J'espère toutefois que nous serons prêts sous peu à soumettre à la Chambre des propositions qui atteindront l'objet visé.

Motion adoptée.

ÉDIFICES PUBLICS.

M. LISTER demande par motion un état contenant le nom de chaque cité, ville et village du Dominion du Canada où l'on a construit des édifices publics, soit des bureaux de poste, soit des hôtels de la douane—ou les deux sortes d'édifices depuis le 1er janvier 1879; et donnant aussi le nom de chaque cité et ville du Dominion où l'on est à construire de tels édifices, avec le coût ou l'estimation du coût de chaque.

M. MACKENZIE: Je propose que les mots suivants soient ajoutés à la motion:

Avec un état donnant la population de chaque cité, ville ou village, ainsi qu'un état faisant connaître les revenus donnés par les bureaux publics de ces cités, villes ou villages.

J'espère que l'honorable député n'aura pas d'objection à ce que ces mots soient ajoutés.

M. LISTER. Je n'y ai pas d'objection.

M. COOKBURN.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je ne vois pas d'objection à l'adoption de la motion faite par l'honorable député, ni à l'amendement, mais je désire que la date, au lieu d'être fixée au 1er janvier 1879, soit fixée au 1er janvier 1874. Si l'honorable député veut modifier sa proposition dans ce sens, je n'objecterai pas à ce qu'elle soit adoptée.

M. COOK: Je demande à l'auteur de la motion qu'il la fasse de façon à comprendre les édifices en cours de construction.

La motion telle que modifiée est adoptée.

CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER.

M. HOUDE: Il y a quelques semaines la presse a annoncé qu'une nouvelle voie ferrée, de longueur médiocre, mais d'une importance considérable comme tronçon de raccordement, venait d'être mise en exploitation, en arrière de Montréal, entre le Sault-au-Récollet et Lachine: le chemin de fer Union Jacques-Cartier. La ville de Québec et la contrée qui se trouve entre la rive nord du Saint-Laurent et Montréal, s'est surtout rejouie de ce fait, parce qu'elle le considérait comme le commencement d'une ère de trafic d'entier parcours, c'est-à-dire sans transbordement et à toutes les saisons de l'année, avec les États de la Nouvelle-Angleterre. Mais quelques jours plus tard est arrivée une nouvelle qui a gâté le plaisir causé par la première: le chemin de fer du Pacifique canadien avait coupé les communications entre le chemin de fer Union Jacques-Cartier et le chemin de fer du Nord. Si je ne fais pas erreur, on s'est adressé immédiatement au gouvernement fédéral pour faire régler ce différend. C'est pour faire connaître à la Chambre et à tout le public la nature de cet appel, que je présente la motion dont j'ai donné avis. Comme la chose est actuellement soumise aux tribunaux, je ne veux rien dire qui la puisse préjuger; mais je crois qu'il peut m'être permis d'appeler la sérieuse attention du gouvernement sur le dommage considérable causé aux hommes d'affaires et aux cultivateurs par le fait que la compagnie du chemin de fer du Pacifique a fait arrêter le trafic sur le chemin de fer Union Jacques-Cartier en refusant de transporter les voitures du chemin de fer de la rive Nord à partir de Saint-Martin jusqu'au Sault-au-Récollet et *vice versa*. Le résultat est que les marchands de Québec ne peuvent avoir la farine et les autres produits de l'ouest qui leur sont directement expédiés; et les importateurs de foin, etc., sur la rive nord du Saint-Laurent, surtout entre Trois-Rivières et Montréal, voient leurs wagons dirigés directement sur la Nouvelle-Angleterre, leur marché ordinaire, ce qui est très ennuyeux pour eux et ce qui, à ma connaissance personnelle, leur a, dans quelques cas, causé des dommages considérables.

Il me semble que le gouvernement serait tout à fait justifiable d'intervenir pour engager la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien à respecter davantage les intérêts du public, tout en veillant aux siens, et à consentir à un compromis raisonnable. Par exemple elle pourrait fort bien transporter les voitures du chemin de fer de la rive Nord depuis Saint-Martin jusqu'au Sault-au-Récollet et les ramener, en tenant un état du nombre de wagons ainsi transportés, et attendre que les autorités judiciaires actuellement saisies de la question aient rendu une décision finale sur la rémunération réclamée pour ce service. Si je suis bien renseigné, et je crois que je le suis, l'autre partie au procès consentirait à un pareil arrangement, qui serait certainement très acceptable. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne devrait pas s'y opposer. A tout événement le gouvernement devrait justement et légitimement protéger une partie considérable du pays en engageant cette grande et fière compagnie—qu'il a, je suppose, les moyens d'influencer—à se montrer sous un jour plus favorable dans cette affaire. J'espère donc que le gouvernement trouvera moyen d'intervenir, en vue de l'intérêt public, et ce le plus tôt possible. Je demande par ma mo-

tion la correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, ou aucune autre compagnie, au sujet de l'ouverture du chemin de fer Union Jacques-Cartier.

M. GIROUARD : La motion faite par mon honorable ami intéresse une partie du comté que je représente. Ce chemin de fer va de Laachine à la Rivière-des-Prairies, en passant à travers une paroisse très importante en arrière de la ville de Montréal. Il a été construit, je ne dis pas surtout dans l'intention, mais certainement dans l'intention de fournir une communication avec la ville de Montréal, pour de là se diriger par chemin de fer vers l'est aussi bien que vers l'ouest. Il arrive qu'en conséquence de la décision prise par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, aucun train ne circule sur la voie, bien qu'elle ait été terminée il y a quelques mois. Je crois que la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier prétend qu'elle a droit de circuler sur le chemin de fer du Pacifique canadien, et je crois que cette dernière compagnie nie ce droit. Je ne veux pas dire un seul mot pour ou contre les prétentions d'aucune des parties. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien peut être dans son droit. Mais il me semble que c'est un pouvoir bien extraordinaire qu'exerce une compagnie comme celle du chemin de fer du Pacifique canadien, laquelle jusqu'à un certain point est une entreprise nationale, lorsqu'elle vient dire : "Nous ne permettrons à aucun convoi de passer sur notre chemin."

Je crois que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien devrait laisser passer ces trains, laissant aux tribunaux de fixer les prix à être payés à cette compagnie d'après les dispositions générales de l'acte relatif aux chemins de fer, ou conformément aux dispositions spéciales qu'on dit avoir été prises lorsque a été effectuée la vente faite par le gouvernement de Québec au chemin de fer du Pacifique canadien. Je ne sais pas si ce parlement est ou n'est pas en tant de juridiction dans l'espèce; mais qu'il ait juridiction ou qu'il n'en ait pas, j'espère que le chemin de fer du Pacifique canadien verra qu'il ne convient pas de refuser de laisser passer les trains de cette compagnie sur la voie en question, bien qu'elle puisse réserver la définition de ses droits de la façon que j'ai dit.

Sir CHARLES TUPPER : A propos de cette question, je dois dire qu'il ne peut y avoir d'objection à ce que toute la correspondance en la possession du gouvernement soit produite. Il est très malheureux que cette difficulté ait surgi et que le commerce d'une partie très importante du pays ait été si considérablement affecté à cause du défaut d'accord entre les deux compagnies intéressées, savoir: la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc et la compagnie du chemin de fer du Pacifique. La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc m'a écrit pour me faire remarquer qu'il lui était impossible de faire le trafic, vu qu'elle ne pouvait passer sur une partie du chemin construit et possédé par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et j'ai immédiatement soumis la question au ministère de la justice pour savoir si le gouvernement avait le pouvoir d'intervenir. La réponse du département a été que nous n'avions aucun pouvoir, que le parlement seul pourrait concéder à une compagnie quelconque le droit de circuler sur la voie d'une autre compagnie; que ni le gouvernement, ni le comité des chemins de fer du Conseil privé n'étaient nantis d'un pouvoir qui pût justifier notre intervention.

Muni de cette réponse à la question de droit, j'ai fait ce que j'ai pu à ce sujet auprès de la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Je lui ai parlé de mon embarras, et j'ai exprimé le désir qu'il n'y eut point d'interruption dans ce trafic. Voici ce qu'a dit la compagnie: Nous sommes prêts à laisser passer le trafic sur nos voies, mais nous exigeons pour la protection de nos droits, que l'on consente à nous payer un certain montant sujet à l'adjudication finale quant aux droits que ces gens peuvent avoir. Nous ne voulons

pas un seul instant obstruer le trafic, mais nous devons agir comme nous le faisons pour défendre nos droits et nous mettre en état d'obtenir la considération à laquelle nous avons droit. Je regrette qu'on n'ait pu trouver le moyen soit d'adopter ce mode, soit de permettre au trafic de passer, sujet à une compensation à être donnée par la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc, jusqu'à ce que la question soit définitivement jugée. Je crois qu'elle a été soumise aux tribunaux et que dans les circonstances, le parlement seul a droit de s'occuper de l'affaire.

Motion adoptée.

DÉSAVEU DES LOIS PROVINCIALES.

M. MULOCK demande, par motion, copie de tous les arrêtés du conseil, rapports, correspondances, non encore produits, au sujet de l'exercice ou du non exercice du pouvoir de désaveu des lois provinciales, avec un état indiquant les dates de la prorogation de chaque parlement provincial; les dates auxquelles les actes de la session ont été reçus à Ottawa, et copie des dépêches adressées aux lieutenants-gouverneurs à propos du transfert de ces actes au gouvernement du Canada.

M. BLAKE : A ce propos j'appellerai l'attention du gouvernement sur le relâchement de la pratique qui, autant que je comprends la chose, a été suivie pour transmettre les actes des législatures locales. On a découvert, quand j'avais une responsabilité à ce sujet, qu'il y avait des délais très considérables dans le transfert des actes, et pendant cette période on a adopté un arrêté du conseil en conformité duquel des instructions ont été envoyées aux lieutenants-gouverneurs des différentes provinces les requérant, et autant que je m'en souviens, leur enjoignant de transmettre dans un certain laps de temps—je crois que c'était six semaines après la clôture du parlement provincial—leurs actes pour être soumis à l'examen de l'exécutif. Il est très clair qu'à la première occasion convenable, après que les actes ont été sanctionnés, ils devraient être transmis, car si on laisse écouler un temps indéfini avant qu'ils soient transmis, ces actes, qui peuvent être désavoués plus tard, restent valides, et strictement parlant, jusqu'à ce qu'ils soient transmis, le gouvernement ne peut pas s'en occuper.

On m'informe que dans plus d'une circonstance on a laissé écouler un temps beaucoup plus long que six semaines, une période de près d'un an, sans que des actes des législatures locales aient été transmis au secrétaire d'Etat, et l'on dit qu'en conséquence—et j'ose dire que la chose est exacte—il est impossible au gouvernement d'examiner ces actes pour savoir s'ils doivent être désavoués ou non. A propos de la motion de mon honorable ami—qui, je n'en doute pas, recevra l'assentiment de la Chambre, parce que, excepté pour la dernière partie, c'est une motion qui se fait usuellement, et quant à la première partie elle est pertinente—j'appellerai l'attention sur ces faits et j'appuierai sur la convenance qu'il y a pour le gouvernement de rappeler à ses officiers, les lieutenants-gouverneurs, l'arrêté qui a été rendu, et de les inviter à s'y conformer en autant que la chose est praticable.

Sir LEONARD TILLEY : Je crois qu'après la réception des bills, le gouvernement du Dominion a un an pour agir.

M. BLAKE : Certainement; mais ce que j'ai fait remarquer à l'honorable député, c'est que jusqu'à ce qu'il soit reçu, un acte auquel on peut plus tard trouver des objections et qui peut être désavoué, reste valide, et en retardant toujours de transmettre l'acte, vous retardez pour toujours l'exercice de ce pouvoir.

Sir LEONARD TILLEY : Oh! oui.

Motion adoptée.

RAPPORTS.

Les propositions demandant les rapports suivants reçoivent séparément l'assentiment de la Chambre :

Etat indiquant pour le temps écoulé depuis la période comprise dans l'ordre de la Chambre des Communes de la dernière session au sujet du fonds de retraite, 1° le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte; 2° le nombre de personnes mises à la retraite avec pension, pendant l'année, en vertu de l'acte; 3° le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratuité, en vertu de l'acte; 4° le montant total versé à la caisse depuis l'origine par celles qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension, ou qui se sont retirées avec une gratuité, faisant la différence entre celles dont la mise à la retraite a été occasionnée par l'abolition de la charge; celles mises à la retraite autrement et celles qui se sont retirées avec une gratuité; 5° le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées pendant leur service; 6° le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes mortes dans l'année, pendant leur service. (M. Blake.)

Copie des jugements de la Cour Suprême du Canada, non encore soumis, sur la question du pouvoir législatif relatif à la réglementation de la vente des liqueurs enivrantes, et du jugement du comité judiciaire du Conseil Privé dans la cause de *Hodge vs La Reine* sur ce même sujet; aussi, copie des notes sténographiques des procédés pris devant le comité, et de toute correspondance se rattachant à cette cause; et aussi, copie des notes sténographiques des procédés pris devant le comité dans la cause de *Russell vs. La Reine*.—(M. Blake.)

Sir LEONARD TILLEY propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et (à 4.05 heures p.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 25 janvier 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

RAPPORT.

Le rapport suivant a été déposé sur le bureau de la Chambre :

Rapport du ministre des chemins de fer et canaux.—(Sir Charles Tupper.)

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont déposés séparément et lus pour la première fois :

Bill (N° 14) pour fusionner la Chambre de Commerce de la cité de Toronto et la Halle au blé de Toronto.—(M. Beaty.)

Bill (N° 15) à l'effet de restreindre la juridiction de la cour suprême en appel.—(M. Landry, Montmagny.)

Bill (N° 16) pourvoyant à la déclaration des titres de propriété du sol et pour en faciliter le transfert dans les territoires du Canada.—(M. McCarthy.)

ÉCOLES PUBLIQUES DU MANITOBA.

Sir LEONARD TILLEY propose que la Chambre se forme en comité général mardi, pour examiner la résolution suivante :

M. BLAKE.

Qu'il est expédient de décréter que le gouverneur en conseil pourra autoriser l'avance à la province du Manitoba, pour aider aux écoles publiques dans cette province, de la somme de dix mille piastres, dont l'avance, pour l'exercice 1880-81, a été autorisée par l'acte 41 Vict., chap. 13, et d'une somme supplémentaire, n'excédant pas trente mille piastres, faisant quinze mille piastres pour chacun des exercices 1881-82 et 1882-83; les dites sommes devant être avancées à même le fonds du revenu consolidé et remboursées à ce fonds avec intérêt au taux de cinq pour cent par année, à même les premiers produits de la vente des "Terres des Ecoles" dans la dite province sous l'opération de l'Acte des terres fédérales, de 1883.

La motion est adoptée.

RAPPORT OFFICIEL DES DÉBATS DE LA CHAMBRE.

M. BOWELL, en proposant d'ajouter les noms de MM. Foster et Royal au comité spécial chargé de surveiller les débats de la Chambre, dit : On a appelé mon attention sur le fait qu'il serait mieux de mettre un autre monsieur représentant la langue française dans le comité, et aussi un représentant des provinces maritimes; et en examinant la liste des membres de la Chambre, nous avons cru que les deux membres dont on a mentionné les noms étaient peut-être aussi éligibles que d'autres à cette position. Je suppose que la Chambre n'aura pas d'objection particulière à cette motion.

M. BLAKE : Ce comité, qui est un comité de la Chambre, ayant à remplir des devoirs importants et qui peuvent devenir délicats, au sujet de la publication des débats, a toujours été, je crois, et je sais qu'il est certainement aujourd'hui, composé de façon à ce que, comme il convient, le côté ministériel de la Chambre ait la majorité, mais dans la proportion de cinq à quatre. L'honorable préopinant propose maintenant que ces proportions soient changées de façon à ce qu'elles soient de sept à quatre. Je crois qu'il faut pour plusieurs raisons objecter à cela. Il serait beaucoup mieux de garder les proportions comme elles sont actuellement, et l'honorable monsieur aurait pu au moins prendre le nom d'un autre membre de ce côté-ci de la Chambre. Je recommande que le nom d'un honorable député siégeant de ce côté-ci de la Chambre soit substitué à l'un des deux noms proposés,—je n'ai pas d'autre objection à faire à ces noms,—afin de laisser la majorité comme elle est, et, autant que possible, les deux côtés de la Chambre dans une proportion égale.

M. BOWELL : Je n'ai pas entendu recommander de nom par l'honorable préopinant. Il ne peut pas y avoir d'objection à l'addition d'un autre nom à la liste, mais je crois que les deux messieurs que j'ai nommés devraient faire partie du comité. Si l'honorable monsieur pense que son côté de la Chambre ne sera pas suffisamment protégé on ne peut pas s'opposer du tout à l'addition d'un autre nom.

M. BLAKE : L'addition d'un autre nom, lorsque l'honorable monsieur en propose deux nouveaux, ne maintiendra pas la proportion. C'est pourquoi je propose une substitution au lieu d'une addition.

M. BOWELL : Si l'honorable monsieur veut réfléchir que la représentation de son côté de la Chambre dans le comité est beaucoup plus forte que dans aucun autre comité.

M. BLAKE : Certainement, et pour des raisons tangibles.

M. BOWELL : J'avoue franchement que je n'ai pas songé à cette affaire. J'ai recommandé deux noms comme était ceux de députés qui devaient représenter la Chambre dans le comité. Si l'honorable monsieur veut recommander un nom je proposerai qu'il soit ajouté; mais je ne me sens pas porté à retirer ni l'un ni l'autre des noms que j'ai proposés.

M. BLAKE : Je recommande le nom de M. Innes.

M. BOWELL : C'est un très bon nom et je propose l'adoption du nom de M. Innes aux noms mentionnés dans la motion.

La motion telle qu'amendée est adoptée.

TRAVAIL AUX MINES DANS LE NORD-OUEST.

M. LISTER demande si c'est l'intention du gouvernement, durant la présente session du parlement, de présenter et de faire adopter un acte ayant rapport aux travaux des mines d'or et d'autres minéraux, excepté le charbon, dans les territoires du Nord-Ouest.

Sir JOHN A. MACDONALD : En réponse à l'honorable député, je pourrais dire que la section 42 de l'acte ayant rapport aux terres du Dominion, de 1881, pourvoit à ce que les terres contenant du charbon ou d'autres minéraux seront traitées de façon et à des conditions qui seront de temps à autre fixées par le gouverneur en conseil au moyen de règlements préparés à cette fin. Les règlements concernant le travail dans les mines d'or et d'autres minéraux, excepté le charbon, ont été préparés et attendent l'examen du gouverneur en conseil. Ils seront déposés sur le bureau de la Chambre au commencement de la semaine prochaine.

EXPLOITATION DES MINES SUR LE CREEK BAKER, T.N.O.

M. LISTER : Y a-t-il eu quelqu'un d'autorisé par le gouvernement pour accorder des patentes pour exploiter des mines dans les territoires du Nord-Ouest? Si oui, donnez la date de la nomination et le chiffre du traitement. Si telle nomination n'a pas été faite, le gouvernement a-t-il concédé des terres à la compagnie Healy ou Dennis, sur le creek Baker ou sur la rive sud de la rivière à l'Arc, au sud de Silver-City? Si oui, quand la concession a-t-elle été faite, quelle quantité de terre comprend-elle et quelle a été la considération? Si telle concession n'a pas été faite, la dite compagnie ou aucune autre, ou une personne quelconque ou des personnes ont-elles reçu une patente ou une autorisation quelconque d'extraire les minéraux dans le Nord-Ouest? Si oui, donnez la date de chaque patente et la quantité de terre qu'elle comprend.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le ministre de l'intérieur sait que MM. Dennis et Healy ont fait une découverte à l'endroit connu sous le nom de Creek Baker. Nous avons actuellement d'eux au département une demande de permis de mine. On ne peut leur faire aucune concession ni à personne autre tant que les règlements relatifs à l'exploitation des mines ne seront pas en vigueur, alors nous nous occuperons de leur affaire en nous conformant aux règlements.

IMMIGRATION AU CANADA.

M. BLAKE demande : A quel chiffre le gouvernement évalue-t-il le nombre d'immigrants qui se sont établis au Canada l'année dernière; quel est le nombre de ceux qui se sont fixés dans le Manitoba et le Nord-Ouest; et le nombre de personnes émigrées d'autres parties du Canada qui se sont fixées dans le Manitoba et le Nord-Ouest?

M. POPE : Le nombre d'immigrants qui sont venus au Canada dans le cours de l'année dernière et qui ont manifesté l'intention de s'établir ici, est, d'après les rapports de nos agents et d'autres personnes, de 133,303. On rapporte en outre que 1,000 personnes se sont établies entre Emerson et les Montagnes-Rocheuses. D'après moi, ce nombre est inférieur au nombre réel, et c'est aussi l'opinion de nos agents. Pour ce qui est du nombre des immigrants qui se sont établis au Manitoba et au Nord-Ouest, on le fixe à 50,400. Je ne suis pas en état de répondre à la dernière partie de la question de l'honorable monsieur, mais je vais lui passer une réponse.

RAPPORT DES BANQUES.

M. MASSUE : Le gouvernement a-t-il l'intention de présenter, dans le cours de cette session, un projet de loi pourvoyant à ce que les rapports faits par les banques soient soumis à l'examen et au contrôle d'inspecteurs?

Sir LEONARD TILLEY : En réponse à la question de l'honorable député, je puis dire que le sujet sur lequel il a appelé l'attention est actuellement soumis à l'examen du gouvernement.

FERME D'APPROVISIONNEMENT N° 20.

M. CAMERON (Huron), demande par motion un état donnant les arrêtés du Conseil ou les ordres du département concernant la vente de la ferme d'approvisionnement N° 20 sur la Creek-au-Poisson, près de Calgary, ou autorisant la vente de la dite ferme; aussi un état donnant: 1. Le nombre d'acres en culture sur la dite ferme à l'époque de la vente; 2. Les bâtiments et leur coût; 3. Toutes demandes faites pour l'achat de la dite ferme; 4. Copie de l'acte de transfert ou du contrat passé entre le gouvernement et l'acquéreur; 5. Le prix dont on est convenu pour l'achat de la dite ferme et le mode de paiement; 6. Et copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou le département de l'intérieur et aucune personne quelconque touchant la dite ferme ou sa vente.

Il dit: Lundi dernier, j'ai appelé l'attention du gouvernement sur cette ferme en demandant au ministre:

"Si la ferme d'approvisionnement N° 20, au Creek-au-Poisson, près Calgary, a été vendue; quand, à qui et pour quel prix, et si la vente a été faite privément ou à l'enchère publique."

En réponse à cette question l'honorable premier ministre a dit:

"La ferme d'approvisionnement N° 20 a été vendue à l'honorable docteur Robitaille au prix de \$3 l'acre, à vente privée, et non à l'enchère publique."

Je dois dire que j'ai été quelque peu surpris d'entendre l'honorable premier ministre dire que cette propriété de prix avait été vendue par le gouvernement, à vente privée et à raison de \$3 l'acre. Cette ferme, en autant que je connais la chose, est très considérable et vaut beaucoup. Elle comprend, je crois, quelque 3,000 acres, et elle a été établie il y a quelques années par le gouvernement comme ferme d'approvisionnement; le but était d'y cultiver du grain pour approvisionner les fermes modèles et les sauvages. Elle a été exploitée, et si je suis bien informé, le résultat a été heureux pendant quelques années. Un grand nombre d'hommes y ont été employés, et on y a dépensé des sommes considérables pour l'améliorer, la cultiver et y ériger des constructions. Elle est située à quelques milles de Calgary, dans un endroit que l'on considère comme une des meilleures parties du Territoire du Nord-Ouest; on dit que la terre est de première qualité. Il est difficile de s'assurer, par l'examen des documents publics, du montant exact qui y a été dépensé. Dans un rapport de 1880, on dit qu'il y avait 465 acres en culture, dont la plus grande partie était clôturée; qu'il y avait sur les lieux des bâtiments d'une certaine valeur; qu'on y avait fait d'autres améliorations; mais il est difficile de trouver dans les rapports soumis à la Chambre par le ministre chargé des affaires des sauvages, quel a été le vrai chiffre des dépenses. Je devrais dire, d'après ce que j'ai pu voir, qu'on a dépensé au moins \$10,000 sur cette ferme, qui a été vendue à raison de \$3 l'acre, à vente privée, au lieutenant-gouverneur de la province de Québec.

Comme je l'ai dit, M. l'Orateur, la ferme a été établie pour un but spécial, et d'après ce que j'ai vu dans les rapports, cette ferme a été une entreprise heureuse, bien adaptée aux fins auxquelles elle était destinée. A en juger aussi par les documents auxquels nous avons accès, il n'y

avait pas la moindre raison pour justifier la vente de cette ferme, et surtout je ne vois pas qu'il pût y avoir une raison pour s'en débarrasser à vente privée au docteur Robitaille, le lieutenant-gouverneur de la province de Québec. Le premier rapport sur lequel j'ai pu mettre la main était une communication venant de Norman T. McLeod, l'un des agents des sauvages dans le Nord-Ouest, et adressée au lieutenant-gouverneur. Dans ce rapport M. McLeod parle de cette ferme et de plusieurs autres; il signale les difficultés qu'il y a à les mettre en exploitation, et, naturellement, on peut facilement comprendre pourquoi, à cette époque, en 1880, il y avait de la difficulté à les faire valoir, isolées qu'elles étaient et d'accès difficile. Dans le document de la session n° 14, de l'année 1881, je vois, entre autres choses, que M. McLeod fait la déclaration suivante :

Je regrette d'avoir à faire rapport du fiasco complet qu'a subi la mise en exploitation des deux fermes d'approvisionnement au Creek-du-Poisson et à la Pincher-Creek, dû en grande partie à des causes inévitables. Le printemps a été froid et tardif; la végétation a été lente. La terre n'était pas dans un état à faire espérer une pleine récolte, et comme une forte partie n'en avait été défrichée pour la première fois qu'au printemps, les graines ont germé tard. Les grains de semence qui leur étaient destinés ne leur ont pas été livrés à temps, et le 23 août une forte tempête de neige suivie d'un froid intense a détruit le grain tard semé.

La ferme de la Creek-au-Poisson a aussi été visitée, au mois de juillet, par une violente tempête de grêle, qui a causé des dommages considérables aux récoltes. On dit que ces orages sont fréquents dans cette partie du pays. Malgré ces contretemps, les fermiers du voisinage, où le terrain était convenablement préparé et où l'on avait fait les semailles de bonne heure, ont eu de belles récoltes d'orge et d'avoine; ce qui prouve que ces grains peuvent être cultivés avec succès. Les pois rapportent aussi de jolis bénéfices, mais vu qu'à l'heure qu'il est ils ne sont pas en demande, on ne les cultive pas. Ce grain pourrait former partie, avec avantage, de la nourriture destinée aux sauvages. Le succès de la culture du blé n'est pas aussi certain; mais je crois que cela dépend plus de l'infériorité de la semence et du peu de soin que l'on a apporté à la préparation du grain avant de le semer dans le but d'empêcher la nielle, que du climat et du sol.

Nous voyons, néanmoins, que ces difficultés disparaissent d'année en année, à mesure que l'on présente ces rapports, et, en fin de compte, l'on peut faire la culture avec succès; et l'inspecteur des agences des sauvages dit que cette propriété a de la valeur. Je vois que dans son rapport au lieutenant-gouverneur Dewdney, en date du 1er décembre 1881 et inséré dans les documents de la session de 1882, M. Wadsworth, inspecteur des agences des sauvages et des fermes, parle de cette ferme en ces termes :

J'ai ensuite visité la ferme du Creek-au-Poisson, où je suis arrivé le 5 de mai. M. J. J. McHugh en avait la surveillance; il y était arrivé environ dix jours auparavant de la rivière Qui-Barre. Il était activement occupé à semer du grain, de la graine de légumineuses, etc.; bien qu'il eût en quelque sorte à compter sur des ouvriers inexpérimentés et qu'il manquât de chevaux, ses travaux avançaient assez rapidement. Il y a ici 465 acres de terre défrichée et ce terrain est presque tout entouré de clôtures; tout indique que les instruments aratoires dont la ferme est pourvue ne permettent pas de faire des travaux considérables. Dans un pays où les gages sont élevés et la nourriture énormément chère, il est évident que pour cultiver avantageusement, l'on doit employer sur une grande échelle les instruments qui épargnent du travail; l'on devrait aussi remplacer les bœufs par les chevaux.

Vous remarquerez que ce rapport est daté du 1er décembre 1881, et a trait aux travaux de cette année-là. Vous remarquerez aussi que le rapport dit que l'on a cultivé 465 acres, dont la plus grande partie était entourée de clôtures. Je vois dans les documents de la session de 1883 un rapport envoyé par le même agent au lieutenant-gouverneur Dewdney, lequel rapport a trait à l'année 1882. Il dit :

Les récoltes produites par les fermes-modèles n'ont pas été très bonnes. Il y aura entre un et deux mille boisseaux sur la ferme du Creek-au-Poisson, ainsi qu'une récolte considérable de pois et d'orge. Les pois que j'enverrai le printemps prochain pour semer sur les réserves, pourront, comme je le crois, être cultivés pour la nourriture des sauvages, qui peuvent en faire de la soupe.*** A Calgary, les Sarcees n'ont pas eu autant de succès, mais nous avons agi de façon à faire venir de la ferme du Creek-au-Poisson une assez grande quantité de pommes de terre et d'autre semence pour le printemps prochain, et j'espère que l'année prochaine, je pourrai faire une bonne récolte sur cette réserve.

Il n'y a là rien qui indique que ceux qui ont la surveillance de cette ferme, aient dit au gouvernement qu'il était désirable que la ferme fût vendue ou qu'on en disposât de

M. CAMERON (Huron).

quelque façon. Plus loin, dans le même rapport, M. Wadsworth, dit :

Sous l'administration de M. Doyle, cette ferme était en bon ordre; on avait semé une grande quantité de grain et tout promettait une abondante récolte. Les observations que j'ai faites au sujet de l'abandon de la ferme de Pincher-Creek peuvent aussi s'appliquer ici. Je puis dire que c'est une propriété de grande valeur et qui réaliserait une forte somme d'argent dans le cas où elle serait vendue.

Or, c'est là le rapport fait au département par M. Wadsworth, l'inspecteur des agences des sauvages, lequel rapport a dû venir à la connaissance de M. Dewdney et du ministre qui dirige le département; mais l'on ne recommande pas de disposer de la ferme. Au contraire, dans une partie précédente du même rapport, M. Wadsworth parle du succès continu de la ferme et dit qu'en définitive les sauvages du Nord-Ouest en retireront de grands avantages. Cependant, l'honorable premier ministre nous a dit que cette ferme avait été vendue au lieutenant-gouverneur de la province de Québec moyennant la somme élevée de \$3 l'acre. Elle a été vendue privément. Le public ne savait pas que cette ferme devait être mise à l'enchère; personne que je sache ne connaissait la chose, si ce n'est M. Robitaille et un autre lieutenant-gouverneur.

Je ne sais pas pourquoi le gouvernement a vendu cette ferme. Je ne cherche pas, pour le moment, à le savoir. Il se peut qu'il ait eu des raisons pour agir comme il l'a fait, mais personne ne connaît ces raisons. Mais je me plains de ce que cette ferme a été vendue à vente privée pour le tiers de ce qu'elle valait. C'est l'estimation des gens qui demeurent dans le voisinage de la ferme; ce sont des amis du gouvernement, qui habitent la ville de Calgary. Ces gens-là m'ont dit que la propriété valait trois fois le montant que le gouvernement en a obtenu.

L'honorable premier ministre nous dit qu'elle a été vendue à vente privée au lieutenant-gouverneur Robitaille. L'honorable monsieur veut-il dire qu'un autre lieutenant-gouverneur n'a pas des intérêts dans cette vente? Je suis prêt à affirmer, à lui prouver qu'un autre lieutenant-gouverneur a des intérêts dans cette ferme. J'affirme, sans crainte d'être contredit, que deux lieutenants-gouverneurs ont été visités cette ferme et en ont évalué le prix. Je sais, en outre, qu'un des lieutenants-gouverneurs, dont l'honorable premier ministre n'a pas fait connaître le nom à la Chambre, a cherché à vendre une partie de cette ferme, après l'avoir achetée du gouvernement. Je prétends que si cette ferme a été vendue au nom du lieutenant-gouverneur Robitaille, il y a un autre lieutenant-gouverneur tout aussi intéressé que lui. Je dis que s'il en est ainsi, c'est un outrage et un scandale de la part du gouvernement, et il doit se laver de cette accusation.

Je ne dis pas, pour le moment, que l'honorable premier ministre ou le gouvernement ait eu connaissance de tout ce qui s'est passé à ce sujet. Je ne puis dire, avant que les documents ne soient présentés, si, oui ou non, ils ont échangé des correspondances à ce sujet avec l'autre lieutenant-gouverneur. Mais je prétends qu'il sied mal à cet honorable monsieur, qui se doit au gouvernement et au pays; je prétends, dis-je, qu'il sied mal à un homme de sa position, qui reçoit le premier rapport au sujet d'une propriété, de profiter de ce renseignement, et, soit pour lui-même ou pour toute autre personne, acheter une partie de cette propriété. A part les fonctionnaires, personnes ne connaît le contenu de ces rapports avant qu'on les ait présentés au parlement. Il connaissait parfaitement, il ne faut pas en douter, le fait que l'inspecteur des agences des sauvages avait fait rapport au gouvernement que c'était une propriété de grande valeur, qui réaliserait une somme considérable; autrement, il ne se serait pas associé à un autre pour l'acheter à vente privée.

Je n'ajouterai rien de plus tant que les documents ne seront pas présentés.

Je ne répète pas ce que m'ont dit mes amis politiques, mais ce que m'ont dit les amis que le gouvernement compte

dans la ville de Calgary, lesquels se plaignent fortement de ce que l'on ait vendu cette propriété sans annoncer publiquement la chose et sans donner au public l'occasion de mettre à l'enchère. Je prétends qu'il ne convient pas de tenir une semblable conduite lorsqu'il s'agit du domaine public, surtout lorsqu'il s'agit d'une propriété comme celle-ci, sur laquelle le gouvernement a dépensé des sommes considérables en culture, à la construction de bâtiments et à faire d'autres améliorations.

L'honorable premier ministre sait-il que \$1,500 ont été dépensées pour construire un pont sur le Crebk au-Poisson, cours d'eau qui passe sur la propriété en question, et cela, pour l'avantage de la ferme? Le gouvernement a-t-il tenu compte de cette dépense, lorsqu'il a vendu la propriété à M. Robitaille, moyennant \$3 l'acre? Ce prix équivaut-il au coût de toutes les améliorations faites sur la propriété? Quand bien même ces améliorations seraient payées de cette façon, le gouvernement n'aurait pas reçu la valeur du terrain qu'il aurait ainsi donné.

Je prétends, en premier lieu, qu'il ne convenait pas que cette propriété fût ainsi vendue secrètement, en sous-main; le public aurait dû avoir l'occasion d'enchérir lorsque cette propriété a été mise sur le marché; je prétends que le prix auquel elle a été vendue est bien au-dessous de sa valeur; je prétends qu'elle a été vendue dans des circonstances qui exigent que le gouvernement, sinon le parlement, fasse une enquête sérieuse; et je prétends que cette propriété a été vendue au lieutenant-gouverneur Dewdney, et qu'un autre lieutenant-gouverneur, je crois, était intéressé dans cet achat.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il ne peut y avoir aucune objection à ce que la motion soit adoptée, et les documents seront présentés immédiatement. Je regrette beaucoup que l'honorable membre n'ait pas suivi la coutume ordinaire de ne faire ses remarques que lorsque tous les documents demandés lui auront été présentés. Il n'a pas eu cet avantage. Evidemment, il considérait qu'il était important pour lui et pour le reste de la Chambre que ces documents fussent présentés afin que l'on pût se former une opinion sur la question; autrement, il ne les aurait pas demandés. S'il avait tous les renseignements nécessaires pour se former une opinion, sa motion était inutile; mais s'il ne les avait pas, il aurait dû réserver ses commentaires jusqu'à ce qu'il eût pu parler avec quelque certitude.

Ce n'était certainement pas l'esprit parlementaire qui animait l'honorable membre, lorsqu'il disait que deux lieutenants-gouverneurs étaient concernés dans cette affaire, et qu'il donnerait leurs noms si on les lui demandait; puis, il a fini par dire que l'un d'eux était le lieutenant-gouverneur Dewdney. Il n'assure pas, mais il insinue que le lieutenant-gouverneur Dewdney est l'acquéreur de cette propriété; il insinue la chose parce que deux lieutenants-gouverneurs ont été la visiter ensemble. C'est la preuve qu'il apporte pour montrer que le lieutenant-gouverneur Dewdney était intéressé à l'achat de cette ferme:

L'honorable membre devrait se rappeler que le lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest, M. Dewdney, est administrateur des affaires des sauvages et que c'était son devoir de visiter la ferme. Il avait reçu instruction de le faire; et en sa qualité de commissaire des affaires des sauvages, de préparer un rapport pour le gouvernement et le département. En conséquence, pour accomplir son devoir, non comme lieutenant-gouverneur, mais comme commissaire, il s'est rendu, pour obéir aux instructions qu'il avait reçues, dans le but de faire une évaluation et il l'a faite. Voilà tous les faits sur lesquels on se base pour attaquer M. Dewdney. Je ne vois pas pourquoi ce dernier, parcequ'il est officier public, serait l'objet de telles insinuations de la part d'un député.

Ces accusations sont graves. L'honorable préopinant a dit qu'il avait entendu des membres de la droite déclarer que

le peuple était très indigné de la chose. Il y a plusieurs années, dans les premiers temps de l'établissement de cette partie du pays, lorsqu'il y avait peu ou point de colons, qu'il n'y avait aucun moyen d'avoir des provisions et qu'il n'y avait pas de chemins de fer, cette ferme a été établie comme ferme d'approvisionnement pour les sauvages. On considérait la chose comme une tentative, et le gouvernement qui nous a précédé, je crois, a établi cette ferme comme ferme d'approvisionnement pour les sauvages, les Pieds-Noirs et toutes les tribus qui demeurent au pied des Montagnes-Rochesuses. La ferme n'a pas été arpentée, mais l'emplacement a été choisi comme site excellent par les officiers d'alors, sans qu'il fût question d'arpentages futurs. L'honorable membre pourra voir, par le rapport de M. Wadsworth, que pour une cause ou pour une autre, cette ferme n'a jamais rapporté de bénéfices, ni au point de vue commercial ni au point de vue financier. Une ferme de ce genre n'est plus nécessaire aujourd'hui, et les autorités du département des sauvages ont jugé à propos d'arrêter ces dépenses qui, chaque année, au lieu de nous rapporter des bénéfices, nous faisaient subir des pertes. On a arrêté ces dépenses, et la ferme fut remise au département des sauvages et cessa d'être une ferme d'approvisionnement pour les sauvages. Il nous a fallu alors considérer ce que nous devions en faire. C'est une ferme d'environ 4,500 acres, plus ou moins; je ne sais pas si elle a été arpentée; peut-être l'a-t-elle été; mais du moment qu'elle fut transférée au département de l'intérieur, elle devint, comme les autres terres publiques du Nord-Ouest, sujette au droit de *homestead* et de préemption, et donna aussi à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique un droit aux sections à nombre impair, une partie de cette ferme étant située dans la zone des vingt-quatre milles. Cette compagnie avait droit à son terrain, et si la ferme comprenait du terrain réservé à l'entretien des écoles; comme il y en avait, je suppose, dans ces 4,500 acres; ce terrain devait être regardé comme tombant sous la loi relative aux réserves des écoles.

Sur cette ferme, on avait construit des bâtiments, en troncs d'arbres qui, si la ferme avait été divisée en quart de sections, n'auraient eu que peu de valeur ou n'en auraient eu aucune, si ce n'est pour les matériaux qu'ils auraient procurés au colon qui, ne l'oubliez pas, devait obtenir le terrain pour rien. Si ce terrain n'avait pas été vendu comme ferme, il aurait fallu le diviser en quarts de section, et chaque colon aurait pu s'y établir en vertu de la loi, en s'y fixant comme colon.

L'honorable membre dit que cette ferme aurait dû être mise à l'enchère. Nous ne pouvions pas la vendre à l'enchère comme ferme, car le gouvernement ne la possédait pas ainsi. Le lieutenant-gouverneur Robitaille, qui aimait l'endroit, et qui dit que dès qu'il aura cessé d'être gouverneur, il doit s'en aller au Nord-Ouest pour s'y établir—

M. COOK: Transportera-t-il avec lui son étable à cochons?

Sir JOHN A. MACDONALD: J'ose dire à mon honorable ami qu'il recevra une bienveillante hospitalité s'il va visiter M. Robitaille au Nord-Ouest.

On ne pouvait pas vendre cette propriété comme ferme, et l'on a dit à M. Robitaille qu'il pourrait s'entendre avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour l'achat de ses terres; mais qu'en ce qui concernait les réserves des écoles, il ne pourrait pas les acheter, car on doit garder ces terres pour les vendre d'après la loi, qui prescrit le mode d'après lequel sont vendues ces réserves. Elles ne peuvent être vendues qu'à l'enchère et qu'après que l'arpentage en a été fait, et le prix de ces terres doit être égal au prix que l'on obtient pour les terres du voisinage.

En conséquence, il n'a pas acheté ces 4,500 acres. Il n'en a acheté que la partie qui appartenait au gouvernement canadien. Il n'a pas eu les terres du chemin de fer cana-

dien du Pacifique ; il n'a pas eu les réserves des écoles, et il n'a eu que les sections à nombre pair qui sont arpentées.

Comme je l'ai dit, ces bâtiments étaient, comparativement, de peu de valeur, et nous ne pouvions pas les mettre à l'enchère. Il était très-important de trouver une personne qui achetât toute la ferme. M. Robitaille a dit : " J'ai vu les officiers de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et je crois qu'il me sera possible de m'entendre avec eux ; je veux en courir le risque."

Je vais lire, M. l'Orateur, des extraits d'un rapport du sous-ministre. Lorsque j'ai vu, hier, que l'honorable membre avait l'intention de faire un discours, j'ai apporté ici les documents, bien qu'il soit très peu convenable de citer ainsi des documents sans ordre aucun, lorsqu'il ne sont pas devant la Chambre.

Le 28 juin 1883, le sous-ministre de l'intérieur, M. Burgess, m'a fait ce rapport en ma qualité de ministre de l'intérieur :

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 28 juin 1883.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que le sous-surintendant général des affaires des sauvages a donné avis à ce ministère que le terrain connu sous le nom de Ferme du Creek-au-Poisson, situé près de l'endroit où le Creek-au-Poisson se jette dans la rivière à l'Arc, dans le district d'Alberta, Territoire du Nord-Ouest, ne sert plus aux fins auxquelles on la destinait, et la possession en a été remise à ce département, qui en fera ce qu'il jugera à propos.

Le sous-surintendant général des affaires des sauvages dit, en outre, que l'on se propose de se dispenser immédiatement des services de la personne qui a aujourd'hui la surveillance des bâtiments de la ferme.

Permettez-moi d'exposer respectueusement qu'afin de disposer de cette propriété le plus avantageusement possible, il est à désirer qu'elle devrait être vendue immédiatement, car les bâtiments de la ferme se détériorent tous les jours et la valeur des travaux de culture et de tous autres améliorations diminue.

De plus, le terrain sur lequel se trouvent construits ces bâtiments ayant jusqu'aujourd'hui été cultivé comme ferme, il serait dans l'intérêt public de le vendre en bloc, afin de réaliser la pleine valeur des améliorations que le département des sauvages y a faites.

En conséquence, j'ai l'honneur de recommander que l'on demande à Son Excellence le gouverneur général en conseil d'autoriser, ainsi que l'exige la clause 24 de l'Acte des terres fédérales de 1883, la vente, par ce département, de la ferme, (y compris les bâtiments,) connue sous le nom de Ferme des sauvages de la Creek-au-Poisson, telle que décrite sur le plan ci-inclus et plus particulièrement décrite comme suit :

Suit la description :

Sujet, néanmoins, lorsque les arpentages du terrain auront été faits et approuvés à tous droits que la loi peut conférer à la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Oui, la compagnie de la Baie-d'Hudson ; je disais la Compagnie du Pacifique canadien.

Et à la dotation des écoles ; et sujet, aussi à tels droits, s'il en existe, dans les sections à nombre impair, que peut avoir la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en vertu de la 44e Victoria, chapitre 1. Le prix ne doit pas être au-dessous de \$3 l'acre.

Tel est le rapport de M. Burgess. Ce rapport fut subseqüemment adopté, et je dirai ici que nous avons trouvé que la somme de \$3 l'acre était en effet un excellent prix. Le prix nominal du terrain, d'après le statut, était de \$1 l'acre, et nous considérons que nous faisons un bon marché en faisant payer \$2 de plus pour les vieux bâtiments construits en bois non équarri.

L'honorable membre dit que le terrain a plus de valeur aujourd'hui, à Calgary. Je crois, M. l'Orateur, qu'il existe aujourd'hui, à Calgary, une fièvre à peu près semblable à celle qui existait à Winnipeg il y a une couple d'années ; mais mon honorable ami qui siège en arrière de moi, le député de Durham-Ouest (M. Williams), s'est rendu sur les lieux ; il nous dit qu'il ne donnerait pas la moitié du prix que l'on a payé pour cette ferme. Il s'est rendu sur les lieux ; il a vu la ferme et les améliorations qui y ont été faites. Le 17 juillet 1883, le sous-ministre a présenté le rapport suivant :

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 17 juillet 1883.

MONSIEUR.—Relativement à l'arrêté du conseil du 7 du courant, transférant à ce département la ferme des sauvages située sur la Creek-au-Poisson, dans le district d'Alberta, Territoires du Nord-Ouest, et autorisant la vente du terrain, avec les bâtiments qui s'y trouvent, comme une seule et même ferme, au prix d'au moins \$3 l'acre,—j'ai l'honneur d'appeler votre attention sur le fait que les documents du département

Sir JOHN A. MACDONALD.

des affaires des sauvages, qui sont aujourd'hui produits dans ce bureau, constatent que l'honorable Théodore Robitaille, de Québec, a, il y a quelque temps, offert \$10,000 pour la propriété, et que M. Dewdney, commissaire des sauvages, qui a été le plus en état de connaître exactement la valeur de la ferme, recommande que cette offre soit acceptée.

La superficie de la ferme est de 4,733 acres, et je recommande que l'on donne à M. Robitaille l'occasion d'acheter au prix mentionné dans l'arrêté du conseil, savoir, \$3 l'acre. Le terrain n'étant pas arpenté, et les droits de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, la dotation des écoles et les droits de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne pouvant être déterminés à présent, je recommande de plus, que pour les fins de la vente, l'étendue de terrain dont le gouvernement dispose, soit pour le moment réduite à la moitié de la superficie totale, soit, 2,366½ acres ; qu'il soit stipulé qu'un quart du prix d'achat sera payé comptant et la balance en trois versements égaux et annuels, avec intérêt aux taux de 6 pour 100 par année.

Lorsque l'arpentage sera fait et que les droits de tous les intéressés mentionnés dans cette lettre seront déterminés, les paiements seront rajustés, selon qu'il y aura augmentation ou réduction.

Tout cela ne s'accorderait pas exactement avec l'offre de M. Robitaille, car il est évident que, moyennant \$10,000, il espérait acquérir toute la ferme, immédiatement du gouvernement, et le terrain serait coté à un chiffre plus élevé que celui qu'il croyait payer. Néanmoins, la proposition que je fais est conforme à la politique du ministère et aux dispositions de l'arrêté du conseil en vertu duquel la ferme est transportée.

C'est un rapport que le sous-ministre m'a fait. Je crois que c'était la meilleure manière dont on pût disposer de la propriété. Je crois que cette ferme et les bâtiments ont été vendus leur pleine valeur. Je crois que le fait d'annoncer cette vente et de mettre la propriété à l'enchère, aurait causé du délai et n'aurait eu aucun bon résultat. J'en suis tout à fait certain ; nous en avons eu l'expérience. Nous avons tenté de vendre les bâtiments à Fort-Pelly. Nous avons beaucoup annoncé la chose et nous n'avons pas eu une seule enchère, et les bâtiments tombent en ruine. Il est bien évident que dans ce cas-ci, nous aurions obtenu le même résultat.

Voilà l'explication de cette question. Je suis parfaitement convaincu que le lieutenant-gouverneur de Québec n'a pas fait sa fortune par cette spéculation ; je suis parfaitement convaincu que pour les 2,000 et quelques acres que le gouvernement lui a vendus, il a payé un montant élevé, beaucoup plus élevé qu'il aurait payé si la propriété avait été divisée en sections et vendue comme *homesteads*, sujette aux droits de préemption.

Tous les documents seront livrés, avec tous les détails requis, et j'aurai encore l'occasion de discuter la question avec l'honorable membre. En attendant, je n'ai plus la moindre objection à ce que la motion soit adoptée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne crois pas, M. l'Orateur, que l'honorable premier ministre ait répondu d'une manière complète à la question de l'honorable membre qui siège derrière moi. L'objection faite par mon honorable ami—et c'est une objection très juste—était que les ventes ne devaient pas être faites privément à des hommes qui occupent des fonctions comme celle de lieutenant-gouverneur de Québec ou à toute autre personne. Or, j'ai, moi aussi, entendu parler de cette vente. On s'en est beaucoup occupé au Nord-Ouest, et je dirai à l'honorable premier ministre que des personnes dignes de foi m'ont dit — et je crois que c'est le cas—qu'un homme, qui réside dans le voisinage immédiat de cette ferme, offrait \$10 l'acre pour 200 acres pris dans une partie quelconque de ces 4,700 acres ; cette offre n'a pas été faite au gouvernement, mais à celui qui le gouvernement a fait la vente. Je suis porté à croire que la personne qui m'a raconté ce fait est digne de foi.

Je n'ai pas vu la propriété, je ne sais pas si le marché est bon ou non, mais je crois que les habitants du Nord-Ouest et ceux du pays en général admettront avec moi qu'il ne convient pas que le ministère de l'intérieur vende privément aux lieutenants-gouverneurs ou à d'autres personnes, des parties considérables du domaine public. Il peut arriver que cette vente soit parfaite ; il peut arriver que le gouvernement ait obtenu, pour cette propriété, le chiffre de sa valeur réelle ; mais il est tout à fait évident, pour moi—et je

crois qu'il en est ainsi pour tout ceux qui examinent la question sans esprit de parti—il est tout à fait évident, dis-je, que le fait d'agir ainsi ouvre la porte à toutes sortes de spéculations qui ne conviennent pas, et la chose est d'autant plus regrettable, qu'une semblable vente a été faite par le ministère de l'intérieur à un homme qui occupe la position de lieutenant-gouverneur.

Sir JOHN A. MACDONALD : Alors, M. l'Orateur, je crois que l'honorable monsieur désire inaugurer une nouvelle politique. Il désire que les terres du Nord-Ouest soient mises à l'enchère. Cependant, M. l'Orateur, pas un seul acre n'a été vendu de cette façon. Il est conforme à la loi que chaque acre soit vendu à vente privée. Il n'y a d'exception—et c'est une exception spéciale—que lorsqu'il s'agit des terres réservées aux écoles.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : En tout cas, je crois que le public aurait dû savoir que ce terrain devait être vendu à vente privée. Ceux qui habitent le voisinage n'en ont rien su ; il semble que tout le monde ignorait la chose, part le lieutenant-gouverneur de Québec, et peut-être quelques autres.

M. BLAKE : Il y a toute la différence du monde entre le fait de parler de vendre un terrain comme celui-ci l'a été, et le fait de parler de vendre un terrain à vente privée, de la manière mentionnée par l'honorable monsieur. Lorsqu'il dit que ce terrain a été vendu à vente privée—et il l'a été—il sait très bien que dans les ventes dont il parle, il s'agissait de propriétés que, d'après l'annonce, tout homme pouvait acheter à un prix déterminé. A-t-on agi ainsi dans le cas qui nous occupe ? A-t-on fait connaître au public que cette ferme serait vendue à quiconque en offrirait \$3 l'acre ? Nous savons que cela n'est pas le cas. Nous savons, en conséquence, que dans cette affaire, l'on n'a pas suivi du tout la règle qui prévaut dans les territoires du Nord-Ouest, à moins qu'il y ait d'autres exceptions que nous ne connaissons pas encore.

M. COOK : Il y a une chose que nous devons prendre en considération. L'honorable chef du gouvernement a dit que si j'allais au Nord-Ouest, je serais sans doute reçu chez le lieutenant-gouverneur. Je veux qu'il sache que je ne vais pas au Nord-Ouest. Plusieurs de ses amis y vont et il leur a probablement donné l'occasion de se faire recevoir par le lieutenant-gouverneur de la province de Québec. Tout porte à croire, aussi, qu'il prépare justement les voies pour que cet honorable monsieur soit nommé de nouveau lieutenant-gouverneur de cette province. Je désire faire comprendre à mon honorable ami que je ne demande pas d'être reçu, et je n'aurai pas non plus l'occasion d'être reçu par le lieutenant-gouverneur, même s'il venait dans Ontario avec sa ferme et son étable à cochons.

M. ORTON : J'ignore si je puis jeter beaucoup de lumière sur la question ; mais ce que je sais personnellement me fait supposer combien il est difficile, pour le gouvernement, d'obtenir des prix raisonnables pour les bâtiments construits sur les terres publiques du Nord-Ouest. Je crois qu'à Livingstone l'ancien gouvernement a dépensé, il y a quelques années, environ \$40,000 à la construction de casernes destinées à la police. Il y a peu de temps, le gouvernement actuel a offert en vente, par soumission publique, le terrain où devaient s'élever la ville de Livingstone, sur l'ancien tracé du chemin de fer canadien du Pacifique, et tous les bâtiments, qui ont coûté environ \$40,000.

Le public en général fut invité à mettre à l'enchère, et la soumission la plus élevée envoyée pour ces bâtiments et tout le terrain, était de \$2,000. Le gouvernement a jugé très à propos, je crois, de ne vendre cette propriété à aucun des soumissionnaires, ce montant étant si bas qu'il ne pouvait être comparé à la somme considérable qui avait été dépensée. Or, M. l'Orateur, je crois que l'expérience démontre que le gouvernement était justifiable de croire qu'en don-

nant une grande étendue de terrain à une personne quelconque, il pourrait rembourser plus complètement l'argent dépensé à la construction des bâtiments publics élevés sur la ferme de Calgary.

Cependant, je trouve très étrange d'entendre mon honorable ami le député de Huron-Ouest (M. Cameron) et mon honorable ami de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), parler de la possibilité qu'il y a pour un homme de réaliser des bénéfices sur les terrains du Nord-Ouest, quand nous savons bien que ces mêmes personnes ont profité de leur position—je ne dis pas qu'ils l'ont fait d'une manière inconvenable—pour faire de grandes spéculations sur les terrains du Nord-Ouest, en vertu des règlements relatifs aux terres, lesquels, je crois, étaient en vigueur sous le régime de l'honorable membre d'York-Est.

M. MACKENZIE : Non.

M. ORTON : Lorsque M. Mills était ministre de l'intérieur, les règlements étaient à peu près comme suit : Tout homme pouvait acheter des terres moyennant \$1 l'acre et en payer le prix au taux de 10 cents l'acre pendant dix ans. Si je ne me trompe pas, ces messieurs ont eu au moins 30,000 acres des meilleures terres au sud du Manitoba. Quelque temps après, ils vendaient ces terres \$9 l'acre, réalisant aussi la magnifique somme d'environ \$200,000 ; c'est ce que l'on m'a dit. Je crois que lorsque ces hommes ont réalisé eux-mêmes des sommes aussi considérables, ils ne devraient pas être si jaloux lorsque quelques amis du gouvernement actuel cherchent à spéculer dans cette partie du pays. Je sais très bien qu'un grand nombre de ceux qui ont spéculé sur les terrains ont perdu de l'argent. Il est bien reconnu aujourd'hui que plusieurs habitants d'Ontario, amis et adversaires du gouvernement, qui ont fait des placements sur les terres dans cette partie du pays, ont perdu beaucoup d'argent dans ces spéculations ; cependant, j'espère qu'il n'en sera pas ainsi dans le cas de ces honorables messieurs. Mais il me semble que ces terres ne sont pas aussi vendables aujourd'hui que lors de la fièvre de la spéculation, quoique, d'après moi, elles s'améliorent graduellement.

Bien que les affaires commencent à devenir prospères, dans cette partie du pays, je crois, aussi que les bonnes terres, situées au sud du chemin de fer—les terres de première qualité,—ne pourraient pas, dans l'état de crise que nous traversons, rapporter plus de \$3 l'acre. Et si nous songeons que ces terres sont très éloignées des marchés, cette somme ne doit pas nous paraître minime, et je crois qu'après tout, le gouvernement a fait un excellent marché.

M. CAMERON (Huron) : L'honorable marchand a affirmé que mon honorable ami (sir Richard Cartwright) et moi avions spéculé sur les terres de l'ouest sous le gouvernement de mon honorable ami le député d'York-Est. Je déclare que je n'ai pas acheté un seul acre de terre publique lorsque mon honorable ami le député d'York-Est était au pouvoir.

M. ORTON : Je n'ai pas dit que vous en aviez acheté.

M. CAMERON : Je dis à l'honorable monsieur que sa déclaration est inexacte ; je n'ai jamais eu d'intérêts dans ces 30,000 acres, ni dans la moitié de ces 30,000 acres. Je dis de plus à l'honorable monsieur qu'au meilleur de ma connaissance, tous les terrains que j'ai jamais achetés directement du gouvernement, au Nord-Ouest, ce sont deux sections, et je les ai achetées du gouvernement de l'honorable membre qui siège en face de moi, de l'autre côté de la Chambre. Je dis à l'honorable membre, pour son information, que si j'ai acheté, au Nord-Ouest, du terrain au moyen duquel j'ai réalisé quelques bénéfices honnêtes, j'en ai acheté une grande partie du fils du collègue de l'honorable chef de la Chambre, lequel a fait partie pendant plusieurs années, du gouvernement du Canada. J'ai acheté ce terrain d'occasion ; je l'ai payé assez cher, et naturellement, comme les

terrains étaient à la hausse, j'ai réalisé quelques bénéfices honnêtes.

Je ne crois pas que l'honorable monsieur ait à se plaindre de moi. D'après moi, il n'aurait pas dû faire un semblable énoncé avant d'être bien renseigné sur les faits. Je suis certain que s'il avait su que les terrains que j'ai achetés venaient du fils du collègue du premier ministre actuel, il n'aurait rien dit sur cette question.

Les seuls terrains que j'ai achetés du gouvernement, sont deux sections. Je n'ai pas acheté de terres du gouvernement Mackenzie. Les terrains que j'ai achetés au Nord-Ouest je les ai achetés d'occasion, et cela, peut-être à des conditions plus avantageuses que n'ont pu le faire certains membres de la droite. Je n'ai jamais acheté des coupes de bois moyennant \$5 le mille carré, pour les revendre ensuite \$2,000.

L'honorable premier ministre se plaint de ce que j'aie fait un exposé des faits en faisant cette motion, vu que j'aurais dû attendre la production des documents avant de le faire. J'ai agité souvent la question dans cette Chambre. J'ai fait, pendant la dernière session, au moins vingt motions au sujet de l'administration des affaires publiques du Nord-Ouest, et jusqu'aujourd'hui, l'on a à peine déposé un de ces rapports. Il pourrait convenir au gouvernement que l'on fit ces motions sans commentaires, puis que l'on attendît à la veille de la prorogation pour produire ces documents. On a fait, à la dernière session, peut-être cent motions, dont la plupart avaient trait aux affaires du Nord-Ouest, et jusqu'aujourd'hui, l'on n'en a pas soumis une seule au parlement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : On me permettra aussi d'attirer l'attention de la Chambre pendant quelques instants. Je ne veux pas l'ennuyer en parlant de mes affaires privées. Ces choses-là me regardent, et mes honorables amis de la droite n'ont rien à y voir. Cependant, je me dois à moi-même, et peut-être aussi à l'honorable député auquel on a fait allusion, de dire que je n'ai pas acheté de terrain du gouvernement actuel, et je croirais avoir manqué d'une façon grossière à mon devoir, si j'avais acheté du terrain lorsque je faisais partie du cabinet. Ce que j'ai fait—si l'honorable membre désire le savoir—ça été d'acheter certains terrains sur lesquels, je crois, le gouvernement avait la première hypothèque, et j'ai eu le soin de le payer promptement. Ce sont là toutes les affaires que j'ai traitées avec le gouvernement, et je ne crois pas qu'on soupçonnera le gouvernement de l'honorable premier ministre de m'avoir accordé des faveurs.

M. ORTON : Je n'ai pas accusé les honorables membres d'avoir acheté des terres du gouvernement dont ils étaient les partisans; je ne les ai pas accusés, non plus, d'avoir acheté des terres du gouvernement actuel. Tout ce que j'ai dit, c'est qu'ils avaient acheté de quelques personnes de grandes étendues de terrain obtenu du gouvernement en vertu des règlements qui étaient en vigueur sous l'ancien gouvernement, et qui l'ont été pendant quelque temps sous le gouvernement actuel; et nous savons très bien qu'un grand nombre d'habitants de cette partie du pays ont payé, 10 cents l'acre, comme premier versement, des terrains évalués à \$1 l'acre. Ces messieurs cherchaient à acheter des terrains de tous ceux qui voulaient en vendre, et réalisaient ainsi des sommes considérables. Je les ai félicités de la chose et j'ai dit que, vu ces circonstances, ils ne devaient pas être si jaloux d'autres personnes qui après avoir payé les terres du gouvernement un prix comparativement élevé, en réalisaient quelque bénéfice.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable préopinant a dit que l'honorable membre qui siège derrière moi et moi avions acheté des terres sous les règlements préparés par M. Mills.

M. CAMERON.

Nous n'avons rien fait de tel. A l'époque où nous avons acheté, les règlements de M. Mills avaient été abolis, et certains règlements adoptés par la droite leur avaient été substitués.

Motion adoptée.

RAPPORTS DU HAUT COMMISSAIRE SUR L'IMMIGRATION.

M. BLAKE : Je demande copie de tous rapports du haut commissaire, concernant l'immigration au Canada, qui n'ont pas encore été produits.

Nous avons entendu parler de ce qu'avait fait le haut commissaire relativement au transport du bétail expédié du Canada en Angleterre, mais jusqu'à présent il a été donné peu d'informations à la Chambre concernant ce qui a été fait depuis la dernière session au sujet de l'immigration au Canada. Deux messieurs ont accompli ce devoir, et traité cette importante question de l'émigration au Canada, au sujet de laquelle les honorables députés de la droite se sont tant gonflés pendant la dernière session, et relativement à laquelle j'ai été heureux d'entendre déclarer récemment par l'honorable ministre de l'agriculture, dans le débat sur l'adresse, à l'appui de ce qu'avait dit le député de Glengarry (M. Mcmaster), qu'il s'était porté un fort courant d'immigration vers ce pays.

Nous savons que durant cette période des négociations portantes ont été poursuivies avec le gouvernement impérial, et avec des sociétés et des particuliers qui discutaient divers projets d'immigration sur une grande échelle. C'est du moins l'information publique que nous en avons eue, et je ne doute pas que le haut commissaire actuel et l'ancien n'aient, comme c'était leur devoir de le faire, fourni des rapports au département, sous les instructions duquel ils ont agi à ce sujet.

Ces documents devraient être produits—et bientôt—et c'est à cette fin que je fais cette motion. Y a-t-il quelque rapport de cette nature ?

M. POPE : Je l'ignore ; s'il y en a je les produirai.

M. BLAKE : Je regrette que les rapports du haut commissaire soient si peu importants que l'honorable ministre ne sait même pas s'il en existe.

PERSONNES ENTRÉES DANS LE MANITOBA PAR CHEMIN DE FER.

M. BLAKE : Je demande un état indiquant le nombre de personnes qui sont entrées dans le Manitoba et de celles qui en sont parties par voie ferrée dans le cours de chaque mois de la dernière année civile ; aussi, copie de toute correspondance, rapports, données et états sur lesquels le gouvernement a basé son évaluation du nombre des immigrants venant de pays particuliers et qui se sont fixés durant l'année dans chaque province du Canada et dans les territoires du Nord-Ouest, et un état du nombre de Canadiens qui ont quitté pendant l'année chaque province ou territoire, ou le Canada.

Je n'ai pas l'intention d'expliquer en détail le but de cette motion. Je l'ai exposé brièvement l'année dernière, lorsque j'ai fait une motion semblable, à laquelle l'honorable monsieur a acquiescé. La motion a été adoptée; mais, de même que d'autres motions auxquelles l'honorable monsieur a fait allusion il y a un instant, elle n'a pas eu d'autre résultat.

M. POPE : Je vous ai dit dans le temps qu'il en serait ainsi.

M. BLAKE : Non ; l'honorable monsieur a dit qu'il ne pouvait pas donner beaucoup de renseignements, mais qu'il était en mesure d'en fournir quelques-uns, et je n'ai seulement pas obtenu ceux qu'il pouvait donner.

L'honorable monsieur a déclaré—un jour quelconque durant la session,—qu'il serait difficile d'établir le nombre de personnes qui étaient arrivées au Manitoba, et de celles qui en étaient parties par voie ferrée, mais il a promis qu'il tâcherait de se procurer cette information pour l'année courante. J'espère qu'il a pris cette mesure, parce que, je répéterai aujourd'hui ce que j'ai dit dans diverses occasions, je conteste l'exactitude des calculs qu'il a faits, et des données sur lesquelles ont été basés les calculs relatifs à l'immigration au Manitoba et au Nord-Ouest.

J'ai dit que l'honorable monsieur avait lui-même employé, pour s'assurer, approximativement, de l'émigration du Canada aux États-Unis, du même mode que je lui avais recommandé pour se procurer les renseignements relatifs à l'immigration au Nord-Ouest. Il l'a fait dans un cas. Dans un cas, il a pu s'assurer du nombre de personnes qui étaient passées, dans une direction ou dans l'autre, par le grand chemin du pays—question spéciale au sujet de laquelle il y avait divergence d'opinions.

Relativement au Manitoba et au Nord-Ouest, le mode suivi par l'honorable monsieur, tel que je l'ai compris, a été d'obtenir de la part de quelqu'un qui va à bord des trains et qui est censé compter les voyageurs, un état de ceux qui se rendent dans ces régions, et de déduire de ce nombre une certaine proportion pour ceux qui en reviennent. J'ai conversé avec plusieurs personnes qui étaient allées au Nord-Ouest par chemin de fer, au sujet du relevé de ceux qui y émigrent, et elles m'ont dit que lorsqu'elles ont fait ce voyage elles n'ont point distingué cet employé chargé de compter les voyageurs, et qu'elles n'ont pas eu connaissance de cette énumération dont l'honorable monsieur a parlé; et en conséquence, je ne crois pas moi-même que la chose ait toujours été faite.

Je crois que le système n'est pas fidèle, qu'il ne donne pas exactement le nombre de ceux qui ont émigré dans ces régions, et s'il arrive que ses résultats se rapprochent du chiffre fourni par les rapports des chemins de fer, ce sera l'effet d'un heureux hasard, plutôt que d'un compte détaillé vraiment exact.

Quant à la déduction faite pour ceux qui reviennent de ces régions, l'honorable monsieur a persisté jusqu'à cette année—j'ignore ce qu'il fera cette année—à prétendre que la proportion de 17 pour 100 de ceux qui y ont émigré est un calcul convenable pour arriver à établir le nombre des personnes qui en sont reparties. Ce calcul est basé sur les résultats vérifiés des premières années, alors que le nombre de ceux qui se rendaient dans ces régions et de ceux qui en repartaient se réduisait à quelques milliers à peine—j'ignore quel était le nombre, mais il était tout à fait au-dessous de celui des années dernières. C'était avant l'époque d'activité factice à laquelle le premier ministre et d'autres ont fait allusion aujourd'hui et dont ils ont parlé si souvent dans cette Chambre, avant la période de spéculation, avant que le nombre de ceux qui se dirigeaient vers ces pays ou qui en repartaient, fût considérable; et nous savons tous que depuis plusieurs personnes sont allées dans ce pays deux ou trois fois par année, et en sont revenues. Nous savons qu'un grand nombre, même de ceux qui avaient l'intention de s'établir dans ce pays, y sont allés pour l'explorer, et en sont revenues. Nous savons que le calcul de 17 pour 100 n'est aucunement proportionné; et, en conséquence, même si l'on suppose que le calcul concernant ceux qui se portent vers cette région est exact, la déduction que l'honorable monsieur a faite pour les deux ou trois dernières années est tout à fait disproportionnée, et ainsi les résultats sont inexacts. C'est pour cette raison que j'ai persévéré depuis quelque temps dans mes efforts pour obtenir des informations plus exactes quant à ceux qui sont réellement allés s'établir au Nord-Ouest.

Je tiens beaucoup à la production d'un état contenant ces informations, pour lequel, comme je l'ai dit, j'ai obtenu l'an dernier un ordre de la Chambre, mais sans succès, quant au

résultat de cet ordre. Il est impossible de comprendre quels sont les calculs du gouvernement. Ce n'est, je crois, que le 10 janvier, qu'un état évidemment officiel a paru dans l'organe du gouvernement publié à Toronto, le *Mail*, donnant le mouvement détaillé de l'immigration pendant l'année, et indiquant par les divers détails que le résultat général avait été de 110,000—je puis m'éloigner de 1,000 ou à peu près, mais, si je me rappelle bien, c'est ce chiffre qui a été donné. Or, aujourd'hui, on nous dit que cette immigration a été de 130,400, soit une augmentation de 20,000. Comme de raison, j'ignore où est l'inexactitude, si elle est dans le premier état, ou dans le dernier.

M. POPE : Nous avons donné les informations que nous avions alors; et nous vous donnons les états à la fin de l'année.

M. BLAKE : Mais on disait que l'état était du 10 janvier, et que c'était un état du mouvement de l'année.

M. POPE : Plusieurs chiffres ne s'y trouvaient pas.

M. BLAKE : Mais l'état était tel que je l'ai dit. J'insiste de nouveau sur l'importance qu'il y a pour nous d'avoir l'occasion, comme membres de l'une des Chambres du parlement, d'examiner sur quoi le gouvernement se base—les données, les états et les documents sur lesquels il s'appuie pour donner ces résultats généraux. Rien ne peut être plus important pour nous que d'être capables d'établir, comme fait, qu'il se porte vers ce pays un courant permanent de colons tel que l'établissent les chiffres de l'honorable monsieur, et, en conséquence, il est de la plus haute importance que ces états nous soient fournis, afin que nous puissions les vérifier et approuver avec connaissance de cause les calculs du gouvernement.

Aujourd'hui, l'honorable monsieur dit, en réponse à ma question, que le nombre d'immigrants au Manitoba a été d'environ 50,400. Même d'après son propre calcul de la déduction à faire de 17 pour 100, son estimation du nombre de ceux qui se sont rendus au Manitoba ou qui se sont établis dans cette province durant l'année, serait de 41,000 ou 42,000. Tout ce que j'ai pu apprendre m'autorise à dire que je ne crois pas qu'un pareil nombre se soient établis dans ce pays. Je crois que si les 50,000 colons dont il parle y sont allés, il en est reparti beaucoup plus de 8,000, si l'on songe aux divers moyens de sortie et aux divers motifs d'émigrer qui ont existé durant l'année.

D'après tout ce que j'apprends, les chiffres de l'honorable monsieur sont exagérés pour ce qui concerne l'établissement de ce pays, si je dois croire qu'il ne déduira de l'estimation de 50,400 que 17 pour 100, et qu'il supposera que les autres se sont établis dans le pays.

Mais, même dans le cas où il en aurait été ainsi, ce chiffre de 41,000 ou 42,000 contraste défavorablement avec sa déclaration de la dernière session. Il a dit alors avec beaucoup d'assurance, qu'il émigrerait au Manitoba et au Nord-Ouest, pendant l'année qui vient de finir, 75,000 colons, sans compter la forte immigration qui devait venir d'Irlande—les 5,000 familles pour l'arrivée desquelles on étudiait un arrangement. Il a déclaré qu'il s'attendait à diriger vers cette région 40,000 personnes venues de pays autres que le Canada—de pays d'Europe, et pratiquement des États-Unis—et les 35,000, devant compléter les 75,000, devaient être complétés par les vieilles provinces. Ses chiffres—en supposant que nous faisons la vieille déduction que nous avons toujours faite—ne s'élèvent pas à plus de la moitié de ce nombre, et je crois que ces chiffres, qui contrastent si piétamment avec ses promesses de l'an dernier, sont eux-mêmes, comme je l'ai dit, exagérés.

L'honorable premier ministre a déclaré que les estimations de l'honorable monsieur étaient fidèles, qu'elles étaient très raisonnables, qu'elles n'étaient aucunement exagérées, et qu'il était tout à fait convaincu qu'elles se réaliseraient.

Voilà ce qu'ont déclaré, d'abord le ministre spécialement chargé de l'affaire, et ensuite le premier ministre sur sa responsabilité particulière, et voilà le résultat de ces déclarations, autant qu'elles s'appliquent à l'établissement du Manitoba et du Nord-Ouest, d'après les calculs de l'honorable monsieur lui-même.

J'espère, M. l'Orateur, que nous aurons prochainement une réponse à cette motion. J'espère que l'on va nous montrer les données sur lesquelles le gouvernement base cet état général; qu'il nous sera permis de les vérifier, parce que je répète ce que j'ai dit au cours du débat sur l'adresse, que tous les calculs qui doivent être faits avec les divers chiffres fournis — les chiffres du recensement comparés aux chiffres de l'honorable monsieur relativement à l'immigration et à l'établissement du pays d'année en année, les chiffres des recensements municipaux d'Ontario, — toutes les données que nous pouvons obtenir, indiquent qu'il est impossible que les résultats qu'il dit avoir été obtenus l'aient réellement été, que nous ayons pu augmenter autant l'établissement permanent de notre pays, comme il déclare que nous l'avons fait, à moins que cet établissement permanent n'ait été effectué par le déplacement d'une partie presque équivalente de notre population. Il n'en a pas été ainsi, d'après ces mêmes chiffres. Il y a eu un déplacement, et un déplacement très considérable, mais non un déplacement équivalent, et d'après tout ce que je puis supposer — et je veux discuter la question avec l'aide des documents que je demande présentement — il n'y a pas eu d'établissement permanent, par des personnes venues de l'étranger, aussi considérable que l'honorable monsieur le calcule; il n'y a pas eu une telle augmentation de notre population, grâce à l'arrivée, de l'étranger, de Canadiens ou de citoyens d'autres pays.

M. POPE: Je pourrais dire à l'honorable monsieur, comme je l'ai dit l'an dernier, qu'il sera impossible de donner tous les détails demandés, mais je me ferai un plaisir de lui fournir tous les renseignements que je pourrai.

Lorsque je lui aurai donné ces renseignements, je suppose qu'il exprimera des doutes sur leur exactitude, comme il le fait aujourd'hui. Il ne croira à rien de ce qui viendra des fonctionnaires de mon département — à rien, si ce n'est à ce qu'il verra de ses yeux.

Ces états sont faits par des personnes dé-intéressées; c'est une énumération des personnes qui se rendent dans ce pays et de celles qui en reviennent. Ceux qui font cette énumération n'ont aucune raison d'exagérer; cependant l'honorable monsieur ne les croira pas. J'ai dit, il est vrai, l'an dernier, qu'à mon avis il y aurait une plus forte immigration, et je le croyais. Je puis en appeler à mon honorable ami des raisons qui ont empêché l'immigration — des rapports et des discours que les honorables députés de la gauche ont faits. Je puis en appeler aux journaux de ces honorables messieurs, et à ce qui y a été écrit, et lui demander si cela n'a pas été suffisant pour dissuader les gens de se porter vers ce pays. Durant tout l'été il n'y a pas eu un seul jour où le travailleur, arrivant dans ce pays, n'ait pu trouver de l'emploi. De fait, M. l'Orateur, je n'ai pu fournir la moitié des cultivateurs et des journaliers qui étaient demandés; et cependant, chaque jour et chaque semaine, on fait répandre de l'autre côté de l'Atlantique la rumeur que ceux qui émigrent dans ce pays ne peuvent y trouver d'emploi. Ceci est tout à fait suffisant pour expliquer le ralentissement de l'émigration au Nord-Ouest. Mais, en somme, cette émigration a été presque aussi considérable que je m'y attendais.

M. BLAKE: Oh! non, non!

M. POPE: Oui, presque aussi considérable. Il y a une différence, mais elle n'est pas bien forte. L'an dernier, un nombre considérable de personnes ont quitté le Manitoba, mais il y en est allé 15,000 de plus qu'il n'en est parti. Je ne

M. BLAKE.

puis dire précisément ce qui en est pour cette année, mais je serai capable de faire disparaître quelques doutes de l'esprit de l'honorable monsieur quant au nombre d'immigrants qui se sont portés dans le pays.

Mais permettez-moi de faire remarquer qu'il y a une différence entre ceux qui émigrent dans le pays, et ceux qui s'y établissent définitivement. Il y a des travailleurs qui sont également des immigrants, et si l'on compte les uns et les autres réunis, on verra que nos estimations n'étaient pas exagérées. Chaque personne qui vient de ce côté-ci de la frontière s'adresse aux officiers de la douane pour obtenir l'entrée de ses effets comme effets de colon; et il ne peut y avoir d'erreur dans ces entrées. Nous recevons ensuite de nos propres agents des listes du nombre de passagers à bord de chaque navire; et il ne peut y avoir là d'erreur. Qu'il y en ait parmi ceux-là qui quittent le pays, je ne saurais le dire.

Il se peut que quelques-uns en reviennent, mais je ne puis dire exactement quel est le mouvement de la population. S'il arrivait que le nombre de ceux qui en reviennent n'atteignît pas la moitié de 17 pour 100, que cette proportion fût très faible, je crois que l'honorable monsieur en serait heureux. Je sais qu'il est patriote et qu'il met l'intérêt de son pays au-dessus de toute attache aux partis; je sais qu'il serait enchanté d'apprendre que personne n'est reparti de ce pays. Je crains de ne pouvoir dire qu'il n'y en ait pas eu quelques-uns; mais je pourrai, je crois, démontrer à l'honorable monsieur que la proportion de ceux qui en sont repartis cette année n'a pas été de 17 pour 100.

M. BLAKE: L'honorable monsieur doit se rappeler qu'un nouveau mode d'émigrer a été adopté ces dernières années; qu'il y a un mode de quitter le pays par voie ferrée, et je suis peiné de dire, un mode d'émigrer à pied; et il doit tenir compte de ces deux faits, avant d'arriver à la proportion.

M. POPE: Je suis fâché qu'il y ait un mode d'émigrer à pied de même que par voie ferrée. Je voudrais que les colons eussent mille modes de se rendre à pied dans ce pays.

QUELQUES VOIX: A l'ordre.

M. POPE: Je suis dans l'ordre.

M. BLAKE: L'honorable monsieur n'est pas dans l'ordre en parlant deux fois. Je répliquais à la motion, et il a dénaturé une partie importante de ce que j'avais dit. Je lui avais demandé de se rappeler qu'il existait deux modes de quitter le pays, et non de s'y rendre.

M. BOWELL: Je suppose que les colons peuvent également s'y rendre à pied.

M. POPE: Je répliquais à l'honorable monsieur. J'espère que je l'ai fait d'une manière efficace.

Motion adoptée.

COUPE DU BOIS SUR LES TERRES DES SAUVAGES.

M. BLAKE; Je demande copie de tous arrêtés du conseil, correspondance et ordres administratifs au sujet de l'octroi, de l'annulation et de la suspension des permis pour la coupe du bois sur les terres des sauvages, près de Fort-William, sur la réserve de Fort-William.

Si je fais cette motion, c'est parce qu'il m'a été remis une lettre adressée à un de mes amis par un certain nombre de sauvages établis sur cette réserve et renfermant une déclaration sur laquelle je base cette motion, et sur laquelle j'appelle l'attention du gouvernement. Ils disent:

Il est nécessaire que nous vous soumettions toute la question d'une manière aussi claire et aussi concise que possible.

Il y a environ douze ans, c'est-à-dire à l'époque de l'expédition de la Rivière-Rouge, un certain M. William Plummer vint sur notre réserve,

lorsque tous les hommes, à l'exception de trois ou quatre, étaient absents, ayant accompagné les soldats. Il expliqua le but de sa visite à ceux qu'il y trouva, il était venu, dit-il, demander aux sauvages de consentir à ce qu'il lui fût accordé un permis de couper du bois sur leur réserve. Deux des hommes signèrent la demande de concession. Un troisième, comme il le déclara plus tard, sous serment, donna son nom, mais ne fit point sa marque ni ne toucha la plume, disant qu'il le ferait si, après le retour des autres sauvages, ceux-ci étaient favorables à la pétition. Aucun des signataires n'avait la moindre autorité dans la tribu. La formule de concession portant les trois noms fut laissée entre les mains du Rév. J. P. Choné, S. J., missionnaire à Fort-William. M. Plummer retourna alors à Ottawa, après avoir donné aux sauvages de la farine et du tabac, et leur avoir dit de faire signer la demande d'octroi par leurs compagnons, lorsqu'ils seraient revenus.

Quelque temps après, les absents revinrent dans leurs foyers et furent mandés à la résidence des missionnaires, où le Rév. Père Choné leur parla de la visite de M. Plummer, et, tenant à la main la formule de concession de ce dernier, la traduisit et la leur expliqua. Après quelques minutes de consultation entre eux, ils répondirent d'un commun accord négativement, disant qu'ils ne signeraient aucun papier, vu qu'ils n'avaient pas reçu ce qu'on leur avait déjà promis. On leur dit de reconsidérer, mais ils répondirent de nouveau la même chose. Vers l'automne, M. Plummer revint à Fort-William et rassembla les sauvages au Comptoir de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, en présence de M. G. McIntyre, alors agent de la Cie à Fort-William. M. Plummer leur proposa alors à tous ce qu'il avait antérieurement demandé à quelques-uns d'entre eux. Ils refusèrent unanimement le consentement demandé. Il insista plusieurs fois, mais reçut invariablement la même réponse. William Crow, qui était alors notre premier chef, avait fait remarquer que son nom se trouvait apposé à la demande d'octroi, dit à M. Plummer : "Qui vous a donné mon nom ? Vous l'avez volé." Plummer rougit et ne répondit rien. Bien que Crow pût signer son nom, un autre l'avait écrit, et personne n'avait attesté la signature. Voyant son insuccès, Plummer se fâcha beaucoup, et jetant violemment sur la table la demande d'octroi qu'il tenait dans sa main, il dit : "Ainsi je ne puis rien obtenir. Eh ! bien, en dépit de votre opposition, le gouvernement va prendre votre bois."

Chacun retourna chez soi ; pendant deux ans on n'entendit pas parler des menaces de Plummer ; on nous dit alors que le gouvernement avait accordé à un nommé Monk un permis de couper du bois sur notre réserve. Nous protestâmes immédiatement et nous envoyâmes notre protêt au gouvernement. Notre chef a en sa possession le projet de protêt rédigé par le Rév. Père Choné.

A partir de 1874 jusqu'à l'automne de 1882, trois ou quatre personnes ont violé notre revenu, mais elles ont toutes été facilement arrêtées dans leur dessein, à l'exception de M. Oliver, qui possédait une scierie à Fort-William. Il abattit un grand nombre de nos pins. Nous sollicitâmes à maintes reprises Amos Wright, qui était alors notre agent, et S. J. Dawson, député d'Algoma, de voir à ce qu'Oliver payât des dommages pour cette violation de propriété. Finalement, M. Dawson nous dit qu'Oliver s'était servi du permis de Monk, lorsqu'il avait coupé du bois sur notre réserve. Nous ne comprîmes pas ce qu'il voulait dire.

Dans l'automne de 1882, Mme Farjana, de Montréal, M. Henri Valières, de Trois-Rivières, et M. Thomas Marks, de Port-Arthur, formèrent une société appelée "La Compagnie pour l'exploitation du bois de la Baie du Tonnerre." La nouvelle se répandit alors que cette compagnie allait commencer ses opérations sur notre réserve, en se servant du permis de Monk, qu'elle avait obtenu, paraît-il, de la manière suivante : Avant d'avoir utilisé son permis, Monk avait annoncé dans les journaux qu'il le vendrait. Un nommé Stewart l'acheta, et s'associa alors feu Farjana. A la mort de Farjana, la veuve de ce dernier devint propriétaire de la moitié du permis et acheta de Stewart l'autre moitié. Elle prit ensuite Valières comme associé, et ils formèrent tous deux, avec Thomas Marks, la dite compagnie.

Nous protestâmes alors contre leur entrée sur notre réserve, et nous signifiâmes notre protêt à Thomas Marks. Ils commencèrent néanmoins leurs opérations. Nous députâmes alors à Ottawa J. B. Bines, qui était dans le temps notre chef, accompagné d'un interprète. Ils prirent en chemin, et emmenèrent avec eux, Mgr Jamot, évêque de Peterborough. Rendus à Ottawa, ils eurent une entrevue avec sir John A. Macdonald, et lui présentèrent notre requête, le priant d'annuler le permis de Monk, octroyé sur de fausses allégations, et d'empêcher la compagnie pour la coupe du bois de la Baie du Tonnerre de couper notre bois et nos arbres. Nous obtînâmes immédiatement une chose, savoir, que la compagnie ne ferait plus de bois de corde, vu que le permis n'avait été octroyé que pour la coupe du bois de construction ; mais sir John dit qu'avant d'annuler le permis, ou d'arrêter la compagnie dans ses opérations, il faudrait faire une enquête sur les faits de la question. Sir John proposa que T. J. Dawson fût chargé de tenir l'enquête, et la délégation accepta son offre. Mais M. Dawson refusa de procéder et fut remplacé par M. Caddy, fonctionnaire du gouvernement, d-meurant à Fort-William. M. Caddy commença immédiatement l'enquête, interrogeant sous serment plusieurs sauvages, M. McIntyre et quelques autres. Tous donnèrent un témoignage conforme aux faits que nous avons précédemment cités. M. Caddy fit sans délai son rapport, et le soumit à sir John. Nous attendîmes, en conséquences, une décision prochaine, mais on laissa, au contraire, ceux dont nous nous plaignions travailler durant tout l'hiver, et couper environ 10,000 billots par semaine. Cependant, le très révé. évêque Jamot a souvent demandé à sir John, et nous lui avons souvent demandé nous-mêmes, de rendre sa décision, vu que notre affaire était si claire ; cependant nous n'avons pu obtenir justice. Nous vîmes que sir John favorisait Marks, à cause de l'appui que ce dernier donnait à son parti dans les élections, Marks jouissant d'une grande influence dans cette région. Nous exprimâmes alors à sir John, dans une

de nos lettres, l'espoir que la politique, n'ayant aucun rapport à cette question, n'influera pas sur cette dernière ; mais notre remarque n'eut pas d'effet.

Le printemps dernier, lorsque la compagnie eut terminé ses travaux, vint le temps de renouveler le permis de Monk, mais sir John ne le renouvela point, disant qu'il voulait auparavant étudier notre question. M. Donnelly vint ici nous dire qu'il avait notifié à Marks et aux autres, de la part du département, de ne plus couper de bois sur la réserve. Néanmoins, vers le milieu de l'été, voyant qu'aucune décision n'était rendue, nous commençâmes à soupçonner qu'il voulait se jouer de nous, savoir, que sir John craignant l'arrivée, à Ottawa, d'une autre délégation de notre part, avait donné à notre agent instruction de nous avertir, comme nous l'avons dit plus haut, mais qu'après la clôture de la navigation, lorsque nous ne pourrions plus voyager, il laisserait encore Marks travailler sur la réserve. Nous résolûmes en conséquence d'envoyer une autre délégation à Ottawa et nous écrivîmes à notre évêque à ce sujet. Il nous répondit de ne pas partir avant qu'il nous eût écrit de nouveau.

Dans l'intervalle, il communiqua avec sir John et M. Vankoughnet. L'affaire fut remise de semaine en semaine, jusqu'à la clôture de la navigation, et maintenant que nous ne pouvons voyager facilement, M. Vankoughnet a écrit à M. Donnelly de laisser Marks et ses associés se servir encore du permis de Monk, et ils poussent activement leurs opérations. C'est ainsi que nous traite celui qui devrait nous protéger.

Il est évident que la politique est pour quelque chose ou plutôt est tout dans cette affaire. Marks reçoit aujourd'hui la récompense des services qu'il a rendus au gouvernement d'Ottawa durant la dernière élection d'Algoma.

On nous a dit, il y a quelques années, que le gouvernement Mackenzie avait été défait en partie à cause de l'affaire de l'hôtel Neebing ou de l'emplacement de la ville. Nous ignorons jusqu'à quel point les accusations portées contre cette administration étaient fondées, mais, en supposant qu'elle l'eussent été, on trouve de l'autre côté de la rivière Kaministiquia, tout vis-à-vis l'emplacement de ville, sur notre réserve, un pendan à l'affaire de l'hôtel Neebing.

Nous vous sollicitons encore une fois, honorable monsieur, de nous aider à obtenir justice. Si nous sommes absolument obligés d'envoyer quelqu'un d'entre nous à Ottawa, nous essaierons de le faire, bien que ce soit difficile pour nous, surtout en hiver, eu égard à notre pauvreté.

Nous nous sousscrivons,

Honorable monsieur.

Vos très humbles serviteurs,

JOHN PERR, 1er chef,

ou

MICHEL X ST-GERMAIN, 2nd chef.
marque.

La Chambre me pardonnera si je n'entreprends pas de lire tous les autres noms. J'espère que l'honorable monsieur veillera à ce que ces documents soient produits prochainement, et qu'il fera quelque chose pour ramener dans l'esprit de ces pauvres gens la confiance dans leur protecteur et leur gardien. Bien qu'ils ne soient pas ici, j'apprends que Marks est présent.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je serai très heureux de fournir immédiatement tous les documents. J'ignore si cela assurera la confiance chez les signataires de cette lettre, mais je sais que le gouvernement et le département ont agi conformément à ce qu'ils croyaient être dans les meilleurs intérêts des sauvages.

J'ai déjà vu une déclaration semblable à celle-ci. Une des allégations était qu'un M. Plummer avait été là pendant que la plus grande partie de la tribu se trouvait à la Rivière-Rouge, durant la guerre, et avait réussi à obtenir une concession de ce bois.

Ce M. Plummer était l'agent des sauvages à Toronto, c'était un homme très respectable, qui avait été employé au département pendant plusieurs années, et que l'honorable monsieur connaît sans doute très bien. Sur les instructions, je suppose, de celui qui était alors chef du département, il alla chercher à obtenir une concession de ce bois, dans le but de le mettre sur le marché, et de le vendre au profit des sauvages. L'honorable monsieur sait qu'à moins que le bois ne soit ainsi vendu, les sauvages commencent à une violation de leur propre bien, soit moyennant un peu d'argent ou d'un peu de boissons enivrantes, et que leur propriété sera de la sorte gaspillée. A cette époque, M. Plummer se rendit sur la réserve et obtint cet ordre de mettre le bois en vente au profit des sauvages. Ceci se pratique tous les jours dans le département des sauvages, et c'est, de fait, le seul moyen par lequel les sauvages obtiennent quelque chose pour leur bois. M. Plummer fut, à raison de ces allégations, requis

de faire un rapport. Autant que j'ai pu m'en assurer, il n'avait aucun intérêt dans l'affaire, mais il a simplement rempli son devoir commun agent en obtenant cette concession.

Pour montrer que la mémoire des sauvages n'est pas très fidèle, ou que leur véracité n'est pas très scrupuleuse, ou qu'ils ont été trompés par des personnes qui les ont engagés à signer des documents dont ils ignoraient la portée, je n'ai besoin de signaler que ce simple fait : L'expédition de la Rivière-Rouge eut lieu en 1870, et la déclaration alléguée que tous les sauvages étaient alors absents de leur réserve, et se trouvaient à la Rivière-Rouge, à l'exception des trois ou quatre qui ont signé cette concession. Or, si vous examinez les documents, vous trouverez que ces pauvres gens ne se sont trompés que d'une année. La concession fut faite en 1871, alors que tout était fini, et que les sauvages étaient tous rentrés dans leurs foyers.

Cette excuse est fournie à ces gens par quelques personnes intéressées, très probablement par celles qui dépouillent les sauvages de leur bois, et ne voudraient pas que personne en prit possession, mais qu'il restât, comme auparavant, exposé à être enlevé illégalement par n'importe qui.

Ces sauvages ont consenti à l'octroi de la manière ordinaire, conformément à l'acte de cette époque concernant les sauvages, durant l'année qui suivit l'expédition, alors que tous les sauvages étaient revenus depuis un été entier de cette expédition à cause de laquelle ils disent qu'ils étaient tous absents de leur réserve. Je produirai les documents, et ils établiront ce fait.

M. DAWSON : M. l'Orateur, il est sans doute très regrettable que le permis ait été accordé en premier lieu, mais on ne supposait pas alors que le bois eût une aussi grande valeur que celle qu'il a aujourd'hui, eu égard à sa proximité du chemin de fer, et il n'y a pas de doute que si l'arrangement avait été exécuté, les sauvages n'en eussent grandement souffert ; leur bois se serait vendu beaucoup au dessous de sa valeur réelle.

Dans la déclaration que l'honorable monsieur vient de lire, il y a beaucoup de vrai, et aussi beaucoup de choses grandement exagérées. Il est vrai, comme le disent les sauvages, qu'ils ont perdu par l'octroi de ce permis, mais il est tout à fait injuste qu'ils aient essayé de lui attribuer un caractère politique.

M. Marks avait parfaitement le droit d'acheter ce permis de Monk, si Monk avait le droit de le vendre ; mais je crois que le gouvernement a maintenant étudié à fond la question, et qu'il a fait un nouvel arrangement—je ne l'ai appris que l'autre jour—par lequel les sauvages seront indemnisés par ceux qui ont pris le bois, et on me dit que le gouvernement a arrangé l'affaire de manière que les sauvages reçoivent maintenant \$12,000 pour le bois qu'ils ont sur la réserve.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ecoutez, écoutez ; c'est cela.

M. DAWSON : D'après ce que j'apprends, les porteurs du permis, MM. Farjana et Marks, ont à payer aux sauvages la valeur du bois, et je crois que c'est un arrangement très heureux.

M. COOK : J'aimerais à savoir, M. l'Orateur, si ce permis n'a pas été retenu l'année dernière, ou annulé. Je sais que M. Marks était ici, où il s'occupait de son permis, et il était très ennuyé de ce que le gouvernement l'eût annulé. Or, j'aimerais à savoir, M. l'Orateur, si ce permis avait été accordé en retour de l'appui que M. Marks avait donné au candidat de l'opposition, lors de l'élection d'Algonia pour la législature locale. Je voudrais savoir si ces \$12,000 constituent la somme que le gouvernement fédéral a payée pour faire appuyer le candidat de l'opposition à la législature

Sir JOHN A. MACDONALD.

locale. C'est un point que le gouvernement actuel devrait éclaircir. Nous savons que lors de la dernière élection pour la législature locale, il a entrepris, dans différentes parties de la province d'Ontario, de défaire le gouvernement de l'honorable M. Mowat. Les tribunaux nous ont révélé à quels moyens on avait eu recours pour obtenir la défaite de cet honorable monsieur ; et, M. l'Orateur, je serai en mesure, dans quelques jours, de montrer comment le gouvernement fédéral a induit d'autres personnes à se présenter dans les intérêts du parti tory, en leur accordant des subventions et des places du gouvernement. J'aimerais voir l'honorable monsieur éclaircir un point, savoir, si \$12,000 est la somme que l'on a payée à un seul individu pour l'engager à appuyer le candidat tory dans l'élection locale d'Algonia, combien ils ont tous coûté ?

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur a un esprit investigateur, et j'en suis fort aise. Il dit qu'il veut savoir si les \$12,000 dont mon honorable ami d'Algonia (M. Dawson) a parlé étaient la somme payée à Marks pour son appui. Comme j'ai compris la déclaration de mon honorable ami, M. Marks a payé les \$12,000 pour le bois. Ce sont \$12,000 que M. Marks a payés à la couronne. Il n'arrive pas très souvent qu'on corrompe une personne en l'obligeant à payer une somme d'argent. On me dit que l'on corrompt quelquefois les gens, et personne ne le comprend mieux que mon honorable ami (M. Cook). On corrompt quelquefois les gens en leur donnant de l'argent, mais jusqu'à ce jour je n'ai jamais entendu dire qu'on les eût corrompus en les obligeant à payer une somme d'argent.

Cette affaire, je puis le dire de suite, a causé beaucoup d'ennuis. Il y avait beaucoup de contradiction dans la preuve. Soit à dessein, ou par inadvertance ou ignorance, une partie de cette preuve était inexacte ; cependant mon devoir était de veiller à ce que les sauvages fussent protégés, et les porteurs de permis, malgré le droit strict qu'ils avaient peut-être, en loi, s'ils s'en étaient prévalus, d'obtenir ce bois conformément au permis originaire, ont été obligés de payer une somme additionnelle.

Je demanderai à la Chambre de ne pas préjuger la question, vu qu'il est mal de discuter les intérêts des gens sans une connaissance approfondie de la question.

Les documents seront soumis sans délai.

M. BLAKE : M. l'Orateur, je remercie celui qui a aidé mon honorable ami dans l'accomplissement des devoirs de sa charge, de nous avoir fourni des renseignements que l'honorable monsieur ne se souciait pas de donner, ou qu'il ne connaissait peut-être pas. Aucun de nous ne supposait, j'en suis sûr, après ce qu'avait déclaré l'honorable surintendant général des affaires des sauvages, que la question était réglée. On nous avait dit que sur ces représentations, M. Plummer avait été requis de faire un rapport, et que nous connaîtrions toute l'affaire. Maintenant, il paraît que tout est réglé, que la somme est fixée, et que, sur le paiement de cette somme additionnelle, M. Marks et ses associés vont continuer à se servir de ce permis.

L'honorable monsieur a peut-être été indiscret en complétant les instructions et en donnant des informations plus détaillées que celles que le parlementaire quelque peu plus ancien qui l'aide à gérer le département des affaires des sauvages, n'était disposé à donner. Dans tous les cas, nous lui sommes obligés de ce qu'il nous ait appris que les pauvres sauvages n'ont pas besoin de venir à Ottawa, parce que l'honorable monsieur a réglé la question, d'une manière juste ou injuste pour eux, ce que j'ignore. Ce n'est pas une chose très facile, il est vrai, de corrompre des gens en les faisant payer de l'argent, mais il est très facile de leur faire une grande faveur en leur permettant d'acquiescer un propriétaire pour la moitié ou le quart de sa valeur.

La motion est adoptée.

TRACE DU CHEMIN DE FER CANADIEN
DU PACIFIQUE.

M. BLAKE: Je soumetts une motion semblable à celle que j'ai soumise au commencement de la dernière session, afin d'obtenir les informations relatives à l'état de l'entreprise jusqu'à ce jour. Je demande une carte ou des cartes indiquant: 1°, le tracé du chemin de fer du Pacifique canadien, jusqu'où il a été approuvé ou construit; 2°, le tracé jusqu'où il a été proposé au gouvernement sans être encore approuvé; 3°, le tracé de tout embranchement construit et de tout embranchement maintenant projeté par la compagnie, autant que le gouvernement en a reçu avis; 4°, les terres mises en réserve pour la compagnie mais non encore cédées; 5°, les terres cédées; 6°, les terres demandées mais non encore mises en réserve.

C'est, comme je l'ai dit, ma motion de l'année dernière *verbatim*.

Sir CHARLES TUPPER: M. l'Orateur, les informations demandées dans cette motion seront bientôt soumises à la Chambre.

La motion est adoptée.

REMISES FAITES À DES FOURNISSEURS DE LA
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN
DU PACIFIQUE.

M. BLAKE: Je demande copie de toute correspondance, de tous rapports et de tous arrêtés du Conseil, non indiqués dans l'adresse de la dernière session, concernant les remises à être faites aux fabricants canadiens de certains articles nécessaires à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; de toute demande faite pour telle remise et de toute correspondance à ce sujet; aussi, un état des calculs qui ont servi de base à ces remises, et une évaluation détaillée des sommes probables à être soldées par le trésor pour chaque classe d'articles, en supposant qu'ils aient été fabriqués en Canada en quantité suffisante pour satisfaire aux besoins de la compagnie, et du pourcentage des remises, *a l'valorem*, sur chaque classe de ces articles.

C'est encore une motion adoptée par la Chambre durant la dernière session, mais qui n'a été suivie jusqu'à présent d'aucun effet. J'ai lieu d'espérer que le ministre des douanes fera produire au plus tôt l'état demandé. Il a eu la bonté de me faire entendre que les pièces en question sont assez volumineuses, et je me hasarde à faire publiquement la proposition que je lui ai faite privément en réponse à cette remarque, savoir, que si l'autre rapport est prêt, comme je présume qu'il l'est, et s'il est déposé immédiatement sur le bureau, je serai en mesure d'éliminer de ma motion tout ce qui n'est pas manifestement essentiel pour le but d'intérêt public que je me propose d'atteindre.

M. BOWELL: Il n'y a pas d'objection à ce que cette motion soit adoptée. Ainsi que l'a dit l'honorable monsieur par qui elle a été proposée, il faudrait un certain temps pour préparer les documents. J'étais sous l'impression, si mes souvenirs me servent bien, que j'avais produit un *synopsis*, si je puis employer ce mot, ou résumé des renseignements demandés par l'honorable monsieur durant la dernière session du parlement. Je ne me rappelle plus si on a produit un état détaillé. Dans le cas où cela n'aurait pas été fait, je vais m'en enquerir immédiatement et voir à ce qu'on s'en occupe. Mais si l'honorable monsieur exige, comme il l'a fait entendre, tous les renseignements que comporte la motion qu'il vient de faire, il faudra un certain temps pour préparer le rapport. Je puis dire à la Chambre comme je l'ai dit à l'honorable monsieur, qu'il n'y a pas moins de 220 de ces réclamations, et un grand nombre d'entre elles ont occasionné une correspondance considérable. Pour ce qui concerne le département, nous préférons de beaucoup que toute la correspondance fût soumise à la

Chambre, parce qu'on verrait alors que les plus grandes précautions ont été prises et qu'il n'a été rien payé de plus, en vertu de ces réclamations, que ce à quoi les réclamants avaient un droit strict par la loi.

M. BLAKE: L'assertion de l'honorable ministre me cause un certain désappointement. Il se rappellera, en effet, qu'à la fin de la dernière session il me montra ce qu'il appelait une réponse à la motion; on constata, cependant, qu'il y avait eu malentendu de la part de quelques-uns de ses officiers, qui avaient mal compris cette motion, de sorte qu'en réalité il n'y avait pas de réponse du tout, et le rapport en question ne fut pas présenté. L'entente fut qu'on profiterait de la vacance pour préparer ces états—je crois qu'on devait même, d'après le langage de l'honorable monsieur, faire passer cet ouvrage avant tout le reste. Je crains qu'on n'ait pas profité de la vacance, comme il l'avait dit, mais j'espère que nous aurons les pièces de bonne heure cette fois.

M. BOWELL: Dès qu'elles auront été transcrites ou copiées.

La motion est adoptée.

MOUTURE EN ENTREPOT.

M. BLAKE: Je demande copie de tous arrêtés du conseil et ordres administratifs, non compris dans l'ordre de la dernière session, concernant la mouture en entrepôt, ou des règlements pour la mouture en entrepôt ou pour l'importation du blé ou de la farine de provenance ou de manufacture américaine; aussi, copie de toute correspondance avec les autorités des États-Unis au sujet du transport du blé du Canada aux États-Unis ou à travers leur territoire, et de tous règlements des autorités douanières des États-Unis touchant tel transport; et aussi, copie de toute correspondance non comprise dans l'ordre de la dernière session, concernant les fraudes pratiquées en douane dans l'exportation de la farine ou du blé du Canada en acquit des obligations données pour l'importation de la farine ou du blé des États-Unis; de tous rapports, témoignages et ordres administratifs au sujet de ces fraudes; un relevé faisant connaître l'étendue des fraudes pratiquées, les noms des personnes impliquées, et un état des mesures administratives prises à ce sujet.

Dans cette motion sont fondues deux autres motions faites à la dernière session, et dont l'une et l'autre, je crois, n'ont pas reçu de réponse.

M. PATERSON (Brant): L'honorable ministre nous dirait-il s'il y a eu quelque changement dans le règlement relatif au nombre de boisseaux de blé constituant l'équivalent d'un baril de farine, et si oui, quel est le chiffre adopté.

M. BOWELL: Il n'y a pas eu de changement depuis l'arrêté du conseil soumis à la dernière session; en conséquence on ne s'est pas occupé de l'équivalent en farine.

La motion est adoptée.

LE HAUT COMMISSAIRE DU CANADA.

M. BLAKE: Je demande copie de tous les arrêtés du conseil, de toutes les correspondances, commissions et instructions touchant la nomination du présent haut commissaire du Canada à Londres, l'accomplissement des fonctions du ministre des chemins de fer pendant son séjour en Angleterre comme haut commissaire, et l'accomplissement des devoirs du haut commissaire pendant son séjour en Canada comme ministre des chemins de fer.

La Chambre se rappelle que c'était un secret percé à jour, durant la dernière session, que le ministre des chemins de fer allait devenir haut commissaire. J'interpellai le gouvernement à ce sujet, et l'honorable chef du gouvernement me répondit dans un langage diplomatique qu'aucune offre

n'avait été faite à cet égard à l'honorable ministre des chemins de fer qui, par conséquent, n'avait pu l'accepter. Naturellement on était d'accord tout de même, puisque peu de temps après, à l'occasion d'un banquet donné à un ministre qui, je regrette de le voir, a été récemment déposé,—je vous parle de M. Mousseau, ex-premier ministre de la province de Québec,—l'honorable ministre fit parfaitement comprendre que ses rapports avec le parti dont il était l'ornement allaient cesser.

Telle était la position en tant que le public en était informé, à la fin de la session. Or, immédiatement après la prorogation des chambres, on apprit que cet état de choses était changé et que l'honorable monsieur, tout en assumant la charge de haut commissaire, devait en même temps garder celle de ministre des chemins de fer. Dans ces conditions, et après une pareille combinaison, je n'aurais pas cru déraisonnable d'espérer qu'à la première occasion on s'empresserait d'expliquer à la Chambre ce changement, si c'en était un, et de faire connaître le caractère de l'arrangement nouveau substitué au premier; car c'était indéniablement une substitution importante.

Nous pouvons différer d'opinion quant à la régularité et l'à-propos de cet arrangement, mais, que nous différons ou non sur ce point, il n'en est pas moins certain que la chose constitue une innovation pour nous et une innovation assez sérieuse, je crois, pour nous donner droit à des explications.

Je ne veux faire rien de plus, pour le moment, que de demander ces explications, et indiquer de la manière la plus brève possible les points sur lesquels elles devraient porter. Je crois que c'est ce qu'il y a de mieux à faire.

D'abord, il y a la question de la position du haut commissaire du Canada vis-à-vis des différents membres du cabinet. Il est l'agent du ministère en général, mais il est aussi l'agent des divers ministres individuellement auxquels le commissaire a eu dans le passé à s'adresser d'ordinaire.

Nous avons en mains la copie des instructions données à sir A. T. Galt en sa qualité de haut commissaire. On se souvient, que pour ce qui est des négociations avec la France, et avec l'Espagne aussi, je crois, il avait reçu ses instructions du ministre des finances. Celui-ci lui écrivit une lettre, devenue publique, où il lui indiquait ce qu'il avait à faire. Le commissaire se rendit à destination mais ne fit rien; je suppose, cependant, qu'il n'y eût pas de sa faute. Il essaya de faire ce qu'on lui avait dit, et fit rapport du résultat de ses travaux au ministre des finances. Il fit également rapport à l'honorable ministre de l'agriculture de ce qu'il avait fait pour l'immigration, et, j'oserais dire à d'autres ministres aussi, relativement à des affaires qui concernaient leurs départements et au sujet desquels ils lui avaient donné des instructions.

Il est à regretter, suivant moi, que les honorables membres du gouvernement portent si peu d'attention à ces rapports, qu'ils ne sachent même pas, ainsi que nous l'avons appris aujourd'hui, s'ils ont été présentés ou non, et qu'un ministre n'ait pu dire s'il y avait ou non des rapports du lord haut commissaire, bien qu'un avis de motion pour obtenir la production de ces rapports eût été donné deux jours auparavant. Les rapports du commissaire auraient-ils été relégués dans quelque casier poussiéreux par un subalterne, un sous-chef quelconque? Nous l'ignorons. Ou bien est-ce la mémoire de l'honorable ministre de l'agriculture qui est devenue défectueuse? Nous l'ignorons. Mais le fait reste que l'honorable monsieur ne sait pas si le haut commissaire a fait ses rapports soit à un ministre soit à plusieurs.

Quant au commissaire lui-même, agissant d'après les instructions et suivant les vues de différents ministres, dont il était lui-même le collègue, je prétends que sa position est des plus étranges. C'est une position anormale, à mon point de vue, puisque c'est à la fois celle d'un collègue et celle d'un employé. Comme ministre, il est responsable de ce

qui se fait tout comme les autres ministres, d'après la théorie constitutionnelle, quelque imparfaite que soit la manière dont on applique cette théorie de nos jours en Angleterre et ici. Mais comme commissaire il reçoit des ordres, on lui dit de marcher et il marche, de faire une chose et il la fait, ou en tous cas il essaie de la faire.

Comme je viens de le dire, notre système est en théorie celui de la responsabilité collective, excepté, naturellement, lorsque le gouvernement en général s'en délivre en refusant de l'accepter, et nous savons quelle est alors la conséquence pour les ministres ainsi désavoués. J'ai dit que ce système n'était pratiqué que d'une manière imparfaite ici comme en Angleterre. En réalité, la responsabilité ici est en grande partie départementale. La Chambre comme le public en général, est très portée à tenir chaque ministre responsable pour une très large part de la conduite de son département. Il y a de grandes questions dont, comme l'a dit l'autre jour le premier ministre, celui-ci pourrait, à cause de cela même, se mêler parfois. Cependant, le premier ministre a une responsabilité très distincte, et les remarques faites par l'honorable monsieur l'autre jour confirment précisément mon dire, à savoir, qu'il y a un grand nombre de questions qu'un ministre règle indépendamment de ces collègues, et c'est pour cette raison que ni la Chambre ni le public ne sont disposés à insister sur la responsabilité collective, mais sont plutôt portés à laisser cette responsabilité au ministre même. Aujourd'hui, la punition pour un ministre qui manque à son devoir ou le néglige, qui commet des erreurs de jugement ou se met de quelque manière en faute, consiste en ce que la Chambre et le public lui retirent sa confiance; il est donc d'une grande importance que tout ministre soit, autant que les circonstances le permettent, en position de remplir les devoirs de sa charge, d'y voir lui-même, et puisse encourir la responsabilité individuelle dont il s'agit.

On me dira peut-être que s'il ne remplit pas lui-même ces devoirs, un autre les remplit pour lui. Il est vrai qu'il y a les ministres suppléants. Le ministre de l'agriculture sait comment cela se fait. Cela se fait d'une façon en quelque sorte machinale. On sait comment cela s'est fait l'été dernier pour le tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, durant l'absence temporaire du ministre des chemins de fer. Nous savons tout ce qui s'est passé—je ne devrais pas dire que nous savons tout; mais nous en savons assez pour pouvoir juger de la position.

C'est une manière de conduire les affaires qui ne convient pas. Il convient que le ministre de l'agriculture s'occupe de l'immigration et de la statistique, et que le ministre des chemins de fer s'occupe de son propre département. Les combinaisons en vertu desquelles un ministre agit comme remplaçant d'un collègue ne sont tolérables qu'à la condition d'être temporaires, soit pour cause de maladie ou pour cause d'absence motivée par l'intérêt public et qui empêchent le ministre en charge d'être à son poste. Mais ce n'est plus du tout la même chose lorsqu'un ministre quitte la Chambre et le pays avant la fin de la session pour revenir à la veille de la session suivante, et se trouve absent juste pendant le temps où de graves questions relatives au grand chemin de fer qui constitue le principal service de son département doivent être réglées,—la question du tracé à travers les Montagnes Rocheuses par exemple, la question des passes, celle de la position financière de la compagnie, celle de la garantie—au sujet de laquelle nous espérons que les pièces seront soumises à l'instant—et autres questions d'importance capitale, sur lesquelles nous ne sommes pas complètement renseignés en ce moment.

Je soutiens qu'il importe grandement, pour le bon fonctionnement de la constitution, afin d'établir dans une juste mesure la responsabilité dont dépend l'efficacité du gouvernement responsable, que les ministres chargés de la conduite de départements, remplissent eux-mêmes, excepté dans des cas exceptionnels, les devoirs qui leur sont assignés. Je soutiens en conséquence que l'absence du ministre des che-

mins de fer pendant toute la vacance a été, dans les circonstances où elle a eu lieu, contraire à la constitution telle que nous l'interprétons, et telle que nous en entendons le fonctionnement.

Puis, voici la session qui arrive et ce fonctionnaire en double, qui, n'étant ni un irlandais, ni un oiseau, ne peut être à deux endroits à la fois, quitte Londres et s'en vient ici. Que va-t-il advenir de la charge de haut commissaire ? On nous dit que c'est une charge très importante, d'une importance sans cesse grandissante, qui demande un homme de la plus haute capacité et requiert toute son énergie pour être bien remplie. Cependant voici le haut commissaire qui abandonne son poste au mois de décembre et s'en vient en Canada, où il va passer plusieurs mois, quatre ou cinq sans doute, avant de retourner à Londres. C'est presque la moitié de l'année, et durant tout ce temps nous n'avons pas de commissaire. Nous n'avons pas même de commissaire suppléant, et il reste un commis pour remplir ces fonctions sérieuses.

Serait-ce que toutes les cartes sont brouillées ? Que sont devenus tous ces traités de commerce dont nous avons entendu parler depuis quelques années ? Est-ce qu'il ne sortira rien de tout cela ?

Lorsqu'il m'est arrivé de faire quelque recommandation relativement à cette charge, on m'a répondu qu'il n'était pas de jour où il n'y eût quelque projet de traité sur le tapis, qu'il était indispensable d'avoir là un agent prêt à profiter de la première occasion favorable, que par suite d'un retard de vingt-quatre heures on avait manqué la chance d'obtenir des concessions importantes de la France. Cependant, le haut-commissaire est ici en ce moment et ne peut agir à Londres que par le moyen du télégraphe.

J'ai exposé, aussi brièvement qu'il était possible, l'état de la question, et la Chambre a droit à des explications relativement à l'arrangement conclu après la dernière session et en vertu duquel la même personne se trouve à remplir les fonctions de ministre des chemins de fer et de haut commissaire du Canada.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il ne saurait y avoir d'objection contre cette motion, et le gouvernement s'empressera de produire tous les documents qui s'y rapportent.

L'honorable monsieur s'oppose fortement à ce que mon honorable collègue remplisse les deux fonctions. L'une de ces fonctions, celle de ministre des chemins de fer, est d'une nature assez permanente, il me semble, et le titulaire continuera à la remplir pendant plusieurs années encore, j'ai lieu de le croire, si la chose lui convient.

L'autre est d'un caractère plutôt temporaire. A l'époque où sir Alexander Galt envoya sa démission comme haut commissaire, on considéra qu'il était absolument nécessaire que quelqu'un prit sa place en Angleterre, à cause de certaines affaires pendantes, qui étaient ou menaçaient de devenir pressantes, et que le gouvernement y fût représenté immédiatement par un nouvel agent. Nous demandâmes à sir Charles Tupper d'aller en Angleterre pour cette fin, et il y alla.

La combinaison, d'abord, fut de nature temporaire, et elle l'est encore. Mais il importait grandement, ainsi que je l'ai déjà dit, que l'honorable monsieur allât en Angleterre. Il y a le fait, le fait heureux et fortuit, dont on ne pourrait guère tirer crédit pour nous-mêmes, que mon honorable ami, après avoir accepté sur ma demande la charge de haut commissaire, nous a permis, grâce à ses connaissances particulières, professionnelles ou autres, de sauver le commerce canadien d'un grand danger. Je suis d'avis qu'on ne saurait exagérer la valeur du service qu'il nous a rendu comme haut commissaire en sauvant notre commerce de bétail. Comme le Canada est peut-être le seul pays qui continue à faire ce commerce avec l'Angleterre; la chose est incontestablement d'une très grande importance.

Il est très vrai qu'un ministre doit, en règle générale, remplir lui-même et en personne les devoirs de sa charge.

Mais après tout cela se résout en une question de confiance dans le gouvernement. En tant que cela concerne le gouvernement, il doit voir à ce que les différents ministères soient bien conduits. Je crois que le ministre des chemins de fer possédait et possède encore comme tel la confiance du public ainsi que de la majorité des membres de cette Chambre. Je crois aussi que mon honorable ami, le ministre de l'agriculture, qui a rempli par *interim* les fonctions de ministre des chemins de fer, possède également cette confiance. Nous savions très bien, lorsque cette mission importante appela temporairement sir Charles Tupper en Europe, que mon honorable ami le ministre de l'agriculture, vu ses connaissances bien connues en tout ce qui concerne les questions de chemins de fer, était particulièrement qualifié pour agir comme chef intérimaire de ce département, en l'absence de sir Charles Tupper. Les résultats ont prouvé, je crois, que la charge avait été bien remplie, et que l'intérêt public n'avait aucunement souffert et que mon honorable ami s'était très bien acquitté de ses devoirs comme ministre intérimaire des chemins de fer; et je n'ai aucun doute que le ministre des chemins de fer, en quittant le Canada, savait qu'il laissait son département aux soins d'un collègue en qui il avait une pleine et entière confiance.

Je ne doute pas que l'on recommence ce débat lorsque les pièces seront soumises. Je ne vois rien cependant, dans l'argument relatif à la prétendue inconséquence qu'il y aurait pour mon honorable collègue le ministre des chemins de fer d'agir comme lord haut commissaire.

Plusieurs MEMBRES: Ecoutez, écoutez.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable chef de l'opposition ayant conféré la pairie à mon honorable ami le ministre des chemins de fer, je ne puis que donner mon humble assentiment à cette nomination.

Il ne conviendrait peut-être pas de cumuler les deux charges pendant plusieurs années, mais il n'y a rien d'anormal à ce que la chose ait lieu temporairement. L'honorable chef de l'opposition sait que cela se pratique en Angleterre. Lord Beaconsfield et le marquis de Salisbury ont pu, sans commettre d'inconséquence, aller à Berlin. De même lord John Russell, membre du gouvernement impérial, a pu prendre part au traité de Vienne, après la guerre de Crimée. Il était alors premier ministre et ministre des affaires étrangères, et on se rappelle que sa conduite comme ministre à Vienne fut répudiée par le cabinet dont il était membre, d'où il résulta que le traité de Vienne, ratifié par lui, ne fut pas ratifié par le gouvernement anglais. La question d'inconséquence ne fut jamais soulevée, car la chose se faisait souvent en Angleterre. Mon honorable ami, qui est si bien au fait de l'histoire parlementaire et administrative du pays, n'a qu'à consulter ses souvenirs pour trouver une multitude de cas où des membres du cabinet ont rempli des missions semblables, quelques-unes de longue durée, et gardant leur position de membres du ministère anglais, tout en agissant comme officiers ou employés de ce même ministère à l'étranger.

C'est, après tout et en réalité, une question d'à-propos, et chaque cas doit être gouverné par les circonstances. Il peut arriver que le ministre soit lui-même le plus en état de bien remplir la charge d'un de ces officiers et qu'on lui permette, pour cette raison, et dans l'intérêt public, de remplacer celui-ci pendant quelque temps, de quitter le siège du gouvernement et d'aller à l'étranger en mission spéciale.

Dans la circonstance présente, il s'agit simplement de savoir s'il était réellement de l'intérêt du Canada, dans le temps, que mon honorable collègue consentit à aller en Angleterre. Je ne désire pas prolonger le débat pour le moment, mais je vais lire un passage de l'arrêté du conseil en vertu duquel mon honorable ami a été nommé.

M. MACKENZIE : L'honorable chef du gouvernement connaît-il un cas où un ministre anglais ait été envoyé dans une cour étrangère comme ambassadeur résident ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Comme ambassadeur résident ?

M. MACKENZIE : Oui. L'honorable monsieur était notre ambassadeur à Londres.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je me rappelle un cas, celui de lord Castlereagh, membre du gouvernement, qui alla à Vienne en 1814 et y resta en qualité de ministre toute une année. Il n'était pas nommé ambassadeur résident, mais il résida à Vienne toute une année, à régler des traités qui suivirent la chute de Napoléon. Il y a d'autres exemples, bien que je ne puisse me les rappeler en ce moment, mais je suis sûr de pouvoir en signaler un grand nombre à mon honorable ami.

Voici ce que porte l'arrêté du conseil :

Sur un rapport du Très honorable sir John A. Macdonald, en date du 30 mai 1883, à l'effet qu'il serait nécessaire de nommer un haut commissaire à Londres en remplacement de sir Alexander Galt, dont la démission prendra effet le 30 juin, et sir Charles Tupper ayant consenti à aller en Angleterre pour y remplir les devoirs de cette charge, sans traitement, sir John Macdonald recommande que sir Charles Tupper soit nommé haut commissaire.

Une copie de la commission basée sur cet arrêté du conseil sera soumise en même temps que toutes les pièces relatives à l'affaire, et si l'honorable monsieur désire alors débattre la question constitutionnelle et l'à-propos d'appliquer la règle absolue qu'un ministre ne doit pas quitter le pays, je discuterai très volontiers la chose avec lui, et j'en passerai par toute décision que la Chambre pourra prendre à cet égard.

M. BLAKE : Je n'ai jamais proposé d'établir comme règle inflexible qu'un ministre ne doit jamais quitter son bureau. L'honorable chef du gouvernement sait qu'il peut en toute sûreté s'en rapporter à la Chambre sur ce point, car je ne sache pas qu'il se soit passé une seule année sans que des ministres aient quitté leur poste, et nous savons que l'année dernière par exemple, il y a eu une véritable réunion des ministres à Londres. Je me suis donc abstenu volontairement de soulever ce point.

Je ne dis pas qu'il ne doit y avoir d'absences temporaires, pour cause de santé ou dans l'intérêt public ; mais il est évident que l'honorable monsieur a senti lui-même la difficulté, ou plutôt l'impossibilité—de justifier la combinaison actuelle comme combinaison permanente, puisqu'il nous a dit que la chose ne serait pas comme arrangement définitif et qu'il n'a essayé de la rendre plausible que comme arrangement temporaire.

Il a dit de plus qu'une absence qui durerait une année entière ou bien tout le temps de la vacance parlementaire, serait peut-être trop longue, mais que c'était une question d'opportunité qui devait être réglée chaque fois, suivant les circonstances, c'est ainsi que dans le cas actuel, il était justifiable, dit-il, lorsqu'il s'est agi de remplacer le haut commissaire à Londres et de le remplacer sans délai, de choisir pour cette mission l'honorable ministre des chemins de fer. L'honorable monsieur a dit ensuite qu'il nous ferait connaître les raisons qui auraient déterminé cette nomination, et il nous a lu la copie d'un arrêté du conseil qui ne contient aucune de ces raisons.

Lorsqu'il en est venu à parler des résultats de la mission de l'honorable monsieur, il les a exposés comme il vient de le faire, et quelque grands qu'ils aient pu être, quelque remarquables qu'ils aient pu être, quelque merveilleux qu'ils aient pu être, ils ne sont pas de ceux que l'honorable monsieur prévoyait et sur lesquels il se basait pour envoyer sir Charles Tupper en Angleterre. Ce n'était pas lorsqu'il prévoyait des embarras au sujet du commerce de bétail qu'il envoyait le ministre des chemins de fer—je lui demande pardon, le haut commissaire, je crains que nous n'ayions

Sir JOHN A. MACDONALD.

beaucoup de confusions de ce genre cette année—qu'il envoyait le haut commissaire en Angleterre déployer ses connaissances anatomiques relativement aux animaux à quatre pieds et à deux pieds.

Pourquoi l'y a-t-il envoyé alors ? Quelles sont les grandes raisons d'intérêt public qui ont donné lieu à un arrangement qui n'est que temporaire, au dire de l'honorable monsieur, et qui ne peut se justifier que par des raisons spéciales ? Nous n'en avons pas encore entendu parler.

Puis, dit l'honorable monsieur, je vais vous citer une foule de précédents, celui de lord Salisbury allant à Berlin, celui de lord Russell allant à Vienne, et celui, plus ancien, de lord Castlereagh allant aussi à Vienne. Mais ces cas étaient différents. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), aucun de ces nobles lords n'accepta de charge officielle qu'on puisse assimiler le moins du monde à celle du haut commissaire canadien, telle qu'établie par nos statuts et attachée, comme elle l'est, aux départements publics. Lorsque lord Beaconsfield alla à Berlin, devait-il faire un rapport analogue à celui que notre haut commissaire doit faire à l'honorable ministre de l'agriculture et que celui-ci est assez peu respectueux pour dire qu'il ne sait pas s'il l'a reçu ou non.

Lord Russell et lord Castlereagh se sont-ils trouvés dans la position de tenir leurs instructions d'un ministre en particulier et d'apprendre de lui quelles négociations ils devraient entreprendre et quelle conduite ils devraient tenir ? Ils occupaient les plus hautes positions que des hommes puissent occuper dans leur pays après celle de premier ministre—et l'un d'eux était même premier ministre—celle d'envoyé plénipotentiaire agissant au nom de la nation pour compléter un traité, mission temporaire de sa nature même, et de la plus haute importance possible.

L'honorable chef du gouvernement dit que l'un de ces deux envoyés resta longtemps absent. Cela est vrai. Lord Castlereagh dut rester longtemps absent, à cause de l'état où se trouvait le continent à cette époque, alors que comme on le sait, la question de la Sainte-Alliance était sous considération. On sait les grandes secousses politiques qui eurent lieu, les difficultés qu'entraînèrent le règlement des affaires napoléoniennes, les grands embarras qui survinrent à propos des questions de préséance. On sait que ce diplomate avait beaucoup à faire et qu'il dut prendre pour remplir sa mission beaucoup plus de temps qu'il n'en faudrait aujourd'hui. Dans une autre conférence, aux Pays-Bas, les difficultés étaient telles qu'il fallut siéger dans une salle ayant douze portes, et une table ronde, afin qu'il n'y eût pas de question de préséance.

L'affaire qui nous occupe est d'une nature plus moderne, et si l'honorable ministre ne peut citer de précédents plus appropriés, en rapport avec les fonctions dont il avait chargé le haut commissaire canadien, il a entièrement échoué dans sa tentative de justification au moyen des précédents, si toutefois cette justification pouvait s'obtenir par ce moyen, et je doute fortement que les pièces qui doivent être soumises, fournissent plus de renseignements que ses assertions verbales, et, que les explications à venir réussissent à montrer mieux que les explications passées l'à-propos ou la régularité de cette mesure.

Motion adoptée.

M. BLAKE : Je demande copie de toute correspondance non encore produite, relative à tous paiements, réclamations ou allocations, pour quelques comptes que ce soit, se rattachant à la charge de haut commissaire ; aussi, des relevés réparés et détaillés donnant les dates et montants de tous soldes de tels comptes se rapportant à la dite charge pendant qu'elle était exercée par sir A. T. Galt et le titulaire actuel, respectivement, et une évaluation détaillée de toutes sommes payables pour tels comptes jusqu'à date et non encore soldés ; aussi, copie de toute correspondance concernant la location d'une résidence pour le haut com-

missaire, et un état des conditions du bail et des sommes payables pour loyer, taxes et autres frais relatifs à telle résidence, et la date du bail.

Motion adoptée.

GARANTIE POUR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. l'Orateur lit le message suivant :

LANSDOWNE.

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes, pour son information, la correspondance relative à la garantie par le gouvernement de l'intérêt sur le stock de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien afin d'obtenir les moyens de parachever les travaux en mai 1886.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, Ottawa, 25 janvier, 1884.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à six heures p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 28 janvier 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

LANGTRY vs. DUMOULIN.

On lit une pétition de C. et H. D. Gamble et autres, demandant que le greffier de la Chambre soit requis de comparaître, avec certains journaux et dossiers, devant le maître en chancellerie, à Ottawa, dans la cause de Langtry et al, vs Dumoulin.

M. WILLIAMS : Je propose que la pétition soit maintenant lue et reçue.
Motion adoptée.

M. WILLIAMS : Je propose que l'officier nommé dans la pétition ait la permission de comparaître, conformément à la demande des dits pétitionnaires.

Motion adoptée.

PRÉSENTÉ.

Le bill suivant est présenté et subit sa première lecture :
Bill (n° 17) à l'effet d'abroger l'acte concernant la vente des liqueurs enivrantes et l'octroi de licences à cette fin.—
(M. Cameron, Huron.)

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. BOWELL : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire expliquer que je n'avais pas compris la question que m'a posée l'honorable député de Brant (M. Paterson) vendredi dernier, relativement à la quantité de blé qui équivaut à un baril de farine. J'avais compris qu'il demandait si l'on avait fait quelque changement à l'arrêté du Conseil relatif à l'exportation de la farine canadienne comme équivalant pour la farine américaine, et, en conséquence, la réponse que j'ai donnée n'était pas exacte. On a fait un changement, en augmentant la quantité que l'on prendrait comme équivalent pour la farine américaine, et ce qui a donné lieu à ce changement, c'est que l'on a présenté au gouvernement que le blé de cette année ne donnerait pas autant de farine que celui des années précédentes.

M. MACKENZIE : Quel changement a-t-on fait ?

M. BOWELL : Je crois que la différence était d'environ dix livres.

DEUXIÈME LECTURE.

Le bill suivant subit sa deuxième lecture :
Bill (n° 9) à l'effet d'amender les divers actes concernant la compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.—(M. Kilvert.)

PAIEMENTS SUR LES TERRES DES COLONS.

M. FARROW demande au gouvernement s'il prolongera le délai accordé aux colons établis sur des terres dans le Manitoba pour effectuer leurs paiements. Si oui, quel délai supplémentaire on leur accordera, et quel taux d'intérêt leur sera demandé.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement n'a pas l'intention dans le moment de modifier le terme des échéances, mais chaque cas sera décidé d'après son mérite.

SERVICE DES MESSAGERIES PAR LE GOUVERNEMENT.

M. FARROW demande si le gouvernement se propose d'étudier un système consistant à faire lui-même le service des messageries dans le pays, en même temps que le service des postes.

M. CARLING : Le gouvernement n'a pas l'intention d'étudier dans le moment un semblable système.

PORTS DES LETTRES A DEUX CENTS.

M. FARROW demande au gouvernement s'il se propose pendant cette session de réduire de trois à deux cents les frais de port des lettres, comme cela s'est fait aux Etats-Unis.

M. CARLING : La question est actuellement à l'étude.

LES VOLONTAIRES DE 1837.

M. CAMERON (Huron) demande si le gouvernement a pris en considération les importants services rendus au pays par les volontaires de 1837, en vue de reconnaître ces services d'une manière tangible. Si oui, quelle décision a-t-il prise ?

M. CARON : Le gouvernement n'a encore rien décidé à ce sujet.

CHEMIN DE FER DE LA GRANDE LIGNE DIRECTE ENTRE L'AMÉRIQUE ET L'EUROPE.

M. McISAAC demande s'il a été conclu un arrangement entre le gouvernement et la "Compagnie de la Grande Ligne Directe de chemin de fer entre l'Amérique et l'Europe," pour le règlement des réclamations non payées des entrepreneurs et des ouvriers pour travaux exécutés sur la ligne du chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow, pour le compte de la dite compagnie. Si un tel arrangement n'a pas été conclu, le ministre des chemins de fer est-il en mesure de dire si l'on peut s'attendre à ce qu'elles soient payées, et à quelle époque elles le seront ?

Sir CHARLES TUPPER : Le gouvernement n'a fait aucun arrangement pour le règlement de ces réclamations, et je ne puis dire si l'on peut espérer que ces paiements seront effectués, ni quand ils le seront.

NÉGOCIATIONS DE TRAITÉS DE COMMERCE.

M. BLAKE : Je demande copie de tous arrêtés en conseil, correspondance et dépêches touchant la négociation de traités, conventions ou arrangements commerciaux dans lesquels le Canada est intéressé, et de tous rapports du haut commissaire sur ce sujet qui n'ont pas encore été sou-

mis ; et plus particulièrement copie de tous tels documents relatifs à la France, à l'Espagne, au Brésil, à Cuba ou aux Etats-Unis.

La Chambre se rappelle que pendant la discussion du budget, à la dernière session, l'honorable ministre des finances a parlé de ce sujet en général. Il a fait remarquer alors que, trois ou quatre semaines auparavant, une délégation importante s'était rendue auprès du gouvernement au sujet du développement de notre commerce avec les Indes Occidentales. Voici ce qu'il a dit :

« Au lieu de demander maintenant au parlement de réduire les droits sur le sucre et la mélasse, nous nous proposons de continuer nos démarches pour obtenir de nouveaux renseignements, dans le but de développer nos relations de commerce avec les Indes Occidentales.

Nous avons rencontré des obstacles par le passé, parce que les revenus de ces colonies sont faibles. Nous les avons toujours trouvées désireuses de voir leurs produits admis en Canada ; mais lorsque nous leur demandons de réduire les droits sur les produits canadiens, elles hésitent, parce qu'elles ne peuvent diminuer leurs revenus que très difficilement.

Relativement à Cuba, nous avons proposé au gouvernement espagnol, par l'entremise du commissaire du gouvernement canadien à Londres, de demander au parlement de voter un subside en faveur d'un steamer qui ferait le service entre le Canada et Cuba, sous le drapeau français, si on voulait admettre les produits du Canada aux mêmes conditions que ceux importés sous le pavillon espagnol.

Cette proposition, après avoir été prise en considération, n'a pas été acceptée. On a fait d'autres propositions au gouvernement espagnol, mais jusqu'à présent elles n'ont pas été acceptées. Je dois dire, cependant, qu'elles n'ont pas encore été rejetées, comme celle dont je viens de parler, et qu'elles sont encore à l'étude. Pendant la vacance du parlement, le gouvernement a l'intention d'entamer des négociations avec les Indes Occidentales et les autres pays qui produisent le sucre, le café, afin de s'assurer s'il y aurait possibilité de conclure des arrangements qui nous permettent de proposer, à la prochaine session du parlement, une réduction des droits sur les sucres et les mélasses, pourvu qu'en échange on nous accorde une réduction de droits sur les produits bruts et manufacturés du Canada.

Nous nous sommes efforcés, également, de négocier et de conclure des arrangements avec la France qui auraient permis aux produits canadiens d'être admis dans ce pays à des conditions plus favorables qu'aujourd'hui. Jusqu'à présent, bien que les négociations ne soient pas rompues, mais soient encore pendantes, nos efforts n'ont pas été couronnés de succès.

Je désire déclarer ici, au nom du gouvernement, que si nous ne réussissons pas à conclure des arrangements satisfaisants avec les gouvernements, qui placeront les produits bruts et manufacturés du Canada sur un pied égal avec ceux de tout autre pays, nous demanderons au parlement, à la prochaine session, d'imposer un droit additionnel de dix pour cent sur leurs produits, jusqu'à ce qu'ils nous accordent ces conditions.

Voilà la politique du gouvernement sur ces questions."

Depuis quelque temps déjà nous demandons les documents qui indiquent le progrès des diverses négociations antérieures à celles que l'honorable monsieur a mentionnées dans son discours ; et il a aussi été fait une motion demandant la production des papiers relatifs à telles négociations jusqu'à cette époque. Cette adresse est restée sans réponse autant que je sache, et j'espère que l'on va nous satisfaire, et nous dire ce que renferment les documents relatifs à celles de ces négociations qui sont interrompues soit temporairement ou définitivement.

Naturellement, je comprends l'inconvénient qu'il y aurait à produire des documents concernant des négociations actuellement pendantes, mais si on les a pratiquement, sinon formellement abandonnées, il semble qu'il n'y aurait pas d'inconvénient à produire ces documents, et il serait important qu'on nous apprît ce qui en est. J'espère aussi que l'état comprendra tous les documents relatifs à la déclaration de guerre que l'honorable monsieur a jugé à propos de faire dans la dernière partie de son discours ; et que nous apprendrons, par les documents, ou autrement, jusqu'à quel point la démarche qu'il a ainsi annoncée publiquement devoir faire bientôt a provoqué une considération plus favorable de ses propositions que celle qu'elles avaient jusque-là reçu. Je croyais alors, comme je le crois encore, qu'il eût été plus sage et plus politique de sa part d'informer privément les gouvernements de ces pays, qu'il croirait de son devoir de faire une pareille proposition dans le cas où il n'aurait pas conclu les négociations pour la session suivante, que de faire en Chambre une déclaration publique de la nature de

M. BLAKE.

celle dont j'ai parlé. Mais il est possible que la ligne de conduite suivie en ceci par l'honorable monsieur ait produit un résultat qu'il n'aurait pas obtenu en se montrant plus modéré.

Pour ces raisons, je fais cette motion.

Sir LEONARD TILLEY : Il ne peut y avoir d'objection à acquiescer à la proposition générale que renferme cette motion ; mais j'appellerai l'attention de l'honorable monsieur sur un document soumis à la Chambre pendant la dernière session et indiquant les négociations qui avaient eu lieu avec la Serbie, la Belgique et l'Allemagne, la Roumanie, l'Equateur, le Maroc, le Monténégro et la Jamaïque. A cette époque, le secrétaire d'Etat pour les colonies a dit, en réponse à une communication du gouverneur général.

Il n'existe aucune objection à la publication de la correspondance échangée touchant les traités de commerce affectant la Jamaïque, l'Allemagne et la Belgique.

Comme il n'est jamais produit de correspondance ayant trait à des négociations encore pendantes sans le consentement de la puissance étrangère avec laquelle un traité est en voie de conclusion, il serait nécessaire d'obtenir des gouvernements français et espagnol leur consentement pour la publication de toute correspondance au sujet de traités, et je suggère que le dépôt de ces documents devant la Chambre des Communes du Canada soit différé jusqu'à ce que les matières encore sous discussion soient amenées à une conclusion finale.

Je dirai à l'honorable député que les négociations entamées avec l'Espagne ne sont pas encore terminées. De nouvelles négociations ont eu lieu entre le haut commissaire et le gouvernement de la France, qui ont mis fin pour le présent à la correspondance ; mais nul doute que lorsque le haut commissaire sera de retour en Angleterre, les négociations seront continuées avec l'Espagne, et probablement que l'on rouvrira celles avec la France. Néanmoins il est probable, je crois, que la correspondance échangée avec la France soit telle qu'elle puisse être soumise au parlement sans violer les conditions posées dans cette dépêche.

Motion adoptée.

TRAITEMENT DES JUGES.

M. VAIL : Je demande copie de toute correspondance relative à l'augmentation ou au réajustement du traitement des juges. Tous ceux qui étaient présents à la dernière session, lorsque la résolution pourvoyant au traitement d'un juge additionnel de la cour d'appel d'Ontario fut soumise à la Chambre, se rappellent que l'honorable premier ministre a déclaré qu'une pression avait été exercée sur le gouvernement pour l'engager à augmenter le traitement des juges d'Ontario et de Montréal ; et j'ai inféré de cette déclaration qu'une correspondance avait été échangée sur ce sujet.

L'honorable premier ministre a déclaré de plus qu'il, durant la vacance des Chambres, le gouvernement s'occuperait de la question, et qu'il pourrait, pendant la présente session, soumettre à l'approbation du parlement une mesure ou faire une proposition à ce sujet. Le Très honorable monsieur nous a donné à croire que le traitement des juges d'Ontario et de Québec était trop modique ; et il a fait comprendre qu'il était difficile d'augmenter le traitement de ces juges sans pourvoir également à l'augmentation de celui des juges des autres provinces.

Je comprends facilement la chose ; je comprends aussi que quelques juges d'Ontario puissent être accablés d'ouvrage ; mais on ne remédierait pas à cela en augmentant leur traitement.

Je vois dans les comptes publics qu'il a été payé l'année dernière pour l'administration de la justice, y compris les pensions et diverses autres dépenses, environ \$670,000. Cette somme paraît considérable, et, si elle était répartie convenablement, elle suffirait pour donner un traitement satisfaisant aux juges de toutes les provinces.

Sans doute que le Très honorable monsieur ne nous a pas dit quelle mesure il se proposait de soumettre au parlement

pendant la présente session ; mais je suis fort porté à croire que le pays ne consentira guère à accepter de nouvelles taxes dans le but d'augmenter le montant total que l'on paye actuellement aux juges. Il est fort possible que si quelques juges des anciennes provinces sont accablés d'ouvrage, il y en ait quelques-uns qui ont peu de chose à faire ; et quelle que soit la mesure que le gouvernement soumettra à la Chambre, j'espère qu'il examinera si, sans augmenter le montant total, il ne peut élever le traitement des juges des provinces maritimes, afin de les mettre dans une condition convenable et juste, relativement aux juges des anciennes provinces. Je ne doute pas qu'il serait fortement approuvé s'il obtenait ce résultat, en réduisant le traitement des juges des anciennes provinces qui n'ont pas beaucoup de besogne.

Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi les juges de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse étaient, sous le rapport du traitement, placés dans une condition inférieure à celle des juges des autres provinces.

Mon but, en faisant cette motion, n'est pas de provoquer un débat maintenant.

Si la correspondance peut être produite, ou s'il en a été échangée d'autre depuis la dernière prorogation du parlement, je crois qu'elle devrait être soumise à la Chambre, afin que les députés puissent voir sur quoi les juges s'appuient pour demander que leur traitement soit augmenté.

Sir JOHN A. MACDONALD : La motion de mon honorable ami a une portée très générale. Il demande copie de toute correspondance relative aux traitements. Je crois qu'il devrait dire depuis quelle date.

M. VAIL : Toute correspondance échangée depuis la dernière session, et depuis la session précédente.

M. BLAKE : Depuis le premier janvier 1882.

Sir JOHN A. MACDONALD : Très bien. L'honorable monsieur dit qu'une mesure ayant pour objet de rogner le traitement des juges d'Ontario et d'augmenter d'autant celui des juges des provinces maritimes serait très populaire dans le pays. Elle serait, j'oserais dire, populaire dans quelques parties du Canada, mais je ne suis pas tout à fait sûr qu'elle le serait dans la province d'Ontario.

L'honorable monsieur dit qu'il n'a jamais pu comprendre pourquoi le traitement des juges de la Nouvelle-Ecosse était moins élevé que celui des juges d'Ontario et de Québec. Je ne sache pas qu'il soit nécessaire que nous débattions ce point maintenant, parce qu'il a été discuté à fond et réglé—et on a sans doute alors fait valoir de bonnes raisons—par le gouvernement dont l'honorable monsieur était un membre distingué.

Motion adoptée, telle qu'amendée.

FERMES D'APPROVISIONNEMENT ET FERMES POUR L'INSTRUCTION DES SAUVAGES.

M. CAMERON (Huron) : J'aimerais à obtenir du gouvernement quelques renseignements concernant l'administration, pendant les dernières années, des fermes d'approvisionnement et des fermes pour l'instruction des sauvages des territoires du Nord-Ouest ; le degré de succès qu'a eu cette expérience, et, aussi près que possible, ce qu'elles ont coûté au pays.

Je remarque, dans le rapport du département, que plusieurs des agents ont déclaré que les fermes étaient un fiasco, et recommandé qu'elles fussent abandonnées, et aussi que quelques-unes l'ont été. Par exemple, il y a un an et demi on a recommandé que la ferme située à la Rivière qui Barre fût abandonnée ; M. Wadsworth, dans son rapport fait en 1882 au commissaire des affaires des sauvages des territoires du Nord-Ouest, a également recommandé l'abandon de la ferme située au Lac à la Sello ; la ferme 24, sur le Creek au

Poisson est aussi abandonnée, je crois, bien qu'elle ait, jusqu'à un certain point, été prospère. M. Wadsworth ne fait pas mention des raisons pour lesquelles il a recommandé que cette ferme fût abandonnée, mais, si je me rappelle bien, il a recommandé l'abandon de cet établissement. M. Macdonnell, agent des sauvages à Régina, dit qu'il a abandonné les fermes numéros un et deux, en vertu du Traité numéro quatre. En somme, je vois dans le rapport que toutes les fermes, ou un grand nombre d'entre elles, sont ou abandonnées ou à la veille de l'être. Je n'ai pu trouver dans le rapport quelles raisons ont porté les fonctionnaires du Nord-Ouest à recommander cette ligne de conduite, et en conséquence je désirerais avoir des informations à ce sujet. On me dit que la ferme de Dudley, celle de Battleford et celle de Qu'Appelle ont été abandonnées cette année. Or, je désirerais en savoir la raison, et jusqu'à quel point l'essai—suivant moi un bon et sage essai—a réussi ; et ce qu'est devenu le nombreux personnel des fonctionnaires préposé à ces fermes, ou ce que l'on se propose d'en faire.

J'aimerais aussi à savoir combien de sauvages ont été employés sur ces fermes, et combien d'entre eux on a induit à se livrer à l'agriculture. La raison de la dernière partie de ma motion c'est que, m'a-t-on dit, M. Wadsworth n'a pas encore fait de rapport au département. Au 1er décembre, il n'avait visité aucune des agences situées au sud du chemin de fer, et je doute qu'il ait pu, depuis, reprendre la besogne. Si cette information ne se trouve pas dans le volume même que nous nous attendons à recevoir prochainement, je désirerais qu'un rapport supplémentaire fût produit parmi les documents demandés. En conséquence, je proposerai qu'un rapport soit produit, indiquant le nombre de fermes d'approvisionnement et de fermes pour l'instruction des sauvages qui sont abandonnées ou dont l'exploitation a cessé depuis le 1er janvier 1882 ; 2°, l'emplacement de telles fermes et leurs nom et désignation ; 3°, la raison de leur abandon, ou de la cessation de leur exploitation ; 4°, le nom du surintendant du gérant et de l'instructeur ; 5°, le nombre d'hommes employés sur chaque ferme en 1832 et en 1883, les noms et la nationalité de tels employés, avec spécification particulière du nombre de sauvages ainsi employés ; 6°, le coût de chaque ferme séparément pour les dites années ; 7°, le rapport de T. P. Wadsworth, inspecteur des agences et fermes pour 1833, ou tout rapport supplémentaire fait par lui.

Motion adoptée.

ACCUSATIONS CONTRE LE JUGE HUGHES.

M. WILSON : Je demande copie de toutes pétitions et autres communications renfermant des accusations contre la conduite officielle de D. J. Hughes, juge de comté pour Elgin, et demandant une enquête à ce sujet ; aussi copie du rapport ou jugement rendu à la suite d'une enquête faite sur la conduite du dit juge.

Sir JOHN A. MACDONALD : M. l'Orateur, je ne m'oppose pas à la première partie de l'adresse demandant copie des pétitions et autres communications, mais pour ce qui est de la dernière partie de la motion, je puis dire qu'il n'y a pas de rapport ou jugement rendu à la suite de l'enquête tenue sur la conduite du juge. Si l'honorable monsieur veut biffer cela, la première partie peut passer.

M. WILSON : On m'a certainement donné à entendre, M. l'Orateur, et j'ai réellement cru qu'une commission avait été chargée de faire une enquête, et qu'un rapport avait été fait, après une enquête minutieuse—un rapport de la cour de mise en accusation (*court of impeachment*), antérieur à la confédération ; et c'est ce rapport que je demande.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh ! je ne comprenais pas

M. WILSON : Je suppose que l'honorable premier ministre n'aura pas d'objection à produire cela.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh ! non. J'étais sous l'impression que l'on voulait parler de quelque pétition récente, et sur la demande que j'en ai faite au ministre de la justice, il m'a répondu qu'il n'y avait pas de rapport à ce sujet.

M. BLAKE : Il y a deux choses, il y a des pétitions récentes et une enquête antérieure. L'honorable ministre se souvient des anciennes procédures faites il y a des années dans la cour de mise en accusation de Toronto. C'est évidemment de cela que veut parler l'honorable monsieur dans la dernière partie de sa motion ; mais il y a aussi des pétitions récentes.

Motion adoptée.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

M. DAVIES : Pendant la dernière session, M. l'Orateur, j'ai demandé quelques documents et papiers relatifs à l'état de réparation dans lequel se trouvait le *Northern Light*, et aux contrats passés pour le transport des malles et passagers entre l'Île du Prince-Édouard et la terre ferme. Je n'ai pas eu la chance d'obtenir les papiers, bien que je les aie demandés plusieurs fois. Je le regrette beaucoup, parce que s'ils eussent été produits et qu'un débat eût eu lieu sur cette question, je crois que l'on aurait prévenu une partie des difficultés qui ont surgi depuis.

Depuis la dernière session, l'acte d'inspection des bateaux à vapeur a été mis en vigueur dans l'Île, et la conséquence a été l'arrêt pendant quelque temps des steamers de la compagnie, ainsi que la suspension de tout le commerce de l'Île, ce qui a répandu partout la confusion et beaucoup contrarié les marchands et les négociants engagés dans ce commerce.

Il y avait à cette époque une clameur générale contre cette mesure, et la presse amie du gouvernement dénégait elle-même cet acte comme étant une injustice de la pire espèce. Nous verrons, lorsque les documents auront été produits, si les choses se sont passées ainsi. Je préfère ne donner aucune opinion tant que nous ne connaissons pas tous ces faits ; mais il est absolument nécessaire que nous ayons les faits le plus tôt possible.

L'honorable ministre qui a la direction du département de la marine se rappelle que l'acte d'inspection des bateaux à vapeur de 1882 a été mis en force dans les provinces maritimes par la nomination de M. Coker ; et l'acte décide qu'il inspectera tous les bateaux à vapeur employés au transport des passagers, et que ces bateaux ne transporteront pas des passagers sans son certificat. Voici les faits relatifs à l'inspection des bateaux à vapeur entre l'Île du Prince-Édouard et la terre ferme : l'an dernier M. Coker n'a fait aucune inspection. L'hiver s'est écoulé sans qu'il ait visité l'Île ; mais on me dit, et je crois être bien informé, qu'il a écrit à la compagnie lui donnant instruction que si M. Sloggett, inspecteur du Lloyd dans l'Île, voulait inspecter les bateaux pendant cet hiver, il serait satisfait. Ceci a été fait, je crois. Si M. Sloggett a fait un rapport à M. Coker, ou au département de la marine—je suppose qu'il a dû le faire à M. Coker, par qui il était employé—j'espère que ce rapport sera produit, et qu'il sera considéré comme correspondant aux termes de la motion que j'ai faite.

Pendant cet été, M. Coker, l'inspecteur, n'a approché de l'Île que lorsque la saison fut très avancée. Vers la fin d'août, le 28, je crois, il y a fait une visite et l'on a dit qu'il n'a pas alors inspecté les bateaux convenablement, mais qu'il s'est simplement rendu à leur bord, de Shédiac à Summerville, et de Charlottetown à Pictou ; lorsque les documents seront produits, nous verrons si cette accusation est fondée ou non. Il n'a fait aucun rapport de son inspection à la compagnie. J'ignore s'il a fait cette inspection à la hâte, ou d'une manière complète, mais il n'a fait à la compagnie aucun rapport énumérant ce qu'il manquait à

M. WILSON.

ces bateaux pour les mettre tout à fait en état de prendre la mer ; et ce n'est que le dernier de septembre, ou vers ce temps, que la compagnie a reçu de M. Coker un certificat de la capacité de ses bateaux ou de leur droit de transporter les passagers.

Je n'ai aucunement l'intention d'attaquer l'acte d'inspection. Je crois que le principe de cet acte est excellent. Cette Chambre l'a déjà adopté, et il a reçu l'approbation générale, mais ses détails sont susceptibles d'être beaucoup améliorés, comme l'établiront, je crois, les regrettables faits se rattachant à ce malheureux service entre l'Île et la terre ferme.

Le 28 septembre, M. Coker envoya son certificat, et à l'étonnement de la compagnie ainsi qu'au préjudice de tous ceux qui étaient engagés dans le commerce de transport de cette région, ce certificat permettait aux bateaux de ne voyager que durant un mois : il expirait le 31 octobre. On prétend avec raison, je crois, que l'inspecteur aurait dû faire son inspection, s'il n'était pas trop accablé d'ouvrage, au commencement du printemps, afin que les réparations qu'il aurait été nécessaire, à son avis, de faire subir aux bateaux pour les mettre complètement en état de prendre la mer, eussent été exécutées avant l'arrivée de la fin de l'été.

Je crois que son district embrasse toutes les provinces maritimes, et ceux qui comprennent mieux que moi ces questions me disent que ce district est trop vaste pour qu'une seule personne puisse y remplir efficacement les devoirs d'inspecteur des coques de navires.

S'il se fait au rapport de l'inspecteur local, c'était mal, très mal de sa part, que de s'y rendre au mois de septembre, et d'empêcher complètement les bateaux de marcher. S'il ne se fait pas au rapport de l'inspecteur local, je crois qu'il était de son devoir de faire de bonne heure au printemps, tel rapport qui eût permis à la compagnie de mettre ses bateaux dans un état convenable pour le trafic de l'automne.

Entre la compagnie et le gouvernement, il va sans dire que c'est une affaire peu importante. Ce dont je désirais parler, ce sont les intérêts de tout le public. Le public en général n'avait pas de contrôle sur l'inspection ; le département en avait un, mais j'ignore si M. Coker, l'inspecteur, avait reçu instruction de se rendre à l'Île, pour y inspecter ces bateaux au commencement de l'été ; ou si la chose était laissée à sa propre discrétion. Dans ce dernier cas, il a agi mal, et de manière à causer du tort, pour ce qui est du public en général. Le résultat, pour ce qui concerne le public en général, a été que les bateaux ont cessé de voyager à l'époque même où il fallait exporter les produits de l'Île, lorsque le trafic des passagers augmentait et que des centaines de personnes voulaient traverser chaque jour. Au moment même où tous nos produits étaient prêts à être exportés, les deux bateaux cessèrent de faire le service.

J'ai appris qu'on avait demandé au ministre de laisser naviguer les bateaux avec du fret, mais on me dit que cette demande a été refusée. J'ignore si le ministre de la marine était blâmable en ceci. Je ne dis pas qu'il l'était. Dans l'état actuel de la question, il est obligé de recevoir le rapport de son inspecteur, et il devra ou destituer ce dernier, ou adopter son rapport. Non-seulement on a refusé aux bateaux le privilège de transporter les passagers, ce qui peut avoir été ou n'avoir pas été bien ; mais on leur a refusé le privilège de transporter du fret, et toutes les communications entre l'Île et la terre ferme ont été jetées dans une grande confusion. Le département y a envoyé le *Napoléon III* pour qu'il fit du mieux qu'il pourrait ; mais les députés de l'Île savent parfaitement, que vu le genre de construction de ce steamer, il est impossible de le charger et de le décharger avec autant de facilité que les autres bateaux, et conséquemment on ne put aucunement s'en servir. Heureusement pour les marchands de l'Île, la compagnie de navigation de cette région acheta à Glasgow un nouveau steamer qui aida au *Napoléon III* à faire l'ouvrage.

Mon but, en demandant la production de ces documents, est principalement de m'assurer si les rapports publiés dans les journaux sont exacts.

D'après les journaux, M. Coker avait exigé que l'on fit subir aux deux bateaux les réparations suivantes ; d'abord que l'on renforçât le *St. Lawrence* en y plaçant deux courbes d'un bout à l'autre ; et que l'on élevât de trois ou quatre pieds les bastingages de l'autre bateau. Les journaux ont annoncé cela comme étant la substance du rapport de M. Coker. Si c'est là la substance de son rapport, je crois que l'opinion unanime des propriétaires de navires, des constructeurs de navires, des charpentiers de navires—de tous ceux qui connaissent l'île—est que de pareilles réparations ne peuvent être exécutées avec sûreté. Quant au *St. Lawrence*, il renferme déjà deux courbes, et j'ai appris qu'il est impossible d'en mettre une troisième. Pour ce qui est du *Princess of Wales*, si l'on élève de trois pieds ses bastingages, ceux qui connaissent parfaitement ces choses médisent qu'il finira par chavirer, eu égard à son genre de construction et au fait qu'il porte toute sa cargaison sur son pont. Toutefois, nous verrons cela lorsque les documents seront produits.

Mais je désire surtout appeler l'attention du ministre sur le rapport de M. Coker. Peu importe ce qu'est ce rapport, peu importe s'il blâme sévèrement la compagnie ; il est pratiquement final, et sans appel. Il est vrai que l'acte permet un appel au ministre, mais cet appel même doit être pratiquement sans valeur, parce que le ministre du jour n'est qu'une simple marionnette entre les mains des inspecteurs—il doit accepter leurs rapports, et agir d'après ces derniers.

En pratique, il n'y a pas d'appel des instructions données par ces inspecteurs. Quelque arbitraires que puissent être leurs instructions, quelque inutiles que puissent être les réparations qu'ils exigent, le propriétaire de bateau est entièrement à la merci des inspecteurs. Dans le cas particulier dont je parle actuellement, le public est également à sa merci, parce qu'à l'époque où ces deux bateaux furent arrêtés, le commerce de l'île fut arrêté pendant quelque temps.

Comme je l'ai dit, le ministre envoya cet autre bateau, qui nous fut de quelque utilité pour nous aider à sortir d'embarras ; mais je désire surtout appeler son attention, d'abord sur la nécessité absolue qu'il y a d'amender cet acte d'inspection des bateaux à vapeur, et ensuite d'établir un appel du genre de la clause insérée dans le *British Merchant Shipping Act de 1876* ; je crois que le gouvernement fédéral d'abord a contribué à faire insérer ces deux clauses dans la loi anglaise.

On sentait qu'il serait intolérable que les propriétaires de navires canadiens fussent soumis aux instructions arbitraires d'un simple inspecteur en Angleterre, et à leur demande, je crois, on établit dans chaque port une cour d'appel devant laquelle tout propriétaire de navire peut en appeler des instructions de l'inspecteur, s'il n'en est pas satisfait. Cette cour d'appel se compose soit d'un magistrat stipendiaire et de deux constructeurs de navires, ou d'un commissaire local et deux constructeurs de navires—ces derniers devant agir comme estimateurs.

Si une pareille cour était établie dans les principaux ports du Canada il n'y aurait pas de difficultés, parce que même dans le cas où l'inspecteur du gouvernement exigerait des réparations considérables, si les faits ne justifiaient pas cet ordre, le propriétaire de navire pourrait en appeler à cette cour. Ceci n'est pas une question locale ; elle concerne non-seulement l'île du Prince-Edouard, mais tout le Canada. Chaque propriétaire de navire, chaque propriétaire de bateau à vapeur, est entièrement à la merci de ces inspecteurs.

Je soumetts donc ces deux points à l'examen du ministre, savoir : Si l'étendue du district confié à l'inspecteur n'est pas trop forte, ensuite, si, en bonne justice, on ne devrait pouvoir en appeler de sa décision à un tribunal compétent. Pour ce qui est de l'inspecteur, l'honorable

ministre sait bien, je pense, qu'il réside actuellement à Saint-Jean. On est en ce moment à réparer ces deux bateaux à Charlottetown, mais l'inspecteur ne traverse pas—il ne peut traverser facilement à cette saison de l'année sur le bateau brise-glace, à cause de la dimension de ce navire et de son âge, pour examiner ces bateaux—et il en résultera de cela qu'au printemps nous nous trouverons dans l'embarras où nous sommes vis à vis l'an dernier. Je soumetts l'opinion qu'il devrait y avoir un inspecteur nommé pour l'île elle-même, qui constituerait un district, et un pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Ce n'est pas trop exiger, et je crois qu'un tel fonctionnaire est nécessaire. L'honorable ministre lui-même est propriétaire de navires, et il connaît l'impossibilité absolue où l'on est de faire l'inspection complète d'un bateau à vapeur en été. On me dit que l'an dernier, l'inspecteur n'a pas ouvert une seule couture, n'a pas enlevé une seule planche d'un navire qu'il a déclaré n'être bon à rien. J'ai eu l'occasion d'aller voir le capitaine d'un des bateaux à vapeur, qui a fait le service depuis vingt ans et qui a un état de service dont tout capitaine pourrait être fier. Pendant ces vingt ou vingt-cinq ans, il n'a jamais eu un accident sur le bateau avec lequel il faisait le transport de la maille et des passagers à travers ces détroits. Il n'a jamais subi d'accident, m'a-t-il dit en conversation, et il m'a assuré que son navire n'avait jamais été en si bon état que lorsqu'il a été arrêté—et ce autant qu'il a pu voir après en avoir fait un très sérieux examen. Il paraît que l'inspecteur s'est conduit d'une façon tout à fait arbitraire, si j'en crois ce que l'on me dit—je serais fâché de porter une accusation contre lui avant d'avoir tous les papiers. L'inspecteur est connu du public et de moi personnellement comme bon constructeur de navires, et pendant nombre d'années il a été inspecteur du Lloyd de l'île. Je ne fais qu'exposer les faits comme je les ai appris de la bouche de gens qui devraient être au courant des choses ; et je ne puis pas comprendre du tout que l'inspecteur en soit arrivé à la conclusion qu'il fallait arrêter ces bateaux. J'espère cependant que le ministre reconnaîtra comme moi qu'il est grandement temps que l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, et qui concède, comme il le fait, des pouvoirs aussi extraordinaires et aussi arbitraires aux inspecteurs, soit amendé de façon à ce que les propriétaires de navires aient le privilège de recourir à un tribunal d'appel contre ce qu'ils considèrent comme une décision injuste. Je ne pense pas qu'il y ait dans le monde un seul autre acte accordant un pouvoir plus arbitraire à un seul homme. Le ministre sait que selon les règles du Lloyd, si un navire doit subir l'inspection afin d'être classé de nouveau, on ne laisse pas faire la chose par un seul homme. L'inspecteur du Lloyd est tenu de prendre un autre homme avec lui. Il faut avoir le rapport de deux inspecteurs avant qu'un vaisseau puisse être classé. La même règle existe pour toutes les classifications anglaises. Il y a un corps auquel on peut en appeler si l'on considère le rapport comme injuste. C'est le comité du Lloyd qui juge en dernier ressort. En outre, la loi anglaise arrête que si un inspecteur fait un rapport incorrect et détient sans raison un navire de façon à faire perdre de l'argent au propriétaire, celui-ci peut recouvrer des dommages-intérêts en s'adressant aux tribunaux civils. Ici les propriétaires de navires n'ont absolument aucun recours. L'inspecteur va passer une couple de jours dans l'île, et il fait ce qu'on considère être le plus rapide examen du navire ; il s'en retourne, envoie un rapport qui empêche le navire de marcher, et il n'y a aucun recours contre lui ni contre le département, pas plus qu'on peut en appeler à qui que ce soit de sa décision. Le principe adopté dans l'acte d'inspection est bon. Le public voyageur a droit d'avoir la garantie que les steamers sur lesquels il voyage ont été convenablement inspectés par un officier compétent. Je pense que c'est là une disposition capitale ; je n'ai recommandé qu'un ou deux

amendements à cet acte, mais j'aimerais que cette disposition s'appliquât aux bateaux à vapeur qui appartiennent au gouvernement, lorsqu'on s'en sert pour les mêmes fins que les bateaux privés.

L'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur soustrait à son opération les steamers qui appartiennent à la reine. Le ministre a envoyé le *Northern Light* prendre la place des bateaux privés. Il a empêché les bateaux privés de faire le service parce qu'ils n'avaient pas de certificats de l'inspecteur, et il a déclaré qu'ils étaient dangereux pour la vie et pour la propriété. Non seulement l'honorable monsieur a arrêté ces bateaux privés et les a empêchés de faire le service, mais il les a remplacés par un steamer qui, pas plus tard que l'été dernier, a reçu ordre de l'inspecteur du gouvernement d'être mis en réparation. Le même inspecteur qui a arrêté les bateaux a ordonné que le vaisseau du gouvernement fût placé dans les chantiers à Pictou. Le navire s'y est rendu conformément à cet ordre, mais à cause d'instructions venues du département, il a été enlevé de là et on ne lui a jamais fait subir les réparations, bien qu'on les eût déclarées nécessaires. Le résultat a été que le bateau considéré comme incapable de tenir la mer a servi durant les mois d'automne, la partie la plus tempétueuse de l'année, à faire le transport des passagers qui allaient dans l'île et en revenaient. Je ne sais pas si le ministre de la marine est prêt à assumer l'entière responsabilité de la continuation de cet état de choses. J'espère que les rapports seront déposés et qu'à la date la plus rapprochée, on adoptera des mesures pour faire placer ce bateau dans un état de réparation convenable. Il fait actuellement le service, ou du moins il a fait le service jusqu'à la semaine dernière, et comme le détroit était assez libre, il a fait un assez bon travail. On a dit dans la presse, et l'inspecteur l'a dit aussi, que ce bateau a besoin de réparation pour pouvoir tenir la mer. Ce n'est pas un secret; les gens en parlent en toute liberté dans cette partie du Dominion, et c'est immédiatement que ce bateau a besoin de réparation. Ce que je reproche au gouvernement, c'est que pendant qu'il arrêtaient les bateaux de la compagnie de navigation, au moment où les certificats des inspecteurs expiraient—et ce n'est pas cela que je lui reproche, car, je crois qu'il était tenu par la loi de le faire—il a substitué un bateau qui n'a pas de certificat, un bateau qui, la chose est reconnue, ne peut pas en avoir, et qui a déjà été changé de classe au Lloyd; et ce fait devrait constituer une forte raison pour convaincre le ministre que ce bateau ne peut tenir la mer, ni faire sûrement le transport des passagers. Je ne désire pas retenir la Chambre plus longt. mps sur ce sujet, mais j'espère que les documents que je demande par ma motion seront déposés dans le cours de cette session. Je crois avoir fait six ou sept demandes semblables l'an dernier, et je n'ai jamais pu obtenir les documents. Il y a une partie considérable de la population intéressée à ce que ces papiers soient produits, et il faut les obtenir afin que nous puissions savoir si l'inspecteur a ou n'a pas rempli convenablement les devoirs de sa charge pendant la dernière saison.

M. McLELAN: Les papiers demandés par l'honorable monsieur seront déposés avec toute la célérité possible. Je ne sache pas qu'on ait demandé au département, l'année dernière, des papiers qui n'ont pas été produits. Je vais toujours m'assurer s'il n'y a pas eu des rapports demandés l'année dernière, qui n'ont pas été présentés. L'honorable préopinant paraît croire que l'inspecteur nommé pour les provinces maritimes a trop d'ouvrage à faire. L'inspecteur ne s'est jamais plaint qu'il fût accablé de travail ou qu'il ait plus d'ouvrage qu'il n'en peut faire.

Je m'enquerrai de la chose et verrai s'il a besoin d'aide. Si les certificats décernés l'année dernière sont expirés, il était du devoir de la compagnie de demander à l'inspecteur d'examiner ses bateaux. Il semble que, autant que je m'en souviens, et d'après la déclaration même de l'honorable

M. DAVIES.

monsieur, ils n'ont pas été inspectés avant le mois d'août. L'inspecteur a alors donné un permis de faire le service jusqu'au 31 octobre. Dans ce certificat, l'inspecteur donnait avis aux propriétaires des bateaux qu'ils ne pourraient faire le service que jusqu'à ce jour-là seulement, et certainement que cela aurait dû suffire comme avis aux intéressés de se pourvoir d'autres bateaux. La compagnie de navigation à vapeur reçoit une subvention considérable du gouvernement, environ \$10,000 pour faire ce service. Le service du fret et des passagers est très considérable sur ces bateaux, et avec les recettes que donne ce trafic et la dotation du gouvernement, la compagnie aurait dû donner des bateaux propres au service. Je pense que l'honorable préopinant admettra, et toute la population de l'île admettra que le gouvernement fait, en octroyant cette subvention, tout ce qu'il faut pour faire mettre sur cette route de bons bateaux donnant satisfaction. Tel étant le cas et la compagnie ayant reçu de l'inspecteur avis qu'on ne pouvait laisser ces bateaux faire le service après le 31 octobre, on ne peut se plaindre ni de l'inspecteur ni du gouvernement. On ne peut se plaindre que de la compagnie, qui aurait dû fournir d'autres bateaux pour remplacer ceux que l'inspecteur a déclarés hors d'état de faire le service pendant la saison tempétueuse de l'année.

L'honorable monsieur s'est plaint du défaut d'inspection satisfaisante, et il a dit que l'inspecteur ne remplissait pas son devoir d'une façon satisfaisante lorsqu'il examinait les bateaux. Ces bateaux étaient de bois et avaient été construits il y a vingt ans, et ils ont fait le service sans accident tout ce temps-là. L'inspecteur les connaissait bien. Il a voyagé dans l'un d'eux, et d'après l'examen qu'il en a fait et la connaissance qu'il a de ce qu'un service de vingt ans peut faire subir à des navires en bois, il savait qu'ils n'étaient pas assez sûrs pour faire le service pendant la saison tempétueuse de l'année. Tard en octobre, la compagnie des vapeurs m'a demandé de lui permettre de transporter son fret après le 31 octobre. Elle parlait dans cette demande des réparations qu'il fallait faire à ces bateaux, et elle disait avoir l'intention de les faire exécuter durant l'hiver. Le bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur,—ceux préposés à l'inspection des machines et des coques—siégeait à Ottawa lorsqu'il m'a reçu cette demande. Je l'ai référée à M. Coker, et, par son entremise, au bureau. La réponse, comme je m'y attendais, a été qu'on ne pouvait leur permettre de transporter le fret même, et la compagnie a reçu avis du fait. L'honorable préopinant dit que les propriétaires de bateaux sont entièrement à la merci de l'inspecteur. Je ne pense point que ce soit le cas. Sous l'opération de la loi, il y a droit d'appel au ministre, et si le propriétaire d'un bateau à vapeur présente au ministre un cas où il y a eu une injustice manifeste, ce serait le devoir du ministre, agissant de son propre mouvement ou en faisant venir d'autres inspecteurs ou d'autres assistants, d'examiner l'affaire et de réparer le dommage, s'il y en avait eu. Mais dans l'espèce, le gentleman qui a fait la demande a déclaré que les bateaux avaient besoin de réparations, et que cet hiver, après la clôture de la saison de navigation, on se proposait de faire toutes les réparations que l'inspecteur avait déclarées nécessaires pour les rendre propre à tenir la mer; mais personne, ni moi, ni M. Coker, ni du bureau des inspecteurs, n'a cru qu'il était sage ni prudent de laisser marcher durant ce mois ces bateaux avec des chargements de fret ou de passagers. La promesse de les rendre plus propres à tenir la mer par la suite, ne pouvait leur faire aucun bien pour le mois de novembre, et c'est pourquoi nous avons enlevé jusqu'à la permission de transporter du fret. Je ne suis pas en état de dire si M. Sloggett savait quelque chose de la position de ces bateaux pendant l'été; il ne m'a fait aucun rapport officiel, bien qu'il ait pu faire un rapport à M. Coker. J'ai eu occasion de connaître l'opinion de M. Coker, et il n'a pas été plus loin qu'à dire que les bateaux pourraient faire le service avec des demi-chargeements. On ne pouvait consentir à cela,

et tout ce qu'il y avait à faire c'était d'arrêter le navire. Je crois que la compagnie qui a eu le bénéfice de la subvention du gouvernement et des profits dérivant de ce trafic durant des années, après avoir reçu l'avis que lui a donné l'inspecteur, M. Coker, aurait dû mettre d'autres bateaux sur la route afin que la population de l'île ne souffrit pas l'inconvénient même d'une interruption temporaire dans le transport des passagers et du fret.

Lorsque j'ai vu qu'ils ne fournissaient pas d'autres bateaux, j'ai envoyé le *Napoléon III* pour qu'il donnât les avantages que sa capacité pouvait offrir au trafic entre Pictou et Charlottetown, et je crois qu'avec l'assistance du *Northern Light*, il a réussi à faire le service sans que les gens aient eu beaucoup à souffrir. Je sais qu'il y a eu beaucoup de bruit dans le temps, mais le *Napoléon III* a été envoyé presque immédiatement après que leur bateau eut été arrêté, de sorte qu'il n'en est pas résulté un bien grand inconvénient. Quand au fait que le *Northern Light* a été mis en chantier, M. Coker a trouvé que, vu la construction toute particulière de ce navire, il ne pouvait l'examiner qu'en le faisant mettre en chantier, et sans qu'on ait aucunement communiqué avec le département à ce sujet, il a été envoyé à Pictou pour cela.

Quand je me fus assuré qu'il en était ainsi, j'ai envoyé M. McElhinney, inspecteur du gouvernement, qui avait navigué le vaisseau en 1882 et qui avait surveillé dans l'été de 1882 les réparations qu'il avait subies, et qui l'avait aussi examiné en chantier le printemps dernier. Après l'inspection qui en fut faite, il a cru devoir le munir d'un certificat sans se croire obligé de le faire mettre en chantier, et j'ai donné ordre de renvoyer le navire à Charlottetown sans le faire mettre en chantier à Pictou. Quelles que soient les réparations que puisse exiger le *Northern Light* à cause du service difficile qu'il a eu à faire, elles seront faites aussitôt que possible. Les documents vont être déposés immédiatement.

M. MACDONALD (King, I.P.E) : Je suis content de voir que l'honorable député de Queen (M. Davies) a amendé sa motion de façon à y mentionner le *Northern Light*, et j'espère que lorsque les papiers seront produits, nous verrons que ce navire est, comme le dit l'honorable ministre, d'après le rapport de l'inspecteur, en bon état de réparation. Il a rendu jusqu'à présent de bien grands services à la province en maintenant les communications dans les saisons où les bateaux ordinaires ne pouvaient le faire. Mais si les rapports disent vrai, il n'est pas satisfaisant de toutes manières. Nous savons qu'il a à surmonter de bien grandes difficultés pour faire son service, lorsqu'il rencontre des glaces et qu'il faut qu'il soit plus solidement construit qu'un bateau ordinaire. Le rapport dit que tel n'est pas le cas aujourd'hui, qu'il est considérablement diminué de solidité à cause des grandes difficultés qu'il a eu à vaincre. Les navigateurs qui connaissent ce que c'est que les vaisseaux et la manœuvre disent qu'après un certain nombre d'années, l'étaupe se gâte, et que depuis plusieurs années on n'a pas pris de mesure pourvoyant à ce qu'elle soit renouvelée en cas de besoin. On me dit aussi—bien que je ne puisse dire si c'est exact—que lors de sa dernière traversée à l'île, il a été pris dans la glace, ce qui fait voir qu'il est devenu moins solide. J'espère que l'honorable ministre de la marine choisira la plus prochaine occasion, quand la saison viendra, l'an prochain, de voir à ce que le navire soit complètement examiné de nouveau. On me dit que pour que la chose se fasse d'une façon convenable, il faudra déplacer le mécanisme et la machine afin qu'on puisse ajouter à sa solidité. Je suis heureux d'apprendre que c'est là l'intention du département. Quant aux bateaux de la compagnie de navigation à vapeur, je n'ai pas à en dire grand-chose, si ce n'est que jusqu'à présent, ces bateaux ont rempli leur devoir à la satisfaction du public voyageur, sans qu'il soit arrivé ni malheur ni accident. Il n'y a pas de doute qu'on a eu à souffrir de

beaucoup d'inconvénient dans la province vu le moment intempestif où on les a arrêtés; mais je suis content de pouvoir dire que le gouvernement s'est montré disposé à venir autant que possible au secours du public, en remplaçant ces bateaux par d'autres.

Comme leurs certificats avaient pris fin, le gouvernement n'avait pas d'autre ligne de conduite à adopter qui fût d'accord avec le devoir qu'il avait à remplir envers le public, que de voir à ce que ces bateaux ne fissent le service qu'après une inspection sérieuse. J'espère que maintenant que ces bateaux ont subi une réinspection complète, le gouvernement et la compagnie pourront renouveler un contrat qui a jusqu'à présent donné tant de satisfaction à la population de notre province.

M. MCINTYRE : Je suis heureux de voir, d'après les remarques de mon honorable collègue, que ses idées au sujet du *Northern Light* sont complètement changées. Je me souviens quelles étaient, avant 1878, les opinions de cet honorable membre ainsi que celles de ses amis, relativement à ce vaisseau. Je dois féliciter l'honorable monsieur à propos de ce changement, et de cette façon, je félicite aussi, je l'espère, quelques-uns de ses amis. En ce qui concerne la condition du *Northern Light*, je pourrais parler d'un énoncé fait l'année dernière par le capitaine McElhinney devant le comité nommé pour examiner la question de la navigation entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. D'après lui, le *Northern Light*, après les réparations qu'il a subies, était aussi solide que lorsqu'il était neuf. Dans ces circonstances je ne vois pas pourquoi il n'irait pas aussi bien qu'il y a cinq ou six ans. Dès qu'il y a apparence de glace, le vaisseau est mis en rade, et c'est ainsi que l'on exécute les conditions de l'Union, lesquelles stipulent que des communications constantes au moyen de vaisseaux à vapeur seront maintenues l'hiver et l'été.

Lorsque le comité a été nommé, l'an dernier, je croyais que, pendant quelque temps, cette question ne serait plus soulevée. Le président, l'honorable député du comté de Prince (M. Hackett), désirait beaucoup que le rapport fût produit le plus tôt possible, avant que les estimations supplémentaires fussent présentées. C'est ce qui a été fait, mais je regrette de dire que nous avons été désappointés lors de la présentation de ces estimations, car elles ne contenaient aucun crédit pour cette fin. L'automne dernier, les affaires étaient encore pires qu'au paravant. Les bateaux de la compagnie de navigation à vapeur furent enlevés, et pour certaines raisons, on les remplaça par rien moins qu'un vaisseau de guerre dont l'équipage portait des uniformes bleu-marin à boutons de cuivre, et qui semblait être venu là plutôt pour en imposer à des insulaires gênants que pour transporter leurs marchandises et leurs passagers, choses qu'ils avaient le plus à cœur.

Dès que l'hiver fut arrivé, le froid devint trop fort et le vaisseau ne put continuer le service; mais je crois qu'il a trouvé assez de chaleur à Halifax, où il prit feu. Comme d'habitude, il nous a fallu recourir au *Northern Light*, qui a très bien fait le service jusqu'à la clôture de la navigation, et le ferait bien encore si on le laissait à la mer.

Je n'aurai rien à dire au sujet de l'enlèvement des bateaux de la compagnie de navigation à vapeur tant que les documents ne seront pas produits; mais tant qu'il y aura ici des hommes disposés à excuser les manques du gouvernement sous ce rapport, nous pouvons nous attendre à ce que rien ne sera fait à l'avenir, pas plus que dans le passé, pour améliorer notre condition. Tant que le gouvernement actuel sera au pouvoir, je ne vois rien qui nous fasse espérer en l'avenir.

M. McLELLAN : Je pourrais dire, pour l'information des honorables députés de l'île du Prince-Edouard, que non-seulement nous conservons le *Northern Light* dans le meilleur état possible, vu sa durée et la difficulté du service qu'il fait, mais encore nous avons acheté un nouveau bateau pour

remplacer le steamer *Glendon*, et à cause de ce service spécial, j'ai fait construire un vaisseau en bois au lieu de le faire construire en fer, de sorte que dans le cas où il arriverait au *Northern Light* un accident qui le désampererait, le nouveau vaisseau pourrait le remplacer pour ce service. J'ai l'intention de demander au parlement de prendre les moyens de le rendre assez fort pour qu'il puisse remplacer le *Northern Light* dans le cas où ce dernier serait tout à fait désamparé. On me dit qu'avec très peu de dépenses additionnelles et très peu de changement dans le modèle, on peut le rendre propre à naviguer dans les glaces aussi bien que les balciniers de Terre-Neuve. Je crois qu'un vaisseau ainsi construit pourra faire le service d'été et remplacera le *Northern Light* pendant l'hiver, dans le cas où ce dernier serait désamparé.

M. DAVIES: Je désire corriger une erreur dans laquelle est tombé l'honorable monsieur lorsqu'il a exprimé l'opinion que l'inspecteur avait donné à la compagnie un avis suffisant relativement aux réparations à faire. Je crois qu'il est impossible que l'honorable monsieur ait lu les documents, car il n'aurait pas donné cet ordre à l'inspecteur. Pendant l'hiver précédent, la compagnie a fait réparer ces bateaux à la demande de M. Coker, conformément à la loi d'inspection du Lloyd, et ces réparations ont coûté environ \$9,000 pour chacun des bateaux. S'étant conformé à cette demande, la compagnie avait le droit de supposer, vu que M. Coker n'avait constaté aucun défaut pendant les mois d'été, que le travail avait été exécuté d'une façon satisfaisante. Mais lorsque M. Coker vint dans l'île, au mois d'août, il ne fit pas immédiatement son rapport au propriétaire du vaisseau, comme la plupart des inspecteurs le feraient et comme l'exige le Lloyd; il retarda pendant un long mois de faire son rapport et d'envoyer des certificats, et ce ne fut que le dernier jour de septembre, lorsqu'il devint impossible à la compagnie de faire les réparations que M. Coker lui donna ordre de faire, qu'il envoya au ministre un rapport qui prolongeait seulement d'un mois la durée du certificat de la compagnie.

Je prétends que sa conduite est tout à fait inexcusable, et tous les inconvénients et les pertes éprouvées par les marchands de l'île, l'été dernier, ont été causés par le retard apporté par l'inspecteur à accomplir son devoir sous ce rapport. Je puis me tromper et changer d'opinion lorsqu'on aura donné des explications détaillées, mais je ne partage pas du tout l'opinion émise par l'honorable ministre, que M. Coker, ayant fait un voyage à bord du vaisseau, peut faire un rapport sur l'état où il se trouve. Comme propriétaire de navires, l'honorable ministre sait très bien qu'un rapport d'inspection ne peut pas se faire à moins que le vaisseau ne soit convenablement examiné. Je suis certain qu'il ne donnerait pas un centin pour le rapport d'un inspecteur qui, après avoir simplement visité le pont d'un vaisseau prétendrait donner une opinion et dire que ce vaisseau peut tenir la mer.

L'honorable ministre ne croit pas, je suppose, qu'il suffit à l'inspecteur d'en appeler à lui. J'ai lu un rapport, préparé par le président de la Chambre de commerce en Angleterre, au sujet de la nécessité des appels et au sujet de la clause de la loi anglaise qui donne le droit d'appel au président de la Chambre de commerce. L'expérience qu'il avait de la chose lui faisait déclarer que le président de la Chambre de commerce n'était qu'une simple marionnette entre les mains de ses inspecteurs. L'expérience de la Chambre de commerce, en Angleterre, au sujet des inspecteurs de ce pays, doit nécessairement être la même que celle du ministre de la marine, ici.

Si un inspecteur faisait un rapport au sujet d'un vaisseau, dans la Colombie-Britannique, comment l'honorable ministre pourrait-il juger ici, lorsqu'on en appellerait à lui, si ce rapport est exact ou ne l'est pas? L'honorable ministre, comme propriétaire de navires, sait bien qu'un appel doit

M. McLELAN.

être porté à des officiers bien qualifiés, qui feraient eux-mêmes l'inspection du bateau.

Ce n'est pas une question d'intérêt local; c'est une question qui affecte la navigation de toute la Confédération, et le regretté sir Albert Smith et l'ancien gouvernement la considéraient comme si importante qu'ils envoyèrent une députation spéciale en Angleterre dans le but de réserver un semblable appel dans l'acte anglais. Cette loi a fonctionné admirablement en Angleterre. Je connais un cas où les inspecteurs du port de Liverpool empêchèrent un vaisseau canadien de mettre à la voile, et appel ayant été interjeté à la Chambre locale, ils retirèrent leur ordre. Il serait intolérable de concéder à un homme le pouvoir arbitraire de déclarer si un vaisseau ou un steamer est propre à transporter des marchandises et des passagers, sans permettre d'appeler de sa décision à quelque tribunal compétent, établi dans chaque port de la Confédération et composé d'après le manière prescrite dans l'acte anglais. J'aime à croire que l'honorable ministre étudiera cette question avant que la session soit terminée.

M. HACKETT: Je n'avais pas l'intention de parler sur cette question, si l'honorable député de King n'avait pas fait l'observation relative au comité dont il faisait partie. Lorsque le comité siégeait, on a cru qu'il importait de préparer un rapport avant la prorogation du parlement pour que le gouvernement pût agir. Je suis heureux de voir que le gouvernement se conforme à plusieurs des recommandations faites par le comité. Le chemin de fer a été construit au Cap-Traverse, de nouveaux vaisseaux ont été ajoutés à ceux qui font le service entre les Caps, on emploie un plus grand nombre d'ouvriers, et le gouvernement fait tout en son pouvoir pour que le transport des malles entre l'île et la terre ferme se fasse conformément à l'acte d'union.

Relativement aux bateaux qui font le service depuis les quinze ou vingt dernières années entre l'île et la terre ferme, pendant la saison des tempêtes, je n'ai pas beaucoup à dire. Lorsque la question a été renvoyée à un inspecteur compétent, et que le 29 août, il a fait une inspection et préparé un rapport dans lequel il constate que ces bateaux sont impropres au service, je ne vois pas que l'honorable ministre pût faire autrement que d'empêcher les bateaux de naviguer. Il était tenu de le faire dans l'intérêt du public. Bien que je sois disposé à donner à la compagnie crédit pour ce qu'elle a fait dans le passé, je suis d'avis avec l'honorable ministre, que lorsqu'elle apprit, en décembre dernier, que l'on ne permettait pas que les bateaux fissent le service après le 31 octobre, elle avait le temps de faire des arrangements pour remplacer ses bateaux. Mais cette compagnie, qui a reçu des subventions considérables du gouvernement actuel, et qui en avait déjà reçu du gouvernement de l'île, n'a fait rien que proposer de prêter le *Northern Light* pour remplacer leurs bateaux. En agissant ainsi, elle oublie les intérêts de l'île.

L'interruption des communications à cette époque était une question sérieuse pour le peuple et causa beaucoup d'indignation. Comme on le sait, le printemps est tardif dans l'île; les semailles se font tard et les récoltes aussi; de sorte que les cultivateurs doivent porter leurs produits au marché pendant les mois de novembre et décembre. En conséquence, ils étaient très mécontents de ce que les communications avec la terre ferme, par les bateaux dont on se servait auparavant, fussent interrompues le 1er novembre, et cette interruption a causé des pertes considérables à ces gens-là ainsi qu'aux marchands. Je dois, néanmoins, admettre que le gouvernement a fait son possible dans les circonstances. On a mis le *Northern Light* entre Georgetown, Pictou et Charlottetown, puis on a envoyé le *Napoléon III* dans le but d'aider au *Northern Light* et au nouveau bateau le *Summerside*, entre Summerside et Shédiac. L'honorable député de King révèle le fait que le *Napoléon*

III a été envoyé dans le but de maintenir les moyens de communications et veut faire croire qu'il s'est rendu-là comme vaisseau de guerre. Les habitants de l'Île pourraient se féliciter de ce que l'on aurait mis un vaisseau de guerre entre l'Île et la terre ferme. Mais ce steamer— c'est un vaisseau de 700 tonneaux, employé à transporter des provisions aux différents phares— ne sert pas à faire la guerre; on l'emploie à des opérations plus pacifiques; il peut transporter une grande quantité de marchandises, ainsi qu'un nombre considérable de passagers.

Les plus grands obstacles que l'on a eu à surmonter l'automne dernier, ça été entre Summerside et Shédiac. La compagnie a mis en cet endroit un nouveau vaisseau, le *Summerside*, lequel ne convenait pas du tout au transport des passagers. Ce vaisseau a été placé là dans le but de transporter, des marchandises et ainsi, sous ce rapport, il a remplacé les deux autres bateaux. Tous ceux qui connaissent la géographie de l'Île savent que les habitants de l'ouest qui vont sur la terre ferme, traversent de Summerside à Shédiac, et de là à Moncton, où ils prennent le train; de sorte que le grand trafic se fait à Summerside. Ce bateau ne convient pas à ce trafic, et en conséquence, les passagers ont éprouvé des contretemps sérieux; plusieurs d'entre eux, je crois, préféreraient traverser en petits voiliers et dans des bateaux ouverts, et des vingtaines et des trentaines d'hommes, de femmes et d'enfants se jetaient pêle-mêle dans ces petits bateaux pour aller sur la terre ferme. Ce n'est pas ce que le gouvernement devrait faire pour remplir les conditions imposées par la Confédération. L'Acte d'union garantit le maintien de communications à vapeur faciles entre l'Île et la terre ferme, et quand les habitants ont vu qu'ils devaient se servir des anciens moyens de transport, des mêmes vaisseaux et des bateaux dont ils se servaient il y a quinze ou vingt ans, dans le but d'aller faire leurs affaires sur la terre ferme, ils ont été naturellement indignés, et à cette époque il y avait beaucoup d'excitation dans l'Île.

Cette excitation est presque apaisée, et j'espère que le gouvernement fera quelque arrangement pour établir un service en permanence. Il lui sera difficile de faire la chose avant qu'il ait terminé les chemins de fer des Caps mais ces derniers seront terminés le plus tôt possible; des jetées devraient être construites de chaque côté, et je crois que l'établissement d'un bac-passeur en cet endroit aurait l'effet de maintenir les communications d'une façon très satisfaisante.

Ce n'est pas une question de simple intérêt local. Elle concerne toute la Confédération du Canada, car les habitants de l'Île du Prince-Edouard sont grands consommateurs d'articles fabriqués dans les autres parties de la Confédération. Je crois que chaque année l'on vend, dans l'Île, pour \$1,500,000 à \$2,000,000 de produits venant d'autres parties de la Confédération, de sorte que ce n'est pas une simple question d'intérêt local, mais une question qui concerne toute la Confédération du Canada; en conséquence, nous devons espérer que le gouvernement prendra des mesures pour mettre des bateaux convenables entre Summerside et Shédiac, et pour établir un service permanent, pour qu'il n'y ait pas de doute au sujet de leurs manœuvres, ni au sujet de leur départ ou de leur arrivée, et pour que des communications continues et faciles soient maintenues entre l'Île et la terre ferme, d'après les conditions de l'Acte d'union. Les habitants de l'Île croyaient que lorsqu'ils seraient partie de la Confédération du Canada, ces conditions seraient remplies, et qu'ils pourraient profiter de tout le système de chemins de fer de la Confédération; et tant que cela ne sera pas fait, tant qu'il n'y aura pas d'arrangement satisfaisant, il y aura de l'excitation dans l'Île; il y aura mécontentement, et ce sera une grande source d'ennuis pour le gouvernement.

J'espère donc que, pendant quelque temps, nous n'entendrons plus parler de cette affaire en Chambre, et que l'on prendra des moyens énergiques pour remplir les conditions de l'Acte d'union.

M. YEO: Je suis très heureux que l'on ait soulevé cette question des communications entre la terre ferme et l'Île du Prince-Edouard. Le port de Summerside est le grand port de l'ouest où se réunissent les marchandises et les passagers de toute l'Île, et nous aimons à croire que l'on fera pour nous mieux que l'on a fait dans le passé. Si le gouvernement avait averti la compagnie des bateaux à vapeur à temps pour avoir d'autres vaisseaux qui auraient remplacé ceux qu'elle avait, le gouvernement ne serait pas blâmable; mais s'il ne l'a pas fait, il est à blâmer. Je le regrette beaucoup; c'est une chose bien fâcheuse. Lorsque l'ancien gouvernement était au pouvoir, la seule pensée que l'on avait était d'opérer un changement et d'amener au pouvoir ceux qui y sont aujourd'hui; l'Île devait avoir des communications faciles au moyen de bateaux à vapeur; mais au lieu de nous accorder ces communications, on nous a fait souffrir plus qu'on ne l'avait jamais fait auparavant, et tout porte à croire que cet état de choses deviendra pire. Il est très étonnant qu'un homme comme M. Coker ait pu condamner deux vaisseaux, et ordonner d'en mettre un autre sur le chantier, et qu'il le fit enlever aussitôt qu'il fût sur la cale; il est très étonnant qu'il ait pu condamner un vaisseau et qu'il n'ait pu en examiner un autre. Le fait que M. Coker n'a pas condamné le *Northern Light* doit faire supposer quelque chose, car ce vaisseau n'a pas été employé longtemps, et la compagnie ou le capitaine, qui est un excellent homme, doit craindre de le mettre à la mer; il connaît peut-être le danger qu'il court sur ce vaisseau.

L'année dernière, nous avons fait ici une enquête; on nous a promis un chemin de fer que nous devions avoir immédiatement. C'est un chemin de fer. Les habitants de l'Île ont travaillé pendant tout l'été à sa construction, et lorsqu'ils voulurent retirer leurs gages des entrepreneurs ou des sous-entrepreneurs, ils ne purent les avoir. Je ne comprends pas comment cela se fait. La plus grande contrariété que les habitants du comté de Prince ont éprouvée, cette année, ça été d'être incapables de ne pas transporter leurs produits.

Il y a moyen de communiquer de Charlottetown, mais la plus grande partie du commerce vient de Summerside, ou l'on ne peut se pourvoir de rien; seulement les passagers sont libres de prendre des voiliers. Un matin, vingt passagers sont montés à bord d'un petit navire partant de Summerside; ils ont été à bord de ce navire toute la journée et toute la nuit, et ils ont dû revenir à Summerside à cause du vent contraire et du calme. Je crois que c'est là un honteux état de choses, et j'espère que le gouvernement ne tardera aucunement à se conformer aux conditions stipulées, ce que je ne crois pas qu'il ait encore tenté de faire. Donnez-nous une meilleure communication par la vapeur, ou, comme je voulais qu'on le fit l'hiver dernier, commencez sans plus de délai la construction d'un tunnel.

La proposition est adoptée.

TRANSPORT DU CHARBON SUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

M. McMULLEN: En présentant la motion dont j'ai donné avis, je puis dire que j'ai été porté à la faire en examinant les Tableaux du commerce et de la navigation. Je vois que pendant l'année 1883, on a importé dans ce pays 400,000 tonnes de charbon de plus que l'année précédente et je trouve qu'on a payé \$225,000 de droits en plus. Je désire savoir comment il se fait que les houillères de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas contribué plus qu'elles n'ont fait au commerce du charbon de ce pays. Quand on a inauguré la politique nationale, les honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre ont déclaré qu'en imposant un droit sur le charbon, les houillères de la Nouvelle-Ecosse feraient tout le commerce de charbon du Dominion, et que le charbon de la Nouvelle-Ecosse trouverait un débouché dans l'ouest jusqu'aux villes de Hamilton et de Toronto.

J'ai pris des renseignements au sujet du charbon qui est venu ici, dans la ville d'Ottawa, et je vois que le gouvernement seul en fait venir pour chauffer les édifices du Parlement. Je ne crois pas que personne autre ait importé ici du charbon de la Nouvelle-Ecosse. Tous les négociants de charbon à l'ouest d'ici font leurs achats aux Etats-Unis et paient un impôt de 60 cents par tonne, tandis que les mineurs de la Nouvelle-Ecosse n'alimentent que le commerce qui se fait à l'est d'ici. Je désire savoir pourquoi les mineurs de la Nouvelle-Ecosse n'ont tenté aucun effort pour expédier leur charbon plus loin vers l'ouest, et voilà pourquoi je demande les rapports mentionnés dans ma motion. Il est possible que nous découvriions que c'est dû au fait que l'honorable ministre des chemins de fer impose un droit tellement lourd sur le charbon qui vient par le chemin de fer Intercolonial, qu'il est impossible aux mineurs de la Nouvelle-Ecosse d'acquitter ces impôts et de faire concurrence au charbon américain. Je n'irai pas jusqu'à dire que tel est le cas: Je ne suis pas disposé non plus à insinuer que l'honorable ministre des chemins de fer pourrait être coupable d'une pareille chose, lui qui a si vigoureusement défendu la politique nationale. Je serai plutôt disposé à dire qu'il fait tout en son pouvoir pour encourager l'expédition du charbon vers la contrée située plus loin dans l'ouest. D'un autre côté, nous pourrions découvrir que non-seulement nous payons aux mineurs de la Nouvelle-Ecosse un impôt de 60 cents par tonne afin de les encourager à envoyer leur charbon à l'ouest, mais encore que nous leur offrons de plus grands avantages pour le transport sur l'Intercolonial, que ne peuvent permettre les frais d'exportation du chemin—bien que je ne sois pas prêt à dire qu'il en est ainsi. Je veux aussi savoir quelle quantité de charbon a été transportée par l'Intercolonial, quel prix on a chargé par tonne pour le transport, tout ce qui a été payé, et tous les détails de même nature. Je soutiens qu'avant que le ministre des chemins de fer fasse son rapport concernant les chemins de fer à cette Chambre nous devrions être mis en possession des informations demandées par ma motion. Nous avons besoin de ces faits pour être en état de comprendre et de discuter d'une façon intelligente la question du charbon. Je puis dire de plus que depuis les dernières années, les compagnies elles-mêmes ont dépensé une somme d'argent considérable pour améliorer les conditions du transport du charbon sur l'Intercolonial, et je veux savoir jusqu'à quel point cette dépense a eu pour effet d'obtenir le résultat désiré.

J'espère que l'honorable ministre des chemins de fer fera déposer ces papiers à temps, afin que nous puissions discuter la question d'une façon intelligente lorsqu'il fera son rapport. Je demande donc par ma motion un état donnant le nombre de tonnes de charbon transportées sur le chemin de fer Intercolonial et pris dans les localités situées le long de la ligne, pendant l'année se terminant le 31 décembre 1883; indiquant l'endroit où le charbon a été livré et le coût du transport par mille et par tonne; aussi les personnes à qui on a fait payer des prix spéciaux, s'il y a eu de tels prix, et à qui ces faveurs ont été faites; l'endroit d'où est parti le charbon, l'endroit auquel il était destiné, la distance parcourue, et le prix par tonne et par mille.

M. WOODWORTH: L'honorable député qui a présenté cette motion ne paraît pas y avoir inclus le nombre de tonnes de charbon qui ont été transportées des mines de la Nouvelle-Ecosse aux différents ports du Dominion par les bateaux à vapeur ou les voiliers. S'il avait complété sa proposition en y ajoutant cela, je suis sûr qu'il n'y aurait pas eu d'objection aux remarques qu'il a faites, car il aurait fait voir alors plus clairement l'étendue du commerce de charbon interprovincial. Je prends donc la liberté de proposer en amendement que les mots suivants soient ajoutés:

Et aussi le nombre de tonnes de charbon transportées de la Nouvelle-Ecosse par bateaux à vapeur et voiliers aux différents ports du Dominion.

M. McMULLEN.

M. HESSON: Je crois qu'il est tout à fait convenable d'avoir tous les renseignements demandés par l'honorable monsieur, afin que nous puissions discuter cette question d'une façon intelligente. Il paraît toutefois être sous l'impression, avec toutes les connaissances qu'il a, que le charbon de la Nouvelle-Ecosse n'a pas été transporté plus loin que la ville d'Ottawa, et que tout le charbon qui est venu ici a été amené par le gouvernement du Dominion pour chauffer les édifices du Parlement. Eh bien, M. l'Orateur, comme l'honorable monsieur a l'esprit inquisiteur, il sera peut-être heureux d'apprendre que le charbon de la Nouvelle-Ecosse a été livré en très grande quantité aussi loin que la ville de Brockville, et y a été consommé par les locomotives du Grand-Tronc. Il a été aussi porté à l'ouest aussi loin que Toronto, où il a donné grande satisfaction. Si l'honorable monsieur veut avoir des renseignements au sujet de la façon dont la politique nationale opère et de l'effet qu'elle a sur le développement au Canada de cette industrie si importante, je crois qu'il devrait en venir à la conclusion qu'il est aussi possible d'exporter du charbon de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton par eau que par rail. J'appuie donc l'amendement qui vient d'être proposé.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

FONDS DE RETRAITE.

M. McMULLEN: Je demande un état indiquant le montant total versé au fonds de retraite durant l'année finissant le 31 décembre 1883.

L'information demandée dans cette résolution est le seul article, ajouté aux états présentés à la Chambre, qui a rapport au fonds de retraite, et qui puisse nous mettre en état de comprendre l'opération du système de mise à la retraite.

La proposition est adoptée.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Les motions demandant les documents suivants sont adoptées:

Copie de toutes les dépêches adressées par le gouvernement impérial—qui n'ont pas encore été déposées—au sujet des cours de vice-amirauté de la Confédération, et le changement de procédure et de pratique qu'elles ont subies.—(M. Weldon.)

Copie de toute correspondance échangée après le 6 mars 1883, entre le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse et le département des chemins de fer et canaux, concernant des questions de chemins de fer dans cette province.—(M. McDonald, Cap-Breton.)

Relevé du montant d'argent dépensé pour l'édifice public à Antigonish depuis le 1er novembre 1881 jusqu'aux 15 janvier courant, donnant les noms de toutes personnes auxquelles a été payée aucune partie quelconque des deniers dépensés et le montant payé à chacune, et à quel titre; aussi, copie de toute correspondance échangée entre les dites dates au sujet du dit édifice.—(M. McIsaac.)

Etat indiquant la quantité et la valeur du blé et de la farine de blé (séparément) importés des Etats-Unis et entrés pour la consommation, dans les six mois finissant le 31 décembre 1883, et les droits perçus.—(M. Dundas.)

Etat détaillé, avec dates, articles et pièces justificatives, concernant l'emploi des sommes de \$5,000 et \$2,688.74 en vertu des mandats émanés par le gouverneur-général en date du 7 novembre 1883 et du 17 janvier 1884, pour le paiement des dites sommes au *Courrier de St-Hyacinthe*; aussi pour détails de même nature touchant l'emploi de \$3,232.20, en vertu du mandat du 27 octobre 1883, pour la publication des procès-verbaux de la Société Royale.—(M. Sommerville, Brant.)

Etat détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement et toute autre personne ou personnes au service du gouvernement, envoyés en Angle-

terre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 2 avril 1883 jusqu'à date.—(M. Sommerville, Brant.)

Adresse demandant copie de tout mémoire officiel de la compagnie, du chemin de fer du Pacifique canadien, ou de toutes lettres ou mémoires publics d'aucuns des officiers de la compagnie, concernant sa situation, ses perspectives et ses transactions (y compris la garantie récente), qui n'ont pas encore été produits.

Des états indiquant le montant du stock souscrit de la compagnie, avec la date et le montant de chaque souscription et le montant versé ou à verser sur tel stock souscrit, avec la date de chaque paiement en espèces et le taux d'escompte auquel tout tel stock a été émis par la compagnie aux souscripteurs ou à aucun syndicat ou personnes qui se sont chargées de son émission au public; un état du montant payé à même le capital pour intérêt sur le capital-actions et le taux de tel paiement. Un exposé des faits quant à l'acquisition, par ou au nom de la compagnie, de tout intérêt dans aucune des compagnies de chemins de fer suivantes, ou par aucun de ses officiers ou aucunes personnes, en son nom, dans aucunes actions ou obligations d'aucunes des dites compagnies susdites, savoir: Credit Valley, Ontario et Québec, Atlantique et Nord-Ouest, Toronto, Grey et Bruce, Hamilton et Nord-Ouest, Sud-Est, Montréal, Portland et Boston, Saint-Laurent et Ottawa, ou dans aucunes compagnies ayant des lignes dans le Manitoba ou le Nord-Ouest ou ailleurs, avec dates, montants et détails, et copie des documents se rapportant à cette acquisition ou aux obligations contractées par la compagnie par suite de telle acquisition. Un état des diverses matières sur lesquelles des rapports doivent être fournis aux termes de "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879" et de ses amendements,—(1) pour l'exercice '81-82; (2) pour l'exercice '82-83,—dans chaque cas séparément quant à,—

(1) la ligne de chemin de fer comprise spécialement dans le contrat de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et à

(2) l'embranchement et aux prolongements déjà acquis par la compagnie ou sous son contrôle.

Des états semblables avec détails analogues, séparément quant à (a) la division-est, et (b) la division-ouest du chemin de fer du Pacifique canadien.

Un état de la somme totale dépensée jusqu'au 30 juin '83 par la compagnie en vertu de son contrat,—

(a) pour travaux de construction sur la ligne que la compagnie est tenue de construire tel que spécifié dans le contrat;

(b) pour matériel roulant pour la ligne du Pacifique canadien tel que spécifié dans le contrat;

(c) pour travaux de construction sur des prolongements, embranchements et lignes contrôlés par la compagnie, non compris dans le chemin de fer, tel que spécifié dans le contrat;

(d) pour matériel roulant pour tous prolongements et embranchements non compris dans le chemin de fer.

Des états semblables à ceux ci-dessus mentionnés, jusqu'au 31 décembre '83.

Un relevé des recettes de la compagnie à la date du 30 juin 1883, à compte,—

(a) de la subvention en espèces;

(b) des obligations hypothécaires;

(c) des bonis;

(d) des ventes de terres ou transactions non comprises dans les opérations se rattachant aux obligations hypothécaires;

(e) du nombre d'acres de la subvention en terres;

(f) des montants de bonis consentis bien que non payés.

Des états semblables jusqu'au 31 décembre 1883.—(M. Blake.)

Adresse exposant que le 5 mars 1883, une humble adresse a été présentée à Son Excellence le gouverneur général, demandant entre autres choses,

un état indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital de 25 à 100 millions de piastres, et le montant versé sur le stock ainsi souscrit avec la date de chaque paiement en espèces, et aussi les montants de stock (s'il y en a) donnés pour l'acquisition de propriétés ou autrement, spécifiant, dans chaque cas, le prix de celles-ci et le montant de stock donné, ainsi que la date. Que la réponse faite par la compagnie dans le but de se conformer à la demande formulée dans la dite adresse, omet l'information ci-dessus mentionnée; et qu'il plaise à Son Excellence vouloir bien ordonner que telle information soit obtenue et soumise à la Chambre.—(M. Blake.)

Adresse exposant que par l'acte de 1881, à l'effet d'amender l'acte refondu des chemins de fer (1879), il est prescrit que les différentes compagnies de chemins de fer fourniront des états annuels au ministre des chemins de fer, contenant certaines informations spécifiées dans l'annexe au dit acte, et, de plus, toutes autres informations et états que le gouverneur en conseil pourra exiger de temps à autre;

Que parmi les états spécifiés dans l'annexe, se trouve le suivant: "Etat contenant copie de tous contrats faits par la compagnie pour la construction d'aucune partie du chemin de fer."

Que la Cie du chemin de fer du Pacifique canadien ne s'est pas encore conformée à la loi sous ce rapport, pour ce qui concerne les états adressés au ministre des chemins de fer et soumis à cette Chambre.

Qu'il est de grande importance pour le public, que la loi soit appliquée et que les informations soient fournies.

Et qu'il plaise à Son Excellence ordonner que des mesures soient prises en vue d'assurer l'exécution de la loi et d'obtenir les informations requises, savoir: copie de tous contrats faits par la compagnie pour la construction d'aucune partie de sa voie ferrée.—(M. Blake.)

Adresse demandant copie de l'acte constitutif ou d'association d'une compagnie de construction appelée "*The North American Constructing Company*," ou quelque nom semblable, avec laquelle un contrat a été passé pour la construction d'une partie du chemin de fer du Pacifique canadien, et un état des noms des actionnaires ou des associés de la dite compagnie.—(M. Blake.)

Ordre de la Chambre, pour un état du revenu et des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial pendant les six mois de l'année expirée le 31 décembre 1883, sous les différents chefs, semblable à l'état B, chemin de fer Intercolonial, dans les Comptes Publics.—(M. Weldon.)

Ordre de la Chambre, pour un état indiquant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant l'année expirée le 31 décembre 1883, donnant chaque espèce de matériel roulant, s'il a été acheté par contrat ou autrement, les noms des vendeurs et le coût de chaque espèce; aussi un état montrant le matériel roulant construit durant l'année dans les ateliers du gouvernement, et de quelle espèce.—(M. Weldon.)

Adresse demandant copie de tous les arrêtés du conseil, et de la commission adressée à certaines personnes, concernant les réclamations présentées au gouvernement touchant la construction du chemin de fer Intercolonial; de toutes instructions adressées aux commissaires et de toute correspondance échangée avec eux; un état des questions qui leur ont été soumises jusqu'à présent, et des honoraires qui leur ont été payés ainsi qu'au secrétaire de la commission; et aussi, un relevé du nombre de jours pendant lesquels la commission a siégé jusqu'à présent. Le tout subséquemment à la période comprise dans la réponse à une adresse de la dernière session.—(M. Weldon.)

Ordre de la Chambre pour un état complet de toute la houille déclarée en transit ou pour l'exportation pendant les années expirées le 30 juin 1882 et 1883; indiquant la quantité ainsi déclarée à chaque port douanier, les noms des personnes qui ont fait la déclaration, les quantités retirées des

entrepôts par chaque personne, et dans le cas d'exportation, le nom du navire ou du chemin de fer par lequel elles ont été transportées et le lieu d'exportation. Aussi, copie des acquits-à-caution en transit démontrant que telle houille a été déchargée dans les ports d'exportation. — (M. Weldon.)

Ordre de la Chambre pour copie de tous mémoires, pétitions et correspondance quelconque, non compris dans l'ordre de la dernière session, demandant un drawback sur les sucres raffinés du Canada et exportés en pays étrangers; les noms des personnes qui en ont fait la demande, un état du drawback proposé et toute réponse du gouvernement à ce sujet. Aussi, copie de tous règlements faits au sujet de tel drawback. — (M. Weldon.)

Ordre de la Chambre pour un état faisant reconnaître toutes les demandes faites pour drawback sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 30 juin 1883, et aussi, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883; donnant le nom de la personne qui a fait la demande, le nom et le tonnage du navire, le montant demandé et le montant payé. — (M. Weldon.)

Ordre de la Chambre pour un état indiquant le nom, le tonnage, et le propriétaire ou les propriétaires de chaque navire ayant reçu une prime d'encouragement pendant les années 1882 et 1883, en vertu de l'acte affectant \$150,000 "pour le développement des pêcheries maritimes," le montant payé à chaque navire; aussi le nom, le tonnage, le propriétaire ou les propriétaires des navires qui ont demandé cette prime, et auxquels elle a été refusée, et le motif de tel refus. — (M. Robertson, Shelburne.)

Ordre de la Chambre pour un état indiquant la quantité de spiritueux, bière et autres boissons enivrantes importés, fabriqués et entrés pour la consommation en Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1883, par provinces, avec les droits de douane et d'accise sur les dites liqueurs, et leur coût total. — (M. McCraney.)

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 5 heures 40 m., p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 29 janvier 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILL PRÉSENTÉS.

Les bills suivants ont été déposés et lus la première fois:

Bill (n° 18) pour donner l'existence légale à la corporation des pilotes qui font le service entre Montréal et Québec. — (M. Amyot.)

Bill (n° 19) pour concéder certains pouvoirs à la *Commercial Cable Company*. — (M. Rykert.)

Bill (n° 20) pour réformer l'acte donnant l'existence légale à la compagnie d'assurance maritime mutuelle. (M. Macdougald.)

Bill (n° 21) relatif à la compagnie du Grand-Tronc du Canada. — (M. Curran.)

GOVERNEMENT AUTONOME POUR LES BOURGAGES SAUVAGES.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je dépose le bill (n° 22,) pourvoyant à l'introduction chez les bourgades sauvages d'un système de gouvernement autonome:

Voici un bill destiné à surmonter une difficulté qui a surgi chez les bandes de sauvages les plus avancés, qui

M. McMULLEN.

administrent actuellement leurs affaires en conseil, où ils peuvent étudier les questions qui les concernent et où les chefs ont le pouvoir principal. Dans quelques bourgades de sauvages les plus avancés, il y a civilisation sur tous les points d'importance, et on a cru qu'on devait faire plus que leur laisser un conseil régulier, où ils ne peuvent parler avec autorité. Le bill a un caractère d'épreuve très prononcé. Il pourvoit à ce que dans les bourgades sauvages, que le gouverneur en conseil pourra considérer propres à profiter de la mise en vigueur de cet acte, les sauvages se réuniront certain jour et éliront six conseillers; que ces six conseillers éliront un conseiller chef qui sera ce qu'on appelle un *reeve* dans les communautés de blancs dans l'Ontario; et qu'ils auront les mêmes pouvoirs que ceux reconnus aux chefs en vertu de l'acte concernant les sauvages, et aussi certains pouvoirs additionnels de s'arranger entre eux pour améliorer leurs réserves. Voilà brièvement les dispositions de l'acte.

M. BLAKE: Ce n'est pas le titre qui a été donné au bill dans l'avis. Je suppose qu'on a probablement considéré le titre comme ayant une portée plus considérable que ce que comportait le bill.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est parce que je n'avais pas le bill par devers moi quand j'ai donné avis.

M. MACKENZIE: L'honorable monsieur n'avait donc pas vu le bill.

Sir JOHN A. MACDONALD: Puisque j'ai préparé le bill, il faut bien que je l'aie vu.

Le bill est lu une première fois.

ARRANGEMENT AVEC LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que vendredi prochain, la Chambre se forme en comité général pour étudier les résolutions suivantes:

1. Qu'il est expédient de prendre des mesures pour mettre à effet l'arrangement conclu entre le gouvernement du Canada et la Colombie-Britannique, sous mis à cette Chambre par un message de Son Excellence le gouverneur général.

2. Qu'il est expédient d'octroyer et appliquer sept cent cinquante mille piastres pour aider à la construction d'un chemin de fer et d'une ligne de télégraphe entre Esquimalt et Nanaimo, conformément aux termes et sujet aux conditions du dit arrangement.

3. Qu'il est expédient d'octroyer et appliquer la somme de deux cent cinquante mille piastres pour acquérir de la dite province la cale sèche d'Esquimalt, et telle autre somme qui pourra être nécessaire pour rembourser à la dite province les sommes d'argent dépensées par les autorités provinciales ou restant dues lors de la passation de l'acte autorisant cet octroi, pour les travaux ou matériaux faits ou fournis par les dites autorités depuis le 27^{me} jour de juin 1882.

4. Qu'il est expédient d'autoriser l'octroi à "La Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo," constituée ou devant être constituée en corporation par la législature de la Colombie-Britannique, pour la construction du dit chemin de fer, des terres et appartenances en dépendant ou des droits s'y rattachant, qui sont ou pourront être mises entre les mains du gouvernement du Canada par les autorités de la dite province pour aider à la construction de la dite voie ferrée, ou pour des fins s'y rapportant, sujet aux termes, restrictions, réserves et conditions mentionnées dans l'arrangement susdit.

5. Qu'il est expédient d'autoriser l'importation franche de droits de tous rails d'acier, éclisses ou autres articles en fer ou acier, bois de construction et matériaux de ponts à être employés dans la construction première du chemin de fer et des lignes de télégraphe mentionnés dans les résolutions qui précèdent.

6. Qu'il est expédient de décréter que le dit chemin de fer et la dite ligne de télégraphe, et les terres, franchises et autres appartenances en dépendant, seront, lors de leur achèvement et équipement, et sujet aux conditions, restrictions et réserves mentionnées dans l'arrangement susdit et les cédules y annexées, et en tant que Sa Majesté aura le pouvoir de l'accorder, mais pas davantage, la propriété de la dite compagnie.

7. Qu'il est expédient de décréter que le gouvernement du Canada pourra payer un intérêt aux taux de quatre pour cent par année, sur tous deniers déposés par la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo comme garantie de la due exécution de son contrat avec Sa Majesté concernant le dit chemin de fer.

8. Qu'il est expédient de prendre des mesures législatives pour mettre à effet l'arrangement susdit, et que l'auteur de ces résolutions ait la permission de pré enter un bill pour cet objet.

M. BLAKE: J'avais supposé que l'honorable ministre aurait, à l'occasion de cette proposition, donné quelques explications d'un caractère général au sujet de l'arrangement conclu et de la portée qu'il a, et surtout de ce point dont personne ne peut bien juger par l'examen des papiers qui nous ont été présentés, de savoir ce que va coûter au Dominion la cale sèche d'après cet arrangement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je serai prêt vendredi à donner des explications complètes; et, naturellement, à cette période peu avancée de la session, il n'y a rien à gagner à la précipitation, et la question peut être remise de *die in diem*.

La motion est adoptée.

RAPPORT.

Le rapport suivant est déposé sur le bureau.

Rapport annuel du département des affaires des sauvages, pour l'année finissant le 31 décembre 1883.—(Sir John A. Macdonald)

ÉCOLES PUBLIQUES DU MANITOBA.

Sir LEONARD TILLEY: Je propose que la Chambre se forme en comité général pour examiner certaine proposition faite (page 43) au sujet de l'aide à accorder au Manitoba pour ses écoles publiques.

M. BLAKE: Je suppose que l'honorable ministre a l'intention de donner des explications à ce sujet.

Sir LEONARD TILLEY: Oui. Nombre d'honorables députés se souviendront qu'il y a environ trois ans, on a fait au Parlement la proposition, qui a été acceptée, de faire une avance annuelle de \$10,000 pendant trois ans, pour venir au secours du gouvernement du Manitoba afin de créer les moyens de pourvoir à l'instruction de la population de cette province. Le premier et le deuxième versements de \$10,000 par année ont été faits en vertu de cet acte. Le troisième n'a pas été fait dans l'année qui vient de s'écouler; on croit donc convenable que nous demandions au Parlement, non-seulement l'autorisation de payer cette somme de \$10,000, mais encore de faire une avance de \$15,000 pour chacune des années 1881-82 et 1882-83, pour aider le gouvernement du Manitoba à défrayer le coût de l'instruction pendant ces années. Grâce à la dissémination de la population, l'œuvre de l'instruction a été très dispendieuse dans cette province; et le gouvernement a cru qu'il était désirable de retarder la vente des terres réservées pour les fins de l'éducation jusqu'à ce qu'elles puissent produire des prix raisonnablement élevés, et de demander, par la même occasion, au Parlement de faire ces avances, le gouvernement du Dominion payant un intérêt de 5 pour 100 jusqu'à ce que les fonds avancés soient remboursés à même le produit de la vente des terres. Le gouvernement a accueilli favorablement la proposition du gouvernement du Manitoba—à la vérité celui-ci a demandé quelque chose de plus, mais voilà l'arrangement que nous sommes convenus de soumettre à la Chambre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre peut-il dire quelle quantité de terres a été vendue et quel a été le montant réalisé sur telle vente?

Sir LEONARD TILLEY: Je parle de mémoire, mais je ne crois pas qu'on ait vendu de terre. Le gouvernement a proposé d'en mettre une certaine quantité à l'enchère le printemps dernier, je crois, mais, si ma mémoire ne me fait pas défaut, le gouvernement du Manitoba nous a conseillé de remettre la vente, et je ne pense pas que depuis on ait vendu aucune terre.

M. BLAKE: D'après ce que dit l'honorable ministre, je comprends que sa résolution est le résultat d'une proposi-

tion faite à ce gouvernement par le gouvernement du Manitoba et à laquelle il a donné son assentiment entier ou partiel. Je pense que, lorsque le gouvernement fait une proposition financière ou autre, fondée sur des négociations intervenues entre lui et un gouvernement provincial, il est du devoir du ministère de déposer les documents qui établissent la base des négociations. Si le gouvernement du Manitoba a fait une recommandation et qu'il y ait eu une correspondance qui a eu cette proposition pour résultat, nous devrions avoir ces papiers de façon à pouvoir constater ce qu'étaient les sentiments de ce gouvernement-ci et de ce gouvernement-là, et jusqu'à quel point ça été le désir du gouvernement de la Confédération d'accéder aux sentiments de la province. Pour ce qui est de la proposition elle-même, je ne crois pas qu'on trouve un seul membre de cette Chambre disposé à dire qu'on peut accueillir autrement qu'avec faveur la proposition de prendre, à cette période peu avancée, des arrangements pour l'instruction de la population de cette province si ces arrangements partent de la prudence. Il n'y a pas de doute que nous devrions bientôt aviser aux moyens d'avoir un système général d'instruction pour cette province. Mais quant au fonds que nous sommes à créer; quant aux terres que, je crois, on ne peut laisser administrer par la population du Manitoba elle-même, je pense que l'honorable préopinant ne s'est pas complètement rappelé les circonstances telles qu'elles ont paru à mes yeux et telles qu'elles ont été données dans les journaux publics.

Je pense qu'on a rencontré et qu'on rencontrera probablement de sérieuses difficultés dans l'application de la politique du gouvernement au sujet des terres des écoles. Si l'honorable ministre voulait consulter le département—dans tous les cas, les journaux l'ont dit—il trouverait que la difficulté qu'on a éprouvée à vendre provenait du fait qu'on s'y établit sans s'être au préalable muni du droit de le faire. Nombre de réclamations ont été faites par des individus pour qu'on respecte leurs droits, comme ils les appellent, de s'établir comme colons primitifs sur les terres des écoles, et ils ont dit que c'était une dureté de vendre à l'encan ces terres des écoles.

A cause des représentations de cette nature, la vente annoncée a été remise et n'a jamais été reprise depuis.

Voici ce que j'ai à dire, c'est que si l'on conserve le système de garder en réserve les terres des écoles, et si en même temps on laisse les gens s'y établir sans droit, vous créez des embarras pour l'avenir. Les mêmes objections qui ont été faites auparavant seront certainement renouvelées et avec une plus grande force si vous laissez faire l'occupation de ces terres. Il devrait donc y avoir un arrangement sérieux quant aux conditions auxquelles ces terres devraient être livrées à la colonisation, et l'on devrait prendre des arrangements immédiats au sujet des personnes qui se sont établies sans droit sur les terres des écoles, car c'est une de ces choses que le temps empire au lieu de les améliorer.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur a jusqu'à un certain point des souvenirs exacts. Sous l'opération de l'acte concernant les terres, le gouvernement a annoncé une vente publique, et l'honorable préopinant se souviendra que la loi pourvoit à ce que la vente des terres se fasse à l'enchère publique et non autrement. Il y a deux ou trois ans, on en a annoncé la vente. Pour la plus grande partie des lots il ne pouvait pas y avoir d'objection, pour d'autres il y a eu des réclamations de personnes qui s'y étaient établies, et qui pour quelques-unes, ne savaient pas que c'étaient des terres réservées pour les écoles; d'autres s'y étaient établies aux conditions fixées par l'acte d'alors concernant les terres qui, leur accordait certains commencements de droit. En outre de tout cela, il y a une communication du gouvernement du Manitoba, qui est le premier intéressé à la vente de ces terres au plus haut prix, disant qu'il ne considérerait pas que le temps fût bien choisi pour offrir ces terres en vente. Vu ces deux difficultés—d'abord les récla-

mations de certains individus, et ensuite le conseil du gouvernement du Manitoba—la vente a été remise. Et je crois que le gouvernement du Manitoba regrette aujourd'hui que la vente ait été remise. Je crois qu'il aurait obtenu d'aussi bons prix alors que ceux qu'il obtiendra probablement maintenant.

Voilà la situation des choses. Sous l'opération de l'acte d'alors concernant les terres du Dominion, il s'est élevé un doute sur la question de savoir si les personnes qui s'établissent sur les terres non arpentées qui se sont trouvées plus tard être les terres des écoles, n'avaient pas certains droits, et si ces droits n'anéantissaient pas la clause de l'acte qui exige que toutes les terres des écoles soient vendues à l'encan. Ces cas spéciaux sont actuellement soumis à l'examen des officiers du département, et la loi a été amendée de façon qu'il n'y a pas de possibilité, après la promulgation du dernier acte concernant les terres du Dominion, de faire des réclamations pour garder le droit d'occupation, ni de rien faire contre le droit qu'a le pays de faire vendre ces terres à l'encan, au plus haut enchérisseur, et pour des fins scolaires.

Il n'y a pas eu depuis de communication dont je me souviens, si ce n'est que les membres du gouvernement du Manitoba ont personnellement déclaré qu'ils sont aujourd'hui d'opinion que l'ouverture de la saison, le printemps prochain, serait un bon temps pour mettre une certaine quantité de ces terres sur le marché, et le gouvernement a l'intention de le faire. Mon honorable ami comprend sans doute la raison pour laquelle les derniers \$10,000 n'ont pas été payés. Ça été une simple négligence de la part du gouvernement du Manitoba à en demander le paiement, et d'après les termes stricts du statut, l'argent ne pouvait être payé.

Quant aux termes de la proposition, ils pouvoient qu'il y aura une autre aide annuelle de \$15,000 pendant deux ans. Il n'y a pas eu de communication écrite pour la raison que M. Larivière, un des membres du gouvernement du Manitoba, est venu spécialement à Ottawa et a été entendu dans le conseil des ministres. Naturellement, le gouvernement a dit qu'il n'avait aucun doute que le parlement accorderait les \$10,000 ; et après l'avoir entendu, nous en sommes arrivés à la conclusion que nous devrions accorder ces deux subventions additionnelles. Il a émis l'opinion de son gouvernement, que la prochaine saison offrirait une occasion favorable pour offrir les terres en vente, et qu'on pouvait attendre de cette vente une somme suffisante pour contribuer considérablement à la création du fonds avancé.

La motion est adoptée ; et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. BLAKE : Je suppose que l'honorable ministre déposera sous peu toute la correspondance qui peut exister à ce sujet.

Sir LEONARD TILLEY : Je crois que le chef du gouvernement a dit qu'un représentant du gouvernement du Manitoba a comparu devant le gouvernement du Canada. Je ne me souviens d'aucune communication écrite.

M. BLAKE : L'honorable premier ministre avait bien raison de dire que le ministre des finances avait donné des explications au sujet de ces \$10,000, et qu'aucune objection n'a été soulevée. De fait, ce n'est pas la première fois que l'honorable ministre a demandé \$10,000 pour faire l'instruction de la population du pays.

Ordre est donné de faire rapport de la résolution.

TRAITEMENT DU JUGE DE LA COUR DE COMTÉ DE CARIBOU.

Sir JOHN A. MACDONALD : La législature de la province de la Colombie-Britannique a promulgué en 1883, un acte établissant cinq cours de comtés, et on s'attend naturelle-

Sir JOHN A. MACDONALD.

ment à ce que ce parlement-ci pourvoie au traitement des cinq juges. Toutefois, notre gouvernement, et surtout sir Alexander Campbell, ministre de la justice, a pensé que la chose était peut être prématurée ; que nous avions déjà créé deux traitements pour deux juges additionnels de la cour suprême, et que chez la population disséminée de la Colombie-Britannique, il n'était pas besoin de cinq juges de la cour suprême et de cinq juges des cours de comtés pour cette province. Lorsque, l'été dernier, sir Alexander Campbell est allé à Victoria, il a discuté la question avec le gouvernement, et l'on est convenu que pour le présent, on ne demanderait que le traitement d'un seul juge, le juge du district de Caribou—la difficulté résidait dans le fait qu'il y avait un différend entre le gouvernement et la magistrature. La loi telle qu'elle existe en ces lieux, déclarait que les juges de la cour suprême devaient résider dans leurs districts respectifs—devaient être disséminés sur toute l'étendue de la Colombie-Britannique. On s'est fortement opposé à cela, et l'on est actuellement arrivé à un arrangement, à une sorte de concordat en vertu duquel la plus grande partie des juges devront résider à Victoria, pour constituer le tribunal, et les autres résideront dans les districts extérieurs. Ces deux juges de la cour suprême avec ce juge unique de comté, à Caribou, seront suffisants, croit-on, pour les fins en vue ; c'est pourquoi, au lieu de créer les traitements des cinq juges de comtés agissant sous l'opération de l'acte de 1883, on ne demande aujourd'hui à cette Chambre que d'accorder le salaire d'un seul juge. Il y a ou il y a eu, je ne sais pas lequel, législation correspondant modifiant l'acte concernant la cour de comté dans la Colombie-Britannique, et faisant disparaître pour le moment la nécessité d'avoir quatre autres juges. Je propose que la Chambre se forme en comité général pour étudier la proposition que voici :

Qu'il est expédient de décréter que le traitement du juge de la cour de comté de Caribou, dans la province de la Colombie-Britannique, sera de deux mille quatre cents piastres par année ; qu'il lui sera payé tels frais de déplacement que le gouverneur en conseil pourra de temps à autre fixer, et que tel traitement et frais de déplacement seront payés à même tous deniers, non affectés à d'autres fins, formant partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

M. BLAKE : Faites la proposition pour vendredi.

Sir JOHN A. MACDONALD : Pour maintenant.

M. BLAKE : Il n'y a pas de raison pour cela.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il n'y a pas d'opposition.

M. BLAKE : Je dis qu'il n'y a pas de raison à cette période de la session, de procéder sans l'avis ordinaire.

Sir JOHN A. MACDONALD : Très bien ; vendredi.

M. BLAKE : Il est assez amusant, M. l'Orateur, que de fait, l'honorable ministre nous ait dit que nous devons lui être reconnaissant pour nous avoir épargné les traitements de quatre juges de cours de comté.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non ; je n'ai pas dit cela.

M. BLAKE : J'ai dit de fait. L'honorable ministre a dit qu'au lieu d'être appelés à créer des traitements pour cinq juges de cours de comtés, nous n'étions invités qu'à accorder un seul traitement de juge de cour de comté, et il a voulu nous faire comprendre que c'était là une demande très modérée ; mais nous, qui pour la plupart nous rappelons la discussion qui a eu lieu lorsqu'il s'est agi de remanier le système judiciaire de la Colombie-Britannique, alors que nous avons été invités par l'ex-ministre de la justice à approuver ce remaniement, nous nous rappellerons que dans le temps, ce résultat a été prédit.

Il y avait alors cinq magistrats stipendiaires qui avaient rempli leurs fonctions dans ces districts ; ils ont été mis à la retraite afin d'établir un système autorisant la nomination de juges de la cour supérieure seulement pour cette province ; et l'on disait qu'on encourrait aucune augmentation

de dépense, parce que ce personnel de juges de la cour supérieure, serait amplement suffisant pour accomplir les devoirs requis. J'ai signalé le fait que les circonstances dans lesquelles se trouvait la province étaient telles qu'il faudrait pour les parties éloignées et dans l'intérieur surtout, créer des juges locaux; qu'on rencontrerait la difficulté dont l'honorable ministre a parlé, que bientôt on nous demanderait de remplacer par quelques autres les personnes mises à la retraite, et qu'au lieu d'avoir un système mué d'un caractère de permanence qui ne nous ferait pas encourir une forte dépense additionnelle, on a eu un système qu'il a fallu compléter de façon à exiger une dépense plus forte. Ceci se passait en 1880, et aujourd'hui, en 1883, il propose que nous remplacions, de fait, sous un autre nom—celui de juge de la cour de comté—une des personnes qui ont été mis à la retraite il y a quatre ans. Je crois, comme je l'ai déjà déclaré, qu'il est impossible d'administrer la justice d'une façon satisfaisante dans cette province, sans juges locaux.

Je crois qu'un juge qui, dans un certain sens, tient un rang inférieur, comme sont les magistrats stipendiaires et les juges de cours de comté, suffirait probablement entièrement à la tâche de remplir ces fonctions en ces endroits; mais je crois qu'il est fortement à regretter, que grâce à l'action conjointe du gouvernement de la Colombie-Britannique et de ce gouvernement-ci, qui tient les cordons de la bourse et paie l'argent, le système judiciaire de cette province ait été remanié comme il l'est aujourd'hui; que les juges de cours de comté aient alors été mis à la retraite et que l'on propose maintenant de rétablir un de ces juges de cours de comté.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur est tout à fait dans l'erreur, M. l'Orateur, en supposant que j'ai provoqué sa gratitude pour n'avoir demandé que le traitement d'un seul juge. Mon honorable ami est comme le prince Schwarzenbourg, qui se proposait d'étonner le czar Nicolas par sa magnifique ingratitude. Nous ne recevons aucune reconnaissance de l'honorable monsieur pour quoi que ce soit de bon que nous puissions faire pour le pays. Nous faisons le bien tout de même; la vertu est à elle-même sa propre récompense; mais nous ne sommes pas récompensés par la reconnaissance de mon honorable ami. Il dit avoir prédit, il y a quelques années, que nous aurions à revenir au système des cours de comté; mais les années s'accroissent; les provinces s'agrandissent; les populations augmentent, et si je m'en souviens bien, la principale objection soulevée par tout le barreau et la magistrature du pays, c'est que les personnes résidant dans ces localités,—les magistrats stipendiaires qui cherchaient jadis les mineurs et qui étaient marchands d'or à commission, lorsque les gens se jetaient en masse dans cette contrée—n'appartenaient pas à la profession et qu'il n'y avait pas un seul avocat parmi elles; et l'on a cru qu'il n'était pas bon qu'elles eussent une juridiction si étendue. Je ne sais pas si ces magistrats ne pourraient pas connaître des causes capitales, mais, dans tous les cas, ils avaient la juridiction des juges de la cour supérieure dans leurs sections respectives, et l'on n'a pas trouvé ce système satisfaisant. Ces messieurs ont été mis à la retraite, je pense, en vertu d'un arrangement pris avec la Colombie-Britannique.

M. BLAKE: Non; il a été convenu qu'ils seraient mis à la retraite s'ils abandonnaient leur emploi, mais ce n'est que l'autre jour qu'a été pris l'arrangement en vertu duquel ils sont mis à la retraite avec pension.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que presque tous les traitements de ceux qui sont mis à la retraite sont épargnés. Le juge O'Reilly est aujourd'hui commissaire préposé à l'organisation des réserves des sauvages, et il a le traitement de son prédécesseur, M. Sproat, et sa pension se trouve épar-

gnée. Je crois que M. Elliott, un autre de ces messieurs, est dans la même position. Il a un autre emploi, et par conséquent, son traitement se trouve épargné. M. Trutch n'a jamais été magistrat stipendiaire, mais il était au nombre de ceux à qui revenaient une pension; il est aussi fonctionnaire du gouvernement, et son traitement se trouve épargné; je ne sais rien de certain au sujet des autres. Quoi qu'il en soit, voilà le système qui a été adopté, et je crois que pour l'avenir ce sera un bon système. D'après le système de la province de l'Ontario, il y a des juges de la cour suprême ayant juridiction supérieure, et des juges de cours de comté. La cour suprême est composée de cinq juges. Deux d'entre eux doivent agir pour le moment, et jusqu'à ce que le pays ait pris de l'augmentation—et je suis heureux de croire qu'il va augmenter très rapidement dans l'avenir—trois des juges vont rester à Victoria et siégeront comme tribunal; les deux autres juges resteront sur la terre ferme et agiront comme juges de districts; et en outre, il y aura le juge de comté qui résidera à Caribou. Je ne pense pas qu'il y ait, je ne conçois pas qu'il puisse y avoir, la moindre objection à ce que cette proposition soit adoptée.

La motion, telle que qu'amendée, est adoptée.

MONTANTS PAYÉS A L'HONORABLE JOHN O'CONNOR.

M. BLAKE: Je demande un état détaillé de toutes les sommes payées à l'honorable John O'Connor dans la période dont parle l'adresse de la dernière session, avec dates et particularités; ainsi que copie des arrêtés du conseil et les papiers faisant connaître les arrangements en vertu desquels ces sommes ont été payées.

A la dernière session, j'ai demandé à l'honorable monsieur de me donner quelques renseignements à ce sujet, mais aucun n'a été appuyé de pièces justificatives. Il appert aux papiers que nous avons que ces sommes ont été versées pour payer le travail et défrayer les dépenses encourues pour régler la difficulté relative à la délimitation des frontières de l'Ontario et du Manitoba; mais on ne nous a pas dit en quoi avaient consisté ces services spéciaux et ce qu'étaient ces dépenses. Autant qu'on en peut juger, il me semble que c'est un arrangement par lequel on a créé un crédit de \$8,000 par année en faveur d'un gentleman aux besoins de qui on a cru devoir pourvoir autrement qu'en l'admettant dans le ministère.

La motion est adoptée.

IMPORTATION DU CHARBON DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE AUX ÉTATS-UNIS.

M. BLAKE: Je demande copie de toutes dépêches ou de la correspondance, ou de tous règlements ou ordres du gouvernement des États-Unis, d'après lesquels on permet que le charbon de la Nouvelle-Écosse soit employé pour les besoins de la navigation à vapeur sur mer, sans payer de droit, et un état de tous les renseignements que le gouvernement possède à ce sujet.

On m'a appris que pendant les douze derniers mois, le gouvernement des États-Unis, ou l'un de ses départements, a fait des règlements d'après lesquels le charbon de la Nouvelle-Écosse entre dans les ports américains pour être employé sur les navires à vapeur qui font la navigation lointaine sur l'océan, est pris de l'entrepôt et emporté—je ne pourrais dire, peut-être est-ce exporté,—mais placé à bord de ces vaisseaux à vapeur pour leur servir de combustible. C'est là une chose très importante pour le commerce de charbon de la Nouvelle-Écosse et à laquelle nous sommes intéressés. Je demande que l'adresse soit présentée.

La motion est adoptée.

PRIMES D'ENCOURAGEMENT A L'INDUSTRIE DU FER.

M. BLAKE : Je remarque dans la *Gazette* que l'acte adopté à la dernière session au sujet de la prime d'encouragement accordée à l'industrie du fer, a été mis en vigueur, et cela doit avoir été fait par un arrêté du conseil déterminant le montant. Je remarque aussi que le ministre des finances, qui était l'autre jour dans la ville de Toronto, a eu la bonté de recevoir une députation de manufacturiers de fer et de personnes intéressées à l'établissement en cette ville de fourneaux où elles travailleraient le fer en gueuse, et qui lui ont représenté que ces calculs étaient quelque peu erronés et qu'il fallait absolument un plus fort encouragement pour établir et exploiter cette industrie pour le bien et dans l'intérêt public. Je remarque que l'honorable ministre a quelque peu contesté l'exactitude des dires et la justesse des calculs de ceux qui composaient la députation ; et comme le rapportent les journaux, ils ont demandé qu'il ait, à son retour à Ottawa, à faire examiner leurs calculs par quelques-uns de ses propres employés et de faire connaître le résultat. Je désire savoir quelles sont à ce sujet les supputations finales, et avoir la correspondance, l'arrêté du conseil, etc. Je demande par ma motion tous les arrêtés du conseil, la correspondance, les mémoires et les recommandations qui ont trait à la prime d'encouragement à l'industrie métallurgique.

Sir LEONARD TILLEY : L'arrêté du conseil qui concerne les primes d'encouragement et qui a été rendu d'après la décision donnée, à la dernière session, par le Parlement, va être déposé. Quant à l'entrevue que j'ai eue à Toronto avec les personnes en question, les déclarations n'ont pas été faites exactement dans les termes dont a parlé l'honorable préopinant. On n'a pas affirmé que les calculs du gouvernement étaient faux.

M. BLAKE : Pas du tout. J'ai dit que le ministre a déclaré que les calculs de ces personnes étaient erronés.

Sir LEONARD TILLEY : Précisément, voici les faits. Certains messieurs désiraient beaucoup établir une usine dans la ville de Toronto, et me firent des calculs pour montrer ce que coûterait la production d'une tonne de fer dans cette ville ; et je crus que leurs calculs étaient exagérés. Je leur demandai de me donner cet état afin de l'examiner, et leur dis que si je les trouvais erronés, je leur en ferais part. Ils répondirent qu'ils le feraient ; ils ne l'ont pas encore fait, de sorte que je n'ai pas eu l'occasion de l'examiner, ou d'y répondre.

Motion adoptée.

SAISIES AUX PORTS D'ENTRÉE.

M. BLAKE : Je demande un état faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers du Canada pendant le dernier exercice, et au-si pendant les six mois expirés le 31 décembre dernier ; le chiffre des amendes perçues dans chaque port pendant chacune des périodes précitées, et la manière dont on en a disposé, donnant les noms des fonctionnaires qui en ont reçu une partie, et le montant reçu par chacun de ces fonctionnaires à même ce fonds.

J'apprends que les affaires de cette branche ont été particulièrement actives durant la dernière saison.

Motion adoptée.

PÊCHE DANS LES EAUX D'ONTARIO.

M. MULOCK : Je demande un état de tous les règlements maintenant en vigueur, d'après les dispositions de l'Acte des Pêcheries défendant la pêche dans la province d'Ontario.

En faisant cette motion, je désire appeler l'attention du ministre de la marine et des pêcheries sur un certain arrêté du Conseil qui, m'a-t-on dit, est en vigueur depuis quelques années. J'ai appris qu'il existait un arrêté du Conseil défendant la pêche dans toute partie de la province d'Ontario sans un permis ou bail du département de la marine et des pêcheries, et que l'on a condamné certaines personnes contrairement à ce que je comprends être l'esprit véritable des règlements ; de plus que quelques-unes d'entre elles ont été obligées de s'adresser au département pour obtenir la remise de leurs amendes, ce qui leur a parfois occasionné des dépenses et des retards considérables, et quelque fois même que leurs requêtes n'ont pas été favorablement accueillies. On me dit que le département n'a pas l'intention d'exécuter à la lettre cet arrêté du Conseil ; mais il a néanmoins délégué le pouvoir d'abuser du privilège qu'ont des personnes probablement mal renseignées sur la véritable politique du gouvernement relativement à l'affaire en question. Il me semble, en conséquence, qu'il serait possible de modifier cet arrêté du Conseil, ou, si l'on croyait opportun de conserver son caractère rigoureux, qu'il serait du moins opportun de donner aux fonctionnaires des pêcheries des instructions sur les actes que le département regarde comme constituant des offenses contre les intérêts des pêcheries.

Motion adoptée.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Les motions demandant la production des états suivants sont séparément adoptées :

Copie de toutes demandes de ventes ou locations de terrains houillers, et de toute correspondance ou rapports à ce sujet ; aussi un état de toutes ventes ou locations de terrains houillers dans le Nord-Ouest, non compris dans la réponse déjà donnée, et les détails de toute conversion de location de terrains houillers en propriétés de bien-fonds libres ; et un état des paiements effectués en vertu de tous affermages ou de toutes ventes ou conversions.—(M. Blake.)

Copie de toute correspondance, non encore produite, entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales, ou avec le gouvernement du Manitoba ou toute autre personne au sujet de la navigation de la Baie d'Hudson.—(M. Watson.)

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et (à 4.15 hrs. p.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 30 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILLS PRIVÉS.

M. COURSOL : Vu que le délai pour la présentation de bills privés expire demain, je propose, conformément à la recommandation du comité permanent des banques et du commerce, que ce délai soit prolongé jusqu'à samedi, le 9 février prochain.

Motion adoptée.

PRÉSENTATION DE BILLS.

Les bills suivants sont présentés séparément, et lus une première fois :—

Bill (n° 23) à l'effet de constituer légalement la compagnie du chemin de fer de Vaudreuil et Prescott.—(M. McMillan, Vaudreuil.)

Bill (n° 24) à l'effet de constituer légalement la compagnie de navigation à vapeur d'Halifax, à responsabilité limitée.—(M. Stairs.)

VENTE DE BOISSONS ENIVRANTES.

M. HOUDE: Je présente un bill (n° 25) à l'effet d'abroger l'acte des licences pour la vente des liqueurs passés en 1883.

L'honorable député de Huron a présenté un bill pour le même objet; mais comme il y a dans le préambule de ce bill des considérants que je préférerais n'y pas voir, j'ai déposé un autre bill à l'effet d'abroger purement et simplement l'acte en question.

Le bill est lu une première fois.

FRAUDE DANS LA VENTE DES DROITS DES BREVETS D'INVENTION.

M. MULOCK: Je présente le bill (n° 26) à l'effet de mieux prévenir la fraude en rapport avec la vente des droits de brevets d'invention.

Les dispositions de ce bill sont semblables à celles du bill présenté pendant la dernière session, et n'ont, je crois, rien de repréhensible. Je les expliquerai, si la Chambre le désire.

Le bill est lu une première fois.

ARRANGEMENT AVEC LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. BLAKE: Quelles sont les clauses des statuts en vertu desquelles le gouvernement a pris les arrangements du 26 octobre et du 7 novembre, et exécuté la convention des 8, 9 et 10 novembre, avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui ont été soumis à la Chambre?

Sir LEONARD TILLEY: Je répondrai peut-être plus complètement à une partie de la question de l'honorable monsieur en lisant le mémoire que m'a passé le sous-ministre des finances:

Les pouvoirs qu'a le gouvernement fédéral d'emprunter de l'argent lui ont été conférés par plusieurs actes, mais ils sont énumérés chaque année dans le bill des subsides, pour que l'on puisse facilement les consulter. La manière dont le gouvernement fera des emprunts est réglée par la 35 Vic., chap. 6, telle qu'amendée par la 38 Vic. chap. 4, et elle est aussi exposée dans le bill des subsides. Mettant de côté la 38 Vic., chap. 4, qui réduit simplement le taux de l'intérêt que le gouvernement est autorisé à payer sur des obligations du Canada, les pouvoirs d'emprunter et la manière dont l'argent peut être emprunté, sont insérés dans le bill des subsides de la dernière session, et dans l'acte 35 Vic., chap. 6 du reste du bill des subsides de la dernière session (46 Vic., chap. 2). Outre le pouvoir d'emprunter pour des fins spéciales, le gouvernement fédéral avait le pouvoir d'emprunter pour des fins générales, tel que le 30 juin 1883, les sommes de \$19,676,443.57. Le 30 juin 1883, ce montant avait été réduit à \$18,280,234.27, en égard à l'augmentation des dépôts aux banques d'épargne, et à d'autres causes (Vide Etats généraux, Comptes publics, 1883, page III). Le montant du capital mentionné dans l'arrangement avec la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique comme représentant semi-annuellement pendant dix ans \$975,000, était de \$15,912,645, et pour ce qui était de ce montant, le gouvernement agissait, suivant moi, dans les limites de ses pouvoirs d'emprunter. Je vois, par la 35 Vic., chap. 6, que, comme je l'ai déjà dit, la manière dont le gouvernement peut contracter son emprunt, est détaillée, et pour que l'on puisse facilement y recourir, j'énumérerai les divers modes comme suit: Par l'émission de bons, b. Par l'émission de fonds du Canada, c. Par l'octroi d'annuités à terme, d. Par l'émission de billets du trésor et de bons. Il est facultatif d'établir ou de ne pas établir un fonds d'amortissement sur les bons et le fonds. Le gouverneur en conseil est en outre autorisé à prélever des emprunts d'aucune des manières que j'ai mentionnées, ou partie de l'une de ces manières, et partie de l'autre ou des autres.

Le préambule de l'acte énonce qu'il était opportun d'amender et de refondre les dispositions alors en vigueur au sujet de la dette publique et du prélèvement des emprunts autorisés par le parlement, de manière à éviter la nécessité d'insérer ces dispositions dans les bills des subsides annuels, et jusqu'à ce jour, cet acte a servi de base à tous les emprunts qui ont été effectués. Je vois de plus, par la clause 3, que le gouverneur en conseil a le pouvoir, suivant que l'exige le service public, de prélever des emprunts temporaires dans certains cas. On remarque que rien dans l'acte ne devait modifier les dispositions de l'acte concernant les billets du Canada, ou l'ordre de priorité ou le rang des charges existant alors."

Ceci répond à une partie de la demande de l'honorable monsieur. Quant à l'acceptation de garanties du chemin de fer canadien du Pacifique pour paiements différés, le gouvernement a conclu l'arrangement dans l'espoir qu'il aurait l'appui du parlement, vu que l'affaire était urgente.

COMPTES D'ONTARIO ET DE QUEBEC.

M. BLAKE: Quel est le montant réclamé à titre de balance due sur le compte entre Ontario et le Canada et en faveur de qui est-il? Quel est le montant réclamé à titre de balance due sur le compte entre Québec et le Canada, et en faveur de qui est-il?

Sir LEONARD TILLEY: L'honorable monsieur a, parmi les avis de motions, un avis par lequel il demande copie des états transmis aux autorités d'Ontario et de Québec relativement à leurs comptes avec le Canada, etc. Il ne sera fait aucune opposition à cette motion et les documents seront produits, montrant exactement toutes les circonstances dans lesquelles cet état a été fait. En conséquence, il n'est pas nécessaire d'entrer maintenant dans des détails qui ne seraient pas aussi complets que l'état dont je parle, lequel sera déposé sur le bureau de la Chambre, dès que la résolution sera passée.

LE RECENSEMENT.

M. BLAKE: Quand le dernier volume du recensement de 1881 sera-t-il distribué?

M. POPE: Le mois prochain.

GARANTIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. BLAKE: A-t-il été échangé quelque correspondance supplémentaire avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet de la garantie, autre que celle déjà soumise à la Chambre? Si oui, sera-t-elle déposée de suite sur le bureau de la Chambre?

Sir CHARLES TUPPER: Je ne sais pas qu'il y ait d'autre correspondance que celle qui a déjà été soumise.

PAIEMENTS PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE AU GOUVERNEMENT.

M. BLAKE: La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ou quelqu'un de ses officiers a-t-il signifié au gouvernement qu'elle ne peut ou ne veut pas remplir l'engagement qu'elle a contracté aux termes de la récente convention, de payer une somme en espèces le 1er février, ou qu'elle aura de la difficulté à le faire. Et le gouvernement s'attend-il à recevoir cette somme, tel que stipulé?

Sir CHARLES TUPPER: Je puis dire, M. l'Orateur, en réponse à cette question, que je ne crois pas qu'il serait dans l'intérêt public de commencer prématurément la discussion d'un sujet que j'ai l'intention de soumettre entièrement à l'examen de la Chambre, à une époque très rapprochée.

L'ARRANGEMENT AVEC LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. BLAKE: En est-on venu à une entente avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ou quelqu'un de ses officiers au sujet de toute modification des arrangements récemment faits par la compagnie, ou de toute autre nouvelle concession à la compagnie?

Sir CHARLES TUPPER: Je demanderai à l'honorable monsieur d'accepter la réponse que j'ai donnée à la dernière question comme la réponse à celle-ci.

SUBVENTION POSTALE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. BLAKE: A-t-il été fait quelque arrangement avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien relativement à l'échelle ou montant de sa subvention postale ou de sa rémunération pour service de transport? Si oui, à quelle époque? Et les pièces seront-elles déposées de suite sur le bureau de la Chambre?

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, cette question sera entièrement soumise à l'examen de la Chambre ; mais il est entendu que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique recevra la même subvention postale et la même rémunération pour service de transport que l'on accorde aux autres chemins de fer qui sont dans une position analogue.

RAPPORTS CONCERNANT LA GARANTIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. BLAKE : A-t-il été fait quelque rapport ou mémoire au sujet de la récente garantie du chemin de fer canadien du Pacifique autre que ceux déposés sur le bureau ? Si oui, sera-t-il déposé de suite sur le bureau de la Chambre ?

Sir CHARLES TUPPER : Je ne sache pas, M. l'Orateur, qu'il y ait d'autre rapport de ce genre.

DEPOT DES EFFETS DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. BLAKE : Quel jour les sommes d'argent et les effets mentionnés dans l'ordre en conseil du 7 novembre 1883, ont-ils été payés et déposés entre les mains du gouvernement, et débités des sommes mentionnées ? Dans quelle banque ou banques, et jusqu'à quel montant dans chaque banque, les sommes ont-elles été payées ? Qui a reçu les effets en dépôt ? Où se trouvent-ils actuellement ? Un acte prouvant les termes du dépôt et son inscription a-t-il été passé ; et quand ? A-t-il été passé un acte constituant une charge sur la subvention postale et les crédits affectés au service de transport, et quand ? Tout acte de ce genre sera-t-il déposé de suite sur le bureau de la Chambre ?

Sir LEONARD TILLEY : Le certificat du dépôt fait à la Banque de Montréal, Ottawa, est daté du 16 novembre 1883, et comprend une somme de \$8,561,733, ainsi qu'une somme additionnelle de \$148,507, qui est l'équivalent de l'intérêt à 4 pour 100 sur \$15,942,645, pour 85 jours, depuis le 17 août jusqu'au 10 novembre. Bien que le certificat soit daté d'Ottawa le 16 novembre, le transfert au compte de l'intérêt a été daté le 14 novembre, et les ordres pour acheter le change à être transmis en Angleterre ont été envoyés de Montréal à New-York le 13 novembre. Nous achetâmes alors à New-York pour £825,000 sterling. Lorsque j'étais en Angleterre, j'ai conclu des arrangements pour un emprunt temporaire d'environ \$1,000,000 ou £200,000 sterling, eu égard aux fortes réclamations que faisait la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, par suite de la rapidité avec laquelle les travaux de construction étaient poussés, ce qui dépassait mes estimations.

Ces £825,000 étaient destinés au remboursement de cet emprunt temporaire et au rachat des \$196,200 d'obligations à 6 pour 100 dues le 1er janvier, et \$3,000,000 furent déposés à la Banque de Montréal, à 4 pour 100 d'intérêt. Quant à la subvention postale dont il est parlé dans le dernier paragraphe, la compagnie a fait à ce sujet au gouvernement une proposition qui a été acceptée et insérée dans l'arrangement.

REFONTE DES STATUTS.

M. LANDRY : Le gouvernement a-t-il nommé un Canadien français membre de la commission chargée de refondre les statuts du Canada ; si non, a-t-il l'intention de faire une telle nomination, et quand ?

Sir JOHN A. MACDONALD : M. Alphonse Ouimet, qui est, je crois, Canadien français, a été nommé membre de la commission.

M. BLAKE.

VENTE DE TERRAIN OU DE BOIS DE CONSTRUCTION DANS LE DISTRICT DE LA RIVIÈRE A L'ARC.

M. JACKSON : Le gouvernement a-t-il vendu à un syndicat américain ou à tout autre syndicat, personne, ou personnes, depuis le 1er mars dernier, un lopin de terre ou des coupes de bois dans le district de la Rivière à l'Arc ou dans ses environs ? Dans ce cas, quelle est la date de telle vente, le nom ou les noms des acquéreurs, le nombre de milles carrés ainsi vendus, et le prix ou considération reçu par le gouvernement pour la dite vente ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Il n'a pas été fait de vente de coupes de bois, mais l'été dernier le gouvernement a loué dans le Nord-Ouest, par soumissions publiques, certaines coupes de bois, et les a adjudgées à des marchands de bois faisant affaires à Eau-Claire, Wisconsin. Quant à la dernière partie de la question, si l'honorable monsieur veut bien faire une motion à cet effet, l'information lui sera fournie.

MALLE QUOTIDIENNE A SAINT-GILLES.

M. RINFRET : Le gouvernement a-t-il l'intention de faire faire le transport de la malle tous les jours à la paroisse de Saint-Gilles, comté de Lotbinière ?

M. CARLING : Je dirai à l'honorable monsieur que le gouvernement s'occupe actuellement de la question.

COMPTES ENTRE LE CANADA ET LES GOUVERNEMENTS DE L'ONTARIO ET DE QUÉBEC.

M. HESSON : Les comptes entre les gouvernements d'Ontario et de Québec et celui du Canada ont-ils été définitivement réglés ; si non, pourquoi ne l'ont-ils pas été ?

Sir LEONARD TILLEY : M. l'Orateur, l'honorable député aura l'information qu'il désire lorsque nous déposerons sur le bureau de la Chambre, dans un jour ou deux, un état des comptes entre ces deux gouvernements.

BAUX DE TERRES À PATURAGE.

M. CHARLTON : Je demande un état indiquant le nombre de baux passés pour location de terres à pâturages dans l'année 1883, le nom de chaque locataire, le nombre approximatif d'acres compris dans chaque bail, la durée de chaque bail, le montant reçu et à recevoir sur chaque bail, et le nombre total d'acres loués, ainsi que la recette totale perçue pour ces locations pendant l'année.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il n'y a pas d'objections à cette motion, ni aux autres dont mon honorable ami a donné avis. J'ai une communication du département de l'intérieur déclarant, au sujet de toutes ces motions, que les renseignements se trouvent insérées dans le rapport annuel actuellement sous presse. Du moins, pour ce qui concerne les terres publiques, il ne sera pas difficile de donner immédiatement les rapports, si l'honorable monsieur désire les voir.

PERMIS POUR LA VENTE DES LIQUEURS DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. BLAKE : Je demande copie de toute dépêche et de toute correspondance concernant l'octroi de patentes ou permis pour l'importation de liqueurs dans les Territoires du Nord-Ouest ; et particulièrement au sujet de la taxe ou honoraire récemment imposé sur cette importation ; aussi, copie des formules de permis et un relevé du nombre accordé, avec les noms, quantités et dates, et les montants perçus.

Il y a, relativement à la motion que je vais faire, deux points qui requièrent l'attention. D'abord, j'ai lu plusieurs rapports, et plusieurs rapports circonstanciés de ce qui

paraît constituer de graves abus de pouvoir d'accorder ces privilèges ou permis à des personnes pénétrant dans les Territoires du Nord-Ouest.

Je n'ai personnellement aucun renseignement sur ce sujet, et je ne parle que d'après les sources ordinaires d'informations publiques; mais il est allégué d'une manière très circonstanciée que l'on a accordé des permis en blanc, pour une quantité indéterminée. Un des journaux de cette contrée a raconté, qu'un jour les fonctionnaires chargés de faire des perquisitions sur le convoi, trouvèrent plusieurs personnes ayant en leur possession, sans permis, des colis d'un petit volume et contenant des liqueurs prohibées; mais après que l'on eut dit à ces personnes de rester tranquilles, un autre monsieur qui se trouvait à bord du convoi exhiba un des blancs ou permis indéterminés, et dit que toutes les liqueurs lui appartenaient, et les efforts de l'officier pour mettre la loi à exécution furent frustrés par cette déclaration impudente, à la faveur d'un permis entièrement indéterminé quant à la quantité.

La clause qui suit dans la résolution a trait au récent arrêté ou déclaration—je ne comprends pas en vertu de quelle autorité la chose a été faite—en vertu duquel une taxe ou honoraire est exigé, suivant la quantité et l'espace de la liqueur. Je ne sais si la chose a été décidée pour les fins du revenu ou pour la réglementation du trafic, afin de payer les perquisiteurs, etc., mais cela me paraît sujet à plusieurs considérations importantes relativement à toute cette question.

Je crois, comme je l'ai déjà dit plus d'une fois dans cette Chambre, que le pouvoir qui a été conféré au lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest et par lui exercé, d'accorder la permission d'apporter de la liqueur dans le territoire, devrait être exercé avec beaucoup de circonspection, et d'une manière aussi restreinte que possible, et qu'il devrait être donné des instructions sur la manière de l'exercer; et que l'on devrait fournir à l'exécutif fédéral et par ce dernier au Parlement, des états détaillés du nombre de permis, des personnes, des quantités, etc., afin d'assurer l'opération pratique de l'acte, qui est censé garantir la prohibition des boissons enivrantes dans le Territoire du Nord-Ouest.

Sir JOHN A. MACDONALD: Tous les documents relatifs à cette question que le gouvernement peut produire le seront. Je crois que l'on a autrefois accordé dans le Nord-Ouest beaucoup de permis que l'on n'aurait pas dû donner. Une cause de ceci c'est que les permis accordés n'étaient pas remis. Celui qui avait un permis s'en servait pour apporter dans le pays plusieurs quantités. On a mis fin à cette pratique. J'ai appris que l'on a depuis un jour ou deux mis une nouvelle limite aux permis, et que l'on a imposé une taxe sur ces derniers. J'ai lu, ce matin seulement, un rapport fait par le lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest, sur cette contrée en général, et comprenant cette question avec d'autres relatives à ce territoire. Ce rapport sera soumis sans délai à la Chambre. Il n'y a pas d'objection à ce que la motion soit adoptée.

Motion adoptée.

QUESTIONS DE DÉSHÉRENCE.

M. BLAKE: Je demande copie des notes sténographiques du procès-verbal du comité judiciaire du Conseil Privé dans la cause de la Reine et Mercer, et du jugement de la cour dans cette cause. Aussi, copie de toute correspondance s'y rapportant, et un relevé des frais encourus par le gouvernement, en Canada et en Angleterre, à ce sujet. Aussi, un état faisant connaître toutes les mesures prises par le gouvernement depuis la confédération, sous forme d'enquête ou autrement, dans des questions de déshérence dans aucune des provinces, donnant les dates auxquelles le gouvernement est intervenu en premier lieu dans chacune de ces questions; la nature de l'intervention, et un état de la décision prise par le gouvernement, avec les dates. Aussi, copie

de toutes pétitions, correspondance, arrêtés du conseil et papiers se rapportant à toutes demandes faites au gouvernement au sujet de terres en déshérence, depuis la confédération, qui n'ont pas encore été produits.

Le but visé par la première partie de cette motion est de connaître les détails relatifs à cette question de constitutionnalité, qui a été portée devant le comité judiciaire du Conseil Privé; la raison de la dernière partie c'est que l'on a fait, il y a quelque temps, une déclaration, que je n'ai pas l'intention de discuter maintenant, mais qui le sera suffisamment, je crois, lorsque l'état sera produit, et d'après laquelle il apparaîtrait, si ma mémoire est fidèle, que pendant les premières années qui ont suivi l'établissement de la Confédération, ce gouvernement aurait, sous les auspices de l'honorable premier ministre, qui était alors procureur général, institué plusieurs actions au sujet de terres en déshérence, et dans lesquelles ce dernier réclamait et affirmait le droit de ce gouvernement à s'emparer de ces terres.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ecoutez, écoutez.
Motion adoptée.

INDUSTRIES AGRICOLES.

M. GIGAULT propose qu'il soit nommé un comité spécial chargé de s'enquérir des meilleurs moyens à prendre pour encourager et développer les industries agricoles du Canada, et de faire rapport à cette Chambre sur cette question, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents; le dit comité devant se composer de messieurs Bain, Orton, Foster, Landry, Benoit, Fisher, Irvine, McDougald et du moteur.

M. BLAKE: L'honorable monsieur n'aura peut-être pas d'objection à indiquer d'une manière précise ce qu'il se propose d'accomplir par la formation de comité; s'il désire améliorer et développer le tarif, ou protéger et développer les industries agricoles, ou s'il a autre chose en vue.

M. GIGAULT: M. l'Orateur, ma motion exprime elle-même le but que je me propose d'atteindre. Le comité dont je demande la nomination pourra étudier le fonctionnement des ministères d'Agriculture à l'étranger, examiner si les résultats obtenus par eux ont été satisfaisants, et après cette étude il pourra faire les suggestions qu'il croira utiles dans l'intérêt de la classe agricole et en vue d'aider au perfectionnement de l'agriculture en Canada.

À Washington, le ministère était autrefois organisé sur le même principe que le nôtre: on s'occupait simplement de recensement et de statistique, et ce n'est qu'après 1860 qu'on a jugé à propos de faire des changements. Un bureau spécial d'agriculture a été organisé, un commissaire a été nommé, et on a alors commencé à distribuer des graines importées des pays étrangers. On a aussi distribué des ouvrages sur l'art agricole, et le commissaire de l'agriculture de même qu'un grand nombre de cultivateurs ont été tout à fait enthousiastes dans leur appréciation de l'utilité et de l'efficacité des services rendus par ce ministère. Plusieurs cultures nouvelles ont été implantées aux Etats-Unis, grâce à cette organisation qui a exercé une influence heureuse sur l'état de l'agriculture. Un jardin, ou ferme expérimentale, est aussi attaché au ministère de l'Agriculture à Washington. Ces changements ont produit les résultats les plus satisfaisants de l'aveu des officiers de ce département et de l'aveu d'un grand nombre de personnes.

Ce comité aura à examiner si le département de l'Agriculture, à Ottawa, pourra adopter le système ou une partie du système suivi à Washington. Pour améliorer le sort de ceux qui exploitent le sol, il me semble que l'on ne peut pas faire trop de recherches ni trop d'études, parce que de l'accroissement de notre production agricole dépend notre avenir et dépend aussi l'avenir de notre commerce et de notre industrie.

J'espère donc que cette Chambre acceptera favorablement ma motion et que le travail de ce comité sera de nature à aider au perfectionnement de l'agriculture parmi nous.

M. CHAPLEAU : J'espère qu'il n'y aura pas d'objection à ajouter au comité le nom de l'honorable député de Richelieu (M. Massue), président du conseil d'agriculture de la province de Québec. Je propose que son nom y soit ajouté.

M. FOSTER : En appuyant la motion de mon honorable ami, je n'espère qu'une chose, c'est que l'information qu'il a donnée a satisfait l'honorable monsieur qui l'avait demandée. Supposant que cette information a suffi, je ne suivrai pas mon honorable ami dans les remarques qu'il a faites, mais je ne dirai que quelques mots au sujet des motifs pour lesquels j'appuie cette motion.

Il n'est pas nécessaire de dire que les intérêts agricoles sont, sinon les plus importants, du moins au nombre des plus importants du Canada. Non seulement ils sont très importants, mais ils contribuent peut-être plus qu'aucun autre que nous puissions mentionner à activer toutes les autres grandes industries du Canada.

Le Canada a dépensé beaucoup d'argent et déployé beaucoup d'énergie dans le développement de ces grands intérêts—les intérêts de la marine, des chemins de fer et canaux, et les intérêts manufacturiers du pays; et néanmoins ce n'est pas trop dire que d'affirmer que tous ces différents intérêts dévient et regardent le développement des intérêts agricoles du pays comme étant une source d'approvisionnement et d'alimentation pour le commerce et le trafic qu'ils feront et qu'ils transporteront.

Bien que l'on ne puisse nier que ces divers intérêts influent sur les intérêts agricoles du pays, il est possible à un gouvernement, et il est plus directement possible à notre gouvernement, d'aider au développement de nos intérêts agricoles en recueillant et en répandant certaines informations que l'on ne pourrait recueillir et répandre aussi efficacement d'une autre manière.

Je suis en faveur de la nomination de ce comité pour une autre raison, et la voici: Nous savons tous que la position actuelle du Canada diffère beaucoup de celle qu'occupaient les diverses provinces avant l'union. Ces provinces avaient des intérêts différents, leurs tarifs commerciaux étaient différents, et il y avait entre elles une certaine rivalité de commerce, et elles n'avaient pas sur les marchés du Monde cette position commerciale qu'elles occupent maintenant qu'elles sont réunies en une confédération.

Outre cela, l'union a amené une compétition plus serrée. Pour faire concurrence à toute la Confédération canadienne, les États-Unis ont dû faire de plus grands efforts que lorsqu'ils avaient à lutter contre une seule province ou deux provinces prises séparément. Nous voyons que les Américains se sont donné beaucoup de peine pour aider, au moyen de la publication de renseignements, au développement de l'agriculture dans le pays. Leur département d'agriculture, qui est bien organisé, comprend plusieurs branches: agriculture, entomologie, chimie, etc.; chacune de ces branches a ses experts qui emploient leurs talents et leur énergie à la diffusion de leurs sciences respectives. En conséquence, si, comme Confédération, nous devons subir de la part des États-Unis une concurrence plus forte que celle qu'ils nous faisaient lorsque notre pays était divisé en plusieurs provinces, il importe que nous fassions tout en notre pouvoir pour encourager notre agriculture en recueillant des renseignements analogues et en les faisant connaître. Nous devons nous rappeler aussi, que nous possédons des facilités singulières pour exécuter ces travaux. Nous avons déjà un ministère de l'agriculture sous la surveillance d'un homme compétent, capable et pratique. Notre plan d'études est tout tracé, et tout ce que nous devons faire pour atteindre les fins que—j'en suis sûr—l'auteur de cette résolution se propose d'atteindre, c'est de mettre ce plan à exécution pour recueillir des données statistiques concernant l'agricul-

M. GIGAUULT.

ture et pour répandre, au bénéfice de nos compatriotes, les renseignements ainsi recueillis.

On dira peut-être, M. l'Orateur, que l'industrie agricole, dans le cas où elle serait laissée à ses propres ressources, pourrait prendre soin de ses intérêts. Je ne crois pas, cependant, qu'une semblable industrie devrait être abandonnée à ses propres ressources. La grande différence qui existe entre les gouvernements de ce siècle et ceux des siècles anciens, c'est qu'autrefois les grandes industries du pays étaient laissées à elles-mêmes, tandis qu'aujourd'hui elles ne le sont pas. Les anciens gouvernements portaient principalement leur attention sur deux objets: la perception des taxes et les moyens de faire la guerre. Toutes les industries réellement importantes du pays étaient laissées à elles-mêmes. De nos jours, les gouvernements adoptent le système de prendre graduellement sous leur surveillance ces industries et de les aider avec tout le talent et toute l'habileté nécessaires à leur complet développement. Je crois donc que l'on ne peut pas s'opposer valablement à cette motion en disant que l'industrie agricole peut être laissée à elle-même. Je ne crois pas, non plus, qu'il soit raisonnable de recommander qu'elle soit laissée seulement à la surveillance des provinces. D'abord, plusieurs provinces n'ont pas de conseils d'agriculture. Et dans le cas même où toutes les provinces auraient des conseils d'agriculture bien organisés, il ne faut pas oublier que nous formons une Confédération, et partant, il serait beaucoup à désirer que nous eussions une idée des ressources de notre pays en général, et non pas seulement de chaque province en particulier.

C'est pour ces raisons, M. l'Orateur, que j'appuie la motion de mon honorable ami le député de Rouville, et j'espère que le gouvernement jugera à propos de l'adopter. C'est avec plaisir que j'appuie cette résolution.

La motion, telle qu'amendée par l'addition du nom de M. Massue, est adoptée.

ADMINISTRATION DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. CAMERON (Huron) : Je propose que l'on produise copie de tous rapports ou de tous arrêtés du conseil, de de toutes résolutions ou représentations du conseil du Nord-Ouest adressés au gouvernement du Canada ou au ministre de l'Intérieur, concernant l'administration des affaires des Territoires du Nord-Ouest, des plaintes portées par les habitants de ce territoire et leurs griefs, et de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et le conseil du Nord-Ouest ou le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, ou toute autre personne sur les mêmes sujets.

Le conseil du Nord-Ouest est composé de treize membres, dont six nommés par la couronne, six représentants du peuple et le lieutenant-gouverneur; et ce conseil est revêtu d'un certain pouvoir. On dit que ces officiers sont partisans du gouvernement. En tout cas, il est certain, je crois que les trois quarts de ceux qui composent le conseil du Nord-Ouest sont des amis du gouvernement. Il n'y a pas longtemps, le conseil, après mûre délibération et après avoir siégé en conclave solennel, a passé des résolutions comportant certaines accusations contre le gouvernement relativement à l'administration des affaires du Nord-Ouest et à la politique adoptée par le gouvernement au sujet du Nord-Ouest. On dit que l'acte d'accusation renferme six chefs distincts, dont chacun est dirigé contre le gouvernement. Naturellement, j'ignore jusqu'à quel point cela est vrai. Je ne sais que ce que les journaux ont publié. Les journaux rapportent que de semblables accusations ont été portées contre le gouvernement fédéral et qu'il a reçu avis de la chose. Je désire savoir si tel est le cas; et avec la masse du peuple, je désire connaître distinctement les accusations portées par le conseil du Nord-Ouest contre ses amis d'Ottawa.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne m'oppose pas à ce que cet acte d'accusation ou ces actes d'accusation dont parle l'honorable membre soient produits, et ils le seront. L'honorable membre dit que ces accusations ont été portées par des amis du gouvernement. Le gouvernement ni ceux qui l'appuient n'inspirent aucune confiance à mon honorable ami ; et les amis du gouvernement n'inspirant aucune confiance à l'honorable membre, il est impossible qu'il se fie beaucoup à leurs plaintes. Naturellement, lorsque ces plaintes seront produites devant la Chambre, mon honorable ami nous défendra contre les attaques dirigées contre nous par nos amis.

Motion adoptée.

RESERVES DE TERRES ET DE VILLES.

M. CAMERON (Huron) : Je fais cette motion plutôt pour chercher à obtenir du gouvernement un exposé de la politique qu'il entend suivre relativement aux réserves de terres et de villes, que pour obtenir ces rapports, qui doivent être très volumineux. En tout cas, l'honorable premier ministre sait que la Mâchoire-d'Orignal n'est pas encore offerte à titre de *homestead* ou de préemption. Il sait peut-être qu'un grand nombre de colons venant d'Ontario se sont établis dans la région de la Mâchoire-d'Orignal et—je le crois—sur la réserve de la ville, avant que le chemin de fer ne fût complété ; il sait peut-être que quelques-uns de ces colons se sont établis là de bonne foi et qu'ils ont fait des améliorations dispendieuses, et que ces terres n'étant pas encore offertes à titre de *homestead* ou de préemption, ces colons se trouvent dans une situation très difficile. Je connais plusieurs jeunes gens actifs, vigoureux et intelligents, qui sont partis de mon comté il y a deux ans dans le but d'aller s'établir au Nord-Ouest, et qui, après avoir choisi le district de la Mâchoire-d'Orignal, n'y sont fixés de bonne foi, croyant que leur droit serait reconnu et qu'ils seraient traités d'une façon libérale. Je sais que plusieurs jeunes gens que j'ai rencontrés l'automne dernier, ont fait des améliorations dispendieuses sur leurs propriétés. L'un d'eux a cinquante acres en culture ; il a construit une maison dispendieuse et s'est donné toutes les commodités qu'il soit possible de se procurer dans une nouvelle région ; cependant, bien qu'il soit établi là depuis deux ans, il ne lui a pas encore été possible d'obtenir de concession à titre de *homestead* ou de préemption. Lorsque je l'ai rencontré, vu que j'étais un vieil ami de son père, il m'a demandé s'il ne serait pas à propos qu'il abandonnât toutes les améliorations qu'il avait faites et qu'il laissât tout à fait le pays. Je lui ai fortement conseillé de rester, en lui disant que le gouvernement ne pouvait pas manquer de le traiter convenablement et justement s'il faisait valoir ses droits.

Ce que je désire savoir, en tant que je puis l'apprendre de l'honorable premier ministre, c'est la façon dont seront traités ceux qui sont dans ce cas. J'ai vu dans un article du *Mail*, paru peu après la publication des nouveaux règlements, que c'est l'intention du gouvernement de vendre \$5 l'acre les terres situées dans la réserve de la ville. S'il en devait être ainsi, cela causerait un grand tort et une grande injustice aux premiers colons, aux pionniers, à ceux qui se sont rendus là lorsqu'il n'y avait pas une âme dans cette région et qui y ont travaillé laborieusement pendant deux ans. S'ils doivent payer \$5 l'acre, il est évident que leur position est inférieure à celle des hommes qui sont fixés là depuis peu de temps. Les jeunes gens dont j'ai parlé ne songeaient pas que le creek de la Mâchoire-d'Orignal serait une des têtes de ligne du chemin de fer canadien du Pacifique ; ils ne pouvaient pas, non plus, savoir que cet endroit serait une des villes du gouvernement, bien que tout homme prévoyant pût penser que la Mâchoire-d'Orignal était destinée à devenir un lieu de grande importance. Mais, à part les observations que chacun d'eux pouvait faire, ces gens n'avaient aucun renseignement qui les portât à

se fixer en cet endroit ; ils voyaient seulement que le climat et le terrain étaient bons et le site favorable. Il n'y avait pas de chemin de fer et le chemin de fer n'était pas tracé en cet endroit.

Les jeunes gens dont j'ai parlé se sont rendus là au mois d'avril 1882. Et le tracé du chemin de fer ne fut fixé au creek de la Mâchoire-d'Orignal ou au creek du Tonnerre que dans l'automne de cette année-là, au mois d'août ou au mois de septembre. Quand j'ai voyagé dans cette partie du pays au mois d'août, le tracé du chemin de fer n'était pas encore fixé sur le creek du Tonnerre. Les arpenteurs étaient là, mais le tracé n'était pas encore définitivement fait. Ces jeunes gens de mon comté, dont quelques-uns sont les amis du gouvernement—je puis le dire à l'honorable premier ministre, dans le cas où cela ferait quelque différence dans une question de ce genre, bien que je ne pense pas qu'il en soit ainsi,—ces jeunes gens de mon comté, dis-je, qui sont allés s'établir dans cette région, y ont demeuré depuis et y demeurent encore d'après mon conseil, dans l'espoir qu'on leur rendrait justice, et qu'ils pourraient bientôt faire leurs entrées pour concession à titre de *homestead* et de préemption. Je ne puis comprendre pour quelle raison la région de la Mâchoire-d'Orignal n'est pas depuis longtemps susceptible d'être concédée à titre de *homestead* et de préemption.

On dit qu'il y a eu quelques erreurs dans les arpentages. Cela est possible et il peut arriver que ces erreurs aient retardé jusqu'à un certain point l'exercice du droit d'enregistrement ; mais elles ne doivent pas l'avoir retardé pendant une année entière. La région de Regina est depuis quelque temps susceptible d'être concédée à titre de *homestead* ; il n'en est pas encore ainsi de la région de la Mâchoire-d'Orignal—et ces *homesteads* sont là dans cette situation incertaine et équivoque.

Si le gouvernement se propose de demander \$5 l'acre à ceux qui se sont établis de bonne foi sur la réserve de la ville, ce n'est pas une bonne politique. Le chemin de fer passe au nord du canton où se trouve la Mâchoire-d'Orignal. Lorsqu'un homme paie \$5 l'acre un terrain aboutissant au chemin de fer, il n'est pas raisonnable que l'on fasse payer le même prix à un autre qui demeure à cinq milles du chemin de fer. Je ne puis voir pourquoi les colons qui se sont établis là de bonne foi, qui ont fait des améliorations dispendieuses sur leurs terres, qui ont construit des maisons, n'exerceraient pas, comme les autres habitants du Manitoba, leurs droits d'enregistrement pour les terres susceptibles d'être concédées à titre de *homestead* en payant un honoraire nominal, et pourquoi ils n'exerceraient pas aux mêmes conditions que les autres leurs droits d'enregistrement pour les terres susceptibles d'être concédées à titre de préemption ; il peut se faire qu'ils aient eu l'avantage, il peut se faire qu'ils aient eu l'immense avantage de s'établir en cet endroit en temps opportun, mais ce n'est pas une raison pour que le gouvernement, par ses actes ou sa politique, leur enlève cet avantage.

J'espère que l'honorable premier ministre voudra bien voir à ce que la région de la Mâchoire-d'Orignal soit mise dans une position telle que les colons puissent obtenir promptement leurs *homesteads*, avant le commencement des opérations industrielles du printemps, et aux conditions auxquelles d'autres colons établis dans la nouvelle région ont pu obtenir leurs terres.

Je ne demande pas ce rapport, je le répète, dans le but de demander que l'on produise des documents volumineux, s'ils le sont, mais plutôt dans le but de faire connaître jusqu'à un certain point aux habitants de cette partie du pays, quelle politique le gouvernement entend adopter au sujet des terres de la région de la Mâchoire-d'Orignal.

Je demande donc :

1. Copie de tous arrêtés du conseil, ordres administratifs, règlements et correspondance avec le commissaire des terres ou autres agents du gouvernement touchant le retrait des terres à concéder à titre de *home-*

stead et préemption dans les lieux connus sous les noms de réserve de la ville de Regina, Michoite d'Original et autres localités des Territoires du Nord-Ouest, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, et touchant leur réouverture pour concession à titre de homestead et préemption, et les termes et conditions auxquelles elles ont été ainsi rouvertes.

2. De tous ordres, règlements et correspondance relativement aux réclamations des colons et squatters sur telles terres, le nom du réclamant, la nature de sa réclamation, comment il en a été disposé, et ce qui a été fait des terres ainsi réclamées.

3. De tous ordres en conseil ou ordres administratifs, ou règlements et correspondances touchant la vente à l'enchère ou vente privée de telles terres, à qui, quand et à quel prix elles ont été vendues, le montant payé ou restant à payer, et la mise à prix pour chaque section.

4. De tous règlements et décisions du ministère concernant les réclamations faites par les colons ou squatters sur telles terres.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis heureux, M. l'Orateur, que l'honorable préopinant ait expliqué ce qu'il demande dans sa motion. Un rapport fait d'après cette motion serait, comme l'honorable monsieur pourrait le constater, très volumineux et très dispendieux; il faudrait un temps considérable pour le préparer, et ce rapport ne permettrait peut-être pas à l'honorable monsieur de réaliser ses projets. Cependant, j'attirerai l'attention des officiers du ministère sur l'exposé fait par mon honorable ami dans les *Débats*, puis ils verront ce qu'il demande. D'abord, je ne crois pas qu'un homme établi dans une partie quelconque de cette réserve de ville ou dans la zone d'un mille ait été renvoyé ou évincé.

Les réclamations de toute personne établie en cet endroit seront examinées et jugées au mérite. Naturellement, il n'importe pas, pour le gouvernement ou le ministère de l'intérieur, que A ou B prenne un lot spécifié. Si celui qui s'établit dans cette région possède un droit que la loi lui donne, ce droit doit naturellement être maintenu. Si l'équité accorde à quelqu'un un droit—et je n'emploie pas ces mots dans le sens technique, mais je veux parler d'un droit moral, d'un droit reconnu par la justice—si, dis-je, l'équité accorde à quelqu'un le droit de conserver ce terrain, ce droit sera maintenu. Le gouvernement a fait connaître sa politique, qui a rencontré, je crois, l'approbation de la gauche; et cette politique était que, le système de *homestead* étant avantageux à la colonisation du pays, il n'y avait aucune raison de faire don de l'emplacement d'une ville à une personne qui le traverserait, et que le gouvernement prendrait les revenus produits par la vente de ces emplacements de ville pour payer les dépenses que le Canada avait faites dans cette partie du pays.

Les réclamations de ces personnes seront examinées avec soin et jugées d'après la justice et d'après l'équité. Naturellement, il y a un grand nombre de cas—l'honorable membre a été dans ce pays et il le sait—il y a un nombre considérable de fausses réclamations faites par des personnes qui se sont rendues dans cette partie du pays, cherchant les endroits qu'elles croyaient favorables à l'emplacement d'une ville, soit un pouvoir d'eau, une traverse, une rivière, un chemin, ou tout autre endroit favorable à l'emplacement d'une ville, s'y sont établies ou la forme et ont ensuite produit des réclamations. Ces réclamations doivent être examinées avec soin. Il importe beaucoup que le colon de bonne foi, qui part dans le désir sincère de se faire colon, et qui s'établit sur un terrain quelconque et commence à l'améliorer, reçoive de l'encouragement, et je crois qu'il le mérite. S'il a la bonne fortune de se fixer sur une terre qui, dans la suite, acquiert de la valeur, ce bien lui appartient. Naturellement, le gouvernement ne lui envoie pas cette bonne fortune. Mais, si le gouvernement s'aperçoit qu'un homme qui va dans cette partie du pays dans le but d'éloigner le colon honnête et de bonne foi, réclame une propriété que chacun reconnaît réellement comme un emplacement de ville, cet homme doit être traité en conséquence.

Relativement aux retards occasionnés à la Mâchoire-d'Original, je crois que les arpentages n'ont pas été définitivement approuvés; l'honorable membre est peut-être mieux

M. CAMERON (Huron).

renseigné que moi au sujet de l'époque où l'arpentage fût définitivement approuvé. Il importe beaucoup qu'il ne se fasse aucun établissement soumis à un arpentage, avant que cet arpentage ne soit légal, car tous ceux qui connaissent bien la manière dont ont été faits autrefois les arpentages dans la province d'Ontario, savent combien de procès, d'ennuis et de pertes ont été occasionnés dans diverses parties du pays par des arpentages défectueux et par le fait que des colons ont pris des terrains ainsi arpentés. La première chose est d'avoir un arpentage convenablement fait, puis, immédiatement après l'approbation de cet arpentage, les patentes doivent être accordées.

Je puis dire, M. l'Orateur, pendant que je m'occupe de cette question, que le système d'accorder des patentes, tel que réformé par la loi de l'année dernière, a parfaitement réussi. Auparavant, il fallait courir d'un ministère à l'autre, et c'était un procédé long et dispendieux. Or, pendant tout le cours de cet automne, le ministère a accordé de 7 à 100 patentes chaque jour.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Si l'honorable premier ministre me le permettait, j'aimerais à lui poser une ou deux questions. Je ne suis pas certain du fait; ce que je dis est sujet à correction. On m'a dit, néanmoins, qu'une proclamation avait été lancée relativement à cette même zone d'un mille, proclamation disant que des personnes devaient en être évincées dans quelque temps. Si je suis bien renseigné—et c'est ce qui a été fait—j'aimerais savoir si cette proclamation a été aussi formellement annulée. Le premier ministre comprendra les raisons qui me portent à poser ces questions; car, ainsi qu'il l'a expliqué, bien que ce ne soit pas, d'après moi, l'intention du ministère d'évincer des colons honnêtes, cependant, si je suis bien renseigné, l'on a prétendu ou déclaré officiellement de quelque façon, que toutes les personnes établies dans la zone d'un mille seraient évincées.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il n'y a eu aucun avis d'éviction, mais on a averti les gens que la zone d'un mille était réservée et qu'ils ne devaient pas se fixer sur ces terres.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: On l'a interprété ainsi; j'ose dire qu'on l'a peut-être mal interprété. J'aimerais aussi demander à l'honorable premier ministre s'il pense que ces questions pourront être examinées dans un délai raisonnable, et si oui, quand? Quel est celui que l'on a spécialement chargé de décider ces questions? Tout ce qui se trouve le long de la zone d'un mille est, en tout cas, d'un accès relativement facile pour le commissaire ou ses aides. L'honorable premier ministre comprendra qu'il importe beaucoup à ces gens de connaître bientôt sa politique.

Sir JOHN A. MACDONALD: On s'occupe maintenant de la chose et on s'en occupe depuis quelque temps. Toutes ces questions doivent être décidées par les conseils des terres. Ces conseils sont composés d'un commissaire et d'un arpenteur ou inspecteur, M. Walsh et M. Pierce. Outre cela, ces officiers sont inspecteurs des *homesteads* et voyagent non-seulement dans la zone d'un mille, mais ailleurs, dans le but de vérifier où chaque personne est établie et de voir si les colons sont réellement fixés depuis trois ans et s'ils ont fait des améliorations assez considérables pour leur donner droit à leurs patentes. Aujourd'hui, on accorde les patentes d'une façon très rapide.

Motion adoptée.

VENTES DES TERRES COMPRISSES DANS LA ZONE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. WRIGHT (en l'absence de M. Ives): Je demande la production d'un état indiquant le prix moyen obtenu par le gouvernement, à l'exclusion de lots de ville, pour les terres comprises dans les limites de la zone du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. BLAKE : Relativement à cette motion, je crois que la plus grande partie du terrain dont parle l'honorable membre, est réservée pour concession à titre de *homestead* et de préemption. Il ne serait pas raisonnable de prendre un prix moyen pour toute l'étendue de terrain dont le gouvernement a disposé en vertu du système de *homestead* et de préemption, et qu'il a pu vendre réellement pendant qu'il vendait les terres dans cette partie du pays. L'honorable premier ministre a dit, je crois, l'autre jour, que l'on avait fait très peu de ventes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Très peu.

M. BLAKE : Dans ces circonstances, il ne serait pas très difficile de donner le nombre de ventes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne m'y oppose pas.
Motion adoptée.

SECTION B, CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. CASEY : Je propose que l'on produise copie de toute convention intervenue entre le gouvernement et les entrepreneurs de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet du transfert à cette dernière du contrat pour la dite section B, et copie de tous arrêtés du conseil mettant à effet telle convention. Aussi, copie du rapport des ingénieurs chargés de mesurer de nouveau les travaux exécutés sur la dite section avant le dit transfert, et du rapport de l'ingénieur en chef à ce sujet. Aussi, copie de toute correspondance et arrangements avec les dits entrepreneurs touchant le mesurage et la classification des travaux sur la dite section, ou la compensation pour le transfert du dit contrat ou pour le droit de circulation sur la dite portion du chemin de fer pendant sa construction, et de tous arrêtés du conseil se rapportant à quelqu'une de ces matières. Aussi, un état détaillé, avec dates et montants, de tous paiements faits aux dits entrepreneurs ou à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à compte du dit contrat.

Par cette motion, je demande certains renseignements suggérés par les observations faites par l'honorable ministre des chemins de fer lors des débats qui ont eu lieu à la dernière session à propos de ce crédit. L'honorable ministre a dit alors que ce contrat avait été remis par l'entrepreneur à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et cela, en réalité, aux mêmes conditions; il a dit aussi, d'après ce que j'ai compris, que l'on avait fait un nouveau mesurage et une nouvelle classification de travaux. Je suppose qu'à l'heure qu'il est les rapports mentionnés sont préparés et que ces arrangements doivent être conclus.

Motion adoptée.

SOMMES SUPPLÉMENTAIRES PAYÉES AUX ENTREPRENEURS DE LA SECTION B.

M. CASEY : Je propose que l'on produise un état concernant l'estimation des sommes supplémentaires devant être payées aux entrepreneurs de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique ou à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à compte du contrat pour la construction, ou de tout arrangement subséquent.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'étais pas présent lorsque l'honorable membre a proposé sa première motion, car j'aurais annoncé à la Chambre que j'avais déjà donné ordre de préparer ces documents pour les déposer sur le bureau.

Motion adoptée.

WAGONS-PALAIS PULLMAN, SUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

M. WELDON : Je propose que l'on produise copie de toute correspondance, documents, contrats ou conventions avec la compagnie des Wagons-Palais Pullman, touchant la circulation de ses wagons sur le chemin de fer Intercolonial;

aussi, de tout contrat ou convention avec des compagnies de messageries touchant le transport des colis sur le dit chemin de fer.

J'apprends que le contrat passé avec la compagnie des wagons-palais Pullman expirera bientôt et je désire savoir si le gouvernement a l'intention de faire les mêmes arrangements avec cette compagnie. Il y a de graves sujets de plaintes relativement à la façon dont les voyageurs sont traités sur ces wagons. Je puis parler avec connaissance de cause. Un jour, je pris un billet d'entier parcours, par les wagons Pullman, et lorsque nous fûmes rendus à Moncton, l'on me dit que le wagon où je me trouvais n'allait pas plus loin et que je devais me rendre à Montréal pour me faire rembourser mon argent.

Il y a peu de temps, quelques voyageurs ont fait, dans un de ces wagons, le trajet entre Saint-Jean et Québec. Il est arrivé un accident à ce wagon et on a refusé de les recevoir dans un autre Pullman s'ils ne payaient pas de nouveau le plein tarif. Sans doute, le ministère ne peut exercer aucune surveillance sur ces wagons; mais je crois qu'en faisant de nouveaux arrangements, l'on devrait donner au ministre des chemins de fer certain contrôle sur ces wagons, afin que les voyageurs soient mieux traités et mieux accommodés.

Les mêmes observations s'appliquent aux messageries. Puisqu'une compagnie a ce monopole sur le chemin de fer Intercolonial, le gouvernement devrait exercer un certain contrôle sur le tarif qu'elle exige, car il a été fait des plaintes relativement aux droits imposés sur les articles ainsi transportés. Je fais donc cette motion dans le but d'attirer sur ce sujet l'attention de l'honorable ministre.

Motion adoptée.

TRANSPORT DES MALLES AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. GILLMOR : Je propose que l'on produise toute correspondance, mémoire ou autres documents de la Chambre de Commerce de la cité de Saint-Jean, ou d'autres personnes, concernant le transport des malles sur le train de nuit du chemin de fer de Saint-Jean et du Maine, à Saint-Etienne et Woodstock; aussi, concernant le transport des malles par le "Grand Southern Railway" à Saint-George.

Je fais cette motion afin de faire connaître au ministre des postes l'inconvénient que présente le système que l'on a adopté pour le transport des malles dans une partie des comtés de Saint-Jean et de Charlotte. Le ministre des postes sait, sans doute, que le "Grand Southern Railway" va de Saint-Jean à Saint-Etienne, dans le comté de Charlotte, distance de quatre-vingts milles, et que ce chemin de fer traverse plusieurs endroits habités dans ces deux comtés. Le ministre des postes pourra voir l'inconvénient qui existe quand j'aurai fait connaître la façon dont les malles sont transportées. Le courrier part de Saint-Jean pour Saint-George à huit heures du matin, par la diligence; lorsque le temps le permet, il arrive à Saint-George à 6 ou 7 heures du soir. Si les malles étaient expédiées par le chemin de fer, elles le seraient à la même heure, à 8 heures du matin, et arriveraient, à 11 heures du matin; elles seraient transmises en trois heures, au lieu de l'être en dix ou douze heures.

Il en est ainsi, en ce qui concerne la correspondance des marchands, qui est très importante, avec d'autres marchands à Saint-Etienne. Le courrier part aujourd'hui de Saint-George, va à Saint-André, distance de vingt milles, y part la nuit et arrive à Saint-Etienne le jour suivant à 8 ou 10 heures du matin. Si le courrier partait par le train, il se rendrait à Saint-Etienne dans une heure et demie, au lieu de le faire en vingt ou vingt-quatre heures.

Le courrier de Saint-Etienne à Saint-George part de Saint-Etienne à 2 heures de l'après-midi, va à Saint-André, y passe toute la nuit et arrive le jour suivant à 9 ou 10 heures. S'il était expédié par chemin de fer, il arriverait à Saint-George en une heure et demie.

Le courrier part de Saint-George pour Saint-Jean à 8 heures du matin, et arrive à 6 heures du soir. S'il était expédié par le train, il partirait de Saint-George à 11 heures du matin, et arriverait à Saint-Jean à 1 heure de l'après-midi, soit deux heures au lieu de dix.

Je suis sûr que le ministre des postes, lorsqu'il aura examiné la question, verra qu'il accordera une grande faveur à une population considérable, dans les deux comtés, en faisant transporter les malles par chemin de fer, au lieu de les faire transporter par les diligences. Je ne crois pas que cela aurait l'effet d'augmenter les frais du département, et puis le public en retirerait des avantages. Le chemin de fer pourrait faire le service d'environ douze heures tout le long de la ligne, savoir : Saint-Jean, Spruce Lake, Prince de Galles, Musquash, Lepréau, Penfield, Saint-George, Upper-Mills, Dyers, Dumbarton, Oakbury et Saint-Etienne. On pourrait alors se dispenser de faire transporter, par la diligence, le courrier de Dyer, de Dumbarton, de Upper-Mills et de Penfield, service très dispendieux pour le département.

Ce changement serait très avantageux aux marchands qui vont s'approvisionner à Saint-Etienne et à Egan, et même aujourd'hui, ceux qui veulent avoir leurs marchandises le lendemain matin, envoient des lettres par le chemin de fer.

Je suis tout à fait convaincu que si le ministre des postes examine la question, il verra que le transport des malles par chemin de fer sera dans l'intérêt du public et donnera de nombreux avantages à une population considérable, et cela, en réalité, sans frais additionnels. J'espère que l'honorable ministre examinera la question et qu'il verra qu'il est dans l'intérêt du public en général de faire l'arrangement que j'ai suggéré.

M. WELDON : Je désire attirer l'attention du ministre des postes sur le transport des malles à Woodstock et Saint-Etienne, par le chemin de fer de Saint-Jean et du Maino. Il n'y a aujourd'hui qu'un courrier de jour et cependant il y a un convoi de nuit. Je croyais qu'il y avait une convention pour le transport d'un courrier de nuit. C'est là une question très importante pour ceux qui écrivent aux habitants de la partie nord du fleuve. J'attire aussi l'attention du ministre des postes sur le fait que l'on se plaint de ce que, bien qu'il y ait un chemin de fer qui passe à Richibouctou, le courrier est transmis par la diligence. A cette époque de l'année, surtout, le service se fait très irrégulièrement et la neige qui remplit les chemins fait perdre beaucoup de temps. Je prétends que, dans cette localité, le courrier devrait être transporté par les trains qui circulent sur l'embranchement de chemin de fer qui se rend de l'Intercolonial à Richibouctou.

M. CARLING : Des arrangements ont déjà été faits pour transporter le courrier par le train de nuit, de Saint-Jean à Saint-Etienne et Woodstock. Quant au courrier transporté sur le "Grand Southern Railway" à Saint-George, il y a un officier du département qui fait maintenant une enquête et qui fera bientôt un rapport.

Motion adoptée.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Les motions suivantes, demandant les documents, sont successivement adoptées :

Etat indiquant le nombre d'acres de terres publiques entrés comme *homesteads* pendant l'année 1883, le nombre de telles entrées, et le nombre d'entrées annulées pendant la même période, avec le nombre d'acres compris dans les entrées ainsi annulées.

Aussi un état faisant connaître le nombre d'entrées de préemption dans l'année 1883, et le nombre total d'acres compris dans les dites entrées. — (M. Charlton.)

Etat indiquant le nombre d'acres de terres publiques arpentées dans le Manitoba et le territoire du Nord-Ouest pendant l'année 1883, et le coût par acre de tel arpentage. — (M. Charlton.)

M. GILLMOR.

Etat donnant le nombre total d'acres de terres publiques vendus pendant l'année 1883, le prix moyen obtenu par acre, et le produit total de telles ventes. Aussi, un état donnant le nombre de demandes faites conformément aux projets de colonisation numéros un et deux des règlements du 23 décembre 1881 ; le nombre d'acres accordés à chaque aspirant, le montant perçu pour chaque demande, le nombre total de demandes acceptées, le nombre total d'acres accordés, et le montant total reçu. — (M. Charlton.)

Copie de tous règlements ou ordres du département de l'intérieur, non compris dans l'ordre de la dernière session, concernant la vente ou administration des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturage, et des emplacements de ville. — (M. Charlton.)

Etat donnant, —

1. Le nombre total de licences ou permis pour la coupe de bois demandées et accordées ou refusées, depuis le 1er février 1883 ; la superficie couverte par chaque licence ou demande, et le nombre total de milles carrés que l'on estime être compris dans les licences pour coupe de bois émises pendant la dite période.

2. Le montant de la prime ou boni par mille carré, et la somme totale payée au gouvernement et reçue par lui pour toute telle licence, et le montant total des boni ou primes reçus.

3. Le nom et le domicile de chaque personne qui a demandé une patente.

4. La date de chaque demande de patente et le nombre d'années pour lesquelles la patente est accordée.

5. Les honoraires de la couronne ou droits de souchetage imposés ou imposables pour chaque patente, et l'essence, la qualité et la quantité du bois dans chaque concession.

6. Dans chaque cas où une patente ou un permis a été accordé, si la concession à exploiter a été mise à l'enchère après publication d'un avis demandant des soumissions, et si elle a été vendue au plus offrant, ou bien si elle a été accordée sur demande ou soumission du concessionnaire sans avoir été mise en adjudication.

7. Copie de toutes réclamations présentées au gouvernement pour toutes telles concessions par toutes personnes quelconques, et de toutes pétitions, remontrances ou communications adressées ou présentées au gouvernement concernant telles concessions ou bois, et de toute correspondance échangée avec le gouvernement au sujet de telles réclamations, ou se rapportant en quelque manière aux dites concessions, terrains, licences ou bois, et la décision prise par le gouvernement à ce sujet. Aussi copie de toutes cartes et plans indiquant l'emplacement et la superficie de telles patentes ou permis. — (M. Charlton.)

Adresse demandant copie de la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec, au sujet des réclamations de la province de Québec contre le Dominion du Canada. — (M. Coursol.)

Adresse demandant copie de tous arrêtés du conseil, dépêches, correspondance et télégrammes qui n'ont pas encore été produits, concernant les négociations entre le Canada et la Colombie britannique ; et aussi un relevé donnant l'évaluation de ce que coûtera exactement au Canada la cale sèche construite dans la Colombie britannique. — (M. Blake.)

Copies des relevés transmis aux autorités de l'Ontario et de Québec au sujet de leurs comptes avec le Canada ; et de tous arrêtés du conseil et de toute correspondance s'y rattachant. — (M. Blake.)

Copies de toutes lettres, correspondance, rapports, mémoires, arrêtés du conseil et autres documents non encore déposés sur le bureau, concernant la garantie pour le chemin de fer canadien du Pacifique, et concernant toute modification projetée à cet arrangement, et tout projet de concession nouvelle à la compagnie ? Aussi, copie de tous papiers concernant toutes subventions postales et rémunérations pour services de transport exécutés par le chemin de fer. — (M. Blake.)

1. Copies du serment ou des serments requis des gouverneurs généraux du Canada et que prêtent ceux-ci avant d'entrer dans l'exercice de leurs fonctions ;

2. Du serment ou des serments requis des lieutenants-gouverneurs de la province de Québec et que prêtent ceux-ci avant d'entrer dans l'exercice de leurs fonctions.—(M. Landry, Montmagny.)

Etats des accidents arrivés aux convois sur le chemin de fer Intercolonial par suite de rails brisés ou autrement, depuis le 1er mars 1883 jusqu'au 1er janvier 1884, avec les causes respectives et les dates et le chiffre des dommages (s'il en est) causés dans chaque cas à la propriété, et le montant de l'indemnité payée aux personnes possédant les propriétés détruites ou endommagées, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages subis (s'il en est) qui ne sont pas encore réglés.—(M. Weldon.)

Copies de tous arrêtés du conseil, règlements et correspondance avec les agents du département, concernant le retrait des terres à concéder à titre de *homestead* et préemption au sud du chemin de fer du Pacifique canadien. 2° De tous arrêtés du conseil, règlements et correspondance relatifs aux réclamations des colons ou squatters sur les dites terres. 3° De tous ordres, règlements et correspondance touchant la vente de telles terres à l'enchère, la quantité ainsi vendue, les conditions de vente, et le prix réalisé par acre. 4° De toutes ventes privées effectuées après le 1er janvier 1884, les conditions de vente et le prix obtenu. 5° De tous arrêtés du conseil, ou ordres administratifs, règlements et correspondance concernant la réouverture de telles terres pour concession à titre de *homestead* et préemption.—(M. Cameron, Huron.)

Copies : 1. De tous ordres en conseil, ordres administratifs et correspondance avec le commissaire des terres à Winnipeg ou autres agents des terres touchant le retrait des terres à concéder dans la zone d'un mille (*Mile Belt*), à titre de *homestead* et préemption, et la réouverture des dites terres pour concession à titre de *homestead* et préemption. 2. De tous ordres, règlements et correspondance concernant les réclamations des colons ou squatters sur les dites terres, le nom du réclamant, la nature de sa réclamation, et comment on en a disposé, et ce qui a été fait des terres ainsi réclamées. 3. De tous ordres en conseil, ordres administratifs, règlements et correspondance concernant la vente à l'enchère ou la vente privée de telles terres, la quantité de terres ainsi vendues, à qui, quand et à quel prix elles ont été vendues, quel est le montant payé ou restant à payer. 4. De tous règlements et décisions du département relativement aux réclamations faites par les colons ou squatters sur telles terres.—(M. Cameron, Huron.)

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre s'ajourne.

Motion adoptée, et la Chambre s'ajourne à 5.15 hrs p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 31 janvier 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

TARIF DES PRIX SUR LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. BLAKE: La compagnie du Pacifique a-t-elle proposé de faire un tarif des prix à être exigés sur aucune partie du chemin de fer du Pacifique canadien depuis celui qui a été présenté à la Chambre à la dernière session ; et s'il en est ainsi, quand la chose a-t-elle été faite ? Un tarif quelconque a-t-il, depuis celui qui a été présenté à la Chambre, été approuvé par le gouvernement ; et, si oui, quand ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Mon collègue, l'honorable ministre des chemins de fer, m'a prié de dire que la compagnie n'a présenté aucun tarif des prix depuis celui qui a été déposé sur le bureau de la Chambre.

ÉDIFICES PUBLICS A AMHERSTBURG.

M. LISTER: Le gouvernement a-t-il adjugé le contrat pour la construction des édifices publics à Amherstburg ? Si oui, a-t-on demandé des soumissions pour l'exécution des travaux ? Quels étaient les soumissionnaires et quel a été le montant mentionné dans chaque soumission ? Quel est celui dont la soumission a été acceptée ? Quel est le prix à être payé pour les travaux ? Est-ce que le soumissionnaire adjudicataire a fourni des cautions pour l'exécution des travaux ? Si oui, quel est le nom de la caution et le montant de l'obligation ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Le contrat au sujet de la construction des édifices publics à Amherstburg a été adjugé. Des soumissions ont été demandées pour l'exécution des travaux, et cinq ont été reçues. Voici les noms des soumissionnaires : Patrick Navin, Wm. Toms, J. E. Askwith, C. J. O'Doherty, et Henry Liedock. Voici le montant de chaque soumission, dans l'ordre que j'ai suivi pour donner les noms : La plus basse, \$17,909 ; la plus basse ensuite, \$18,790 ; la suivante, \$20,000 ; la suivante encore, \$22,973 ; et la plus haute, \$5,000. La soumission acceptée a été celle de Patrick Navin, de Amherstburg, Ontario, pour \$17,909, cette soumission étant la plus basse. Le prix qui sera payé pour les travaux est le prix mentionné. Le soumissionnaire adjudicataire a fourni les garanties exigées. Il a déposé un chèque certifié et accepté, se montant à cinq pour cent de la somme mentionnée dans sa soumission.

AMENDEMENT A LA LOI CRIMINELLE.

M. CAMERON (Huron): Je propose que le bill (n° 2) pour amender la loi criminelle et étendre les dispositions de l'acte concernant les offenses contre la personne, soit lu pour la deuxième fois. La raison pour laquelle je demande que ce bill subisse sa deuxième lecture maintenant, c'est parce qu'il est précisément semblable à celui dont nous avons eu à nous occuper à la dernière session et à la session précédente. Dans les deux circonstances, le premier ministre a donné son assentiment au principe sur lequel le bill repose, en sorte que j'en propose la deuxième lecture aujourd'hui, afin de le soumettre au comité général de la Chambre à une séance subséquente.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je pensais que mon collègue le premier ministre serait ici, et je sais qu'il désirait demander à l'honorable monsieur de vouloir bien remettre la deuxième lecture du bill à un autre jour, lundi ou mercredi, à son choix. Le premier ministre désire voir le ministre de la justice au sujet de ce bill. Il se peut que ce soit le même bill ; cependant je sais que c'est ce que désire le premier ministre, et j'espère que l'honorable député consentira à remettre la seconde lecture à plus tard.

M. CAMERON: Je n'ai naturellement aucune objection ; mais le ministre de la justice lui-même, a donné son assentiment au bill dans le Sénat, la session dernière. Ordonné que le bill reste sur l'ordre du jour.

FRAUDES RELATIVES AUX CONTRATS POUR TRAVAUX PUBLICS.

L'ordre du jour appelant la dernière lecture du bill (n° 12) à l'effet d'amender l'acte relatif à la prévention de la fraude en rapport avec les contrats dont l'exécution comporte la dépense de deniers publics étant lu,

M. CAMERON (Huron): Ce bill porte mon nom ; j'en approuve le principe, mais je ne suis pas l'auteur du bill. Le changement devrait être fait.

M. l'ORATEUR: Oni; c'est le bill de M. Casgrain.

M. CAMERON: En l'absence de M. Casgrain, j'en ai proposé la deuxième lecture.

M. l'ORATEUR: Comme l'honorable monsieur a proposé que le bill fût déposé, il doit rester en son nom.

M. CAMERON: J'ai déclaré à la Chambre que je ne le faisais qu'en l'absence de M. Casgrain.

M. l'ORATEUR: L'honorable monsieur a proposé la présentation du bill. M. Casgrain n'a pas été à son siège depuis, et on ne pouvait le mettre au nom d'un député absent.

M. CAMERON: Est-ce qu'on ne peut pas le mettre maintenant au nom de M. Casgrain?

M. l'ORATEUR: Il n'est pas ici.

M. CAMERON: Qu'il reste sur l'ordre du jour.

Ordonné que le bill reste sur l'ordre du jour.

EXPOSITION INTERNATIONALE DES PÊCHERIES.

M. FORTIN: Je demande copie des rapports faits au sujet de l'exposition internationale de Londres, par les commissaires du Canada qui ont assisté à cette exposition, ainsi qu'une liste des produits exposés par le Canada et les prix obtenus à cette exposition, avec tous les documents et toute la correspondance ayant rapport à cette exposition.

M. l'Orateur, avant que ma motion soit présentée, j'aimerais à faire quelques observations à la Chambre. On peut dire de la grande exposition internationale de Londres qu'elle a été digne de la grande nation qui l'a organisée, digne des nations qui y ont envoyé des produits, et digne de la fin pour laquelle on l'a faite, qui était de mettre dans un lieu central—pour y être vus et examinés par des personnes engagées dans l'exploitation des pêcheries, et par les commissaires et les représentants des divers gouvernements—des articles de toutes sortes ayant rapport aux pêcheries, à la préparation du poisson, et tout cela dans le but de favoriser les intérêts des pêcheurs, ou, en d'autres mots, de rendre la pêche abondante et prospère, et d'améliorer la préparation du poisson. Je pense, M. l'Orateur, qu'on ne peut exagérer la valeur de l'industrie de la pêche, et dans un pays comme le Canada, où l'élément agricole domine et dominera toujours, je crois qu'il n'est pas inutile de faire connaître les opinions des grands penseurs et des grands écrivains sur ce sujet, et j'espère qu'on ne trouvera pas déplacés les mots suivants empruntés à M. Lacépède, l'un des plus grands hommes du siècle:

La pêche a précédé la culture des champs; elle est contemporaine de la chasse. Mais il y a cette différence entre la chasse et la pêche, que cette dernière convient aux peuples les plus civilisés, et que, bien loin de s'opposer aux progrès de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, elle en multiplie les heureux résultats.

Si dans l'enfance des sociétés, la pêche procure à des hommes encore à demi-sauvages une nourriture suffisante et salubre, si elle les accoutume à ne pas redouter l'inconstance de l'onde, si elle les rend navigateurs, elle donne aux peuples policés d'abondantes moissons pour les besoins du pauvre, des tributs variés pour le luxe du riche, des préparations recherchées pour le commerce lointain, des engrais féconds pour les champs peu fertiles; elle force à traverser les mers, à braver les glaces du pôle, à supporter les feux de l'équateur, à lutter contre les tempêtes; elle lance sur l'océan des forêts de mâts; elle crée les marins expérimentés, les commerçants audacieux, les guerriers intrépides.

Je lirai encore une citation prise à P. L. Simmonds, de Londres, qui est aussi un grand écrivain. Il dit:

Notre intention n'est pas de parler des habitants de l'océan en général, mais de nous borner à la recherche de ceux qui sont de quelque utilité pour l'homme. Pline a énuméré quatre-vingt-quatorze espèces de poissons. Linnée en a porté le nombre à 478, mais récemment des naturalistes en ont décrit plus de 13,000 espèces, dont un dixième se confinent aux eaux douces. La race humaine en tire des profits presque incalculables, ainsi que la chose est prouvée par l'étendue et la valeur des pêcheries fluviales, côtières et maritimes.

M. CAMERON (Huron).

Et ne pouvons-nous pas, messieurs, espérer que maintenant, dans cette Chambre et dans le pays, on appréciera comme il le faut la valeur des pêcheries du Canada et du commerce dont elles sont la source. D'après tous les rapports, cette exposition internationale des pêcheries à Londres a obtenu un grand succès, et nous, Canadiens, devrions être fiers d'apprendre que le Canada y a figuré avec tant d'honneur. Grâce à notre gouvernement, grâce à l'honorable ministre de la marine et aux commissaires qui y ont été envoyés, les produits du Canada ont été nombreux et très intéressants, et nous avons été mis en état de faire voir la variété et la qualité du poisson que nous avons. Nous avons montré de quelle façon les pêcheries sont exploitées dans ce pays, et de quelle manière nous préparons le poisson pour la consommation locale et pour l'exportation.

Nous avons fait voir au monde l'étendue de notre commerce et les procédés dont nous nous servons pour préparer le poisson, et nous savons que nombre de visiteurs à cette exposition se sont informés de notre manière de préparer le poisson et particulièrement de ce qui concerne notre poisson saumuré. Mais je désire dire que l'un des objets principaux de cette exposition des pêcheries, c'est de mettre les gens engagés dans les affaires de pêche en état de l'étudier dans tous ses détails, d'examiner les produits qu'exposent les autres pays, et de découvrir quelles sont les personnes et les nations qui emploient les meilleurs procédés pour faire la pêche et pour préparer le poisson, en sorte que nos marchands et nos pêcheurs puissent adopter toutes les améliorations qui ont été faites en autant que le permettent les conditions dans lesquelles se trouve notre pays.

Mais pour nous mettre en état de profiter de cette grande exposition, notre gouvernement devrait mettre à la portée de nos pêcheurs, des marchands de poisson et du public, tous les renseignements que l'honorable ministre lui-même et les commissaires délégués ont pu puiser à cette exposition, et c'est pour cela que je présente cette motion. Pour surveiller l'exposition des produits canadiens, le gouvernement a nommé trois commissaires—l'honorable M. Honeyman, savant bien connu, qui devait diriger la partie scientifique de notre exposition; M. Wilmot, à qui a été confiée la partie qui a rapport à la pisciculture et la pêche dans les lacs et les rivières; et M. Jones, autorisé par sa commission à surveiller les produits des pêcheries maritimes, l'organisation qu'on en avait faite, et le commerce auquel ils pourraient donner naissance, etc. Il ne faut pas que j'omette un fait, qui fait grand honneur à l'honorable ministre de la marine.

Pendant son séjour à Londres il a pris part à l'organisation de conférences qui ont été données dans la salle de la grande exposition, sur des sujets relatifs aux pêcheries et au commerce du poisson dans tout l'univers. Le 2 juillet il a présidé à l'une de ces conférences internationales, et je vais lire l'extrait suivant d'un compte-rendu publié dans la *Canadian Gazette*, de Londres, numéro du 5 juillet:

A une conférence tenue lundi le 2 juillet, à l'exposition des pêcheries, sous la présidence de l'honorable A. W. McLellan, ministre de la marine et des pêcheries du Canada, un intéressant et volumineux essai sur les pêcheries des possessions anglaises de l'Amérique du Nord, a été lu par M. L. Z. Jones, l'un des commissaires canadiens à l'exposition.

Le sujet est vaste, mais la connaissance pratique qu'en a M. Jones, l'a mis en mesure de traiter chacune des parties avec connaissance de cause et de concentrer dans son essai beaucoup de renseignements d'une grande valeur relativement à chacune des branches de ce commerce.

J'ai sous la main une copie de cette conférence, qui mérite d'être lue par tous les Canadiens. Je crois devoir, en justice pour l'honorable ministre, lire à la Chambre quelques-unes de ses remarques à cette conférence. Il s'est exprimé comme suit:

Le Canada est un pays relativement jeune, et l'on pourrait être porté à croire qu'il n'est pas intéressé aux pêcheries à un aussi haut degré que certains pays plus anciens, et quelques personnes qui ont eu l'honneur de parler du Canada, de l'étendue du pays, et de la diversité de ses industries, se demandent comment il se fait qu'avec une population si clair semée, il

puisse y avoir un nombre appréciable de pêcheries et de pêcheurs, lorsque l'état de pêcheur, ainsi qu'il a été démontré, offre beaucoup plus de dangers, et que la vie y est beaucoup plus exposée que dans n'importe quel autre état. Il est vrai que nous avons un pays très étendu, qui offre de l'emploi à tous ceux qui l'habitent, et pour les millions d'immigrants qui pourraient venir s'y établir, mais il est également vrai que, bien que nous ayons des industries et bien qu'il ait vers le nord, où l'on expédie des bois de construction dans toutes les parties du globe, bien qu'il soit vrai qu'il n'y ait encore qu'une faible proportion du sol qui soit cultivée, cependant cette faible proportion produit en abondance la nourriture la plus saine et la plus substantielle tant en récoltes qu'en troupeaux pour toute la population du Canada, sans compter un surplus considérable pour l'exportation; mais les gens qui habitent le long de la mer et le long des rivières et des lacs sont tellement tentés de se livrer à la pêche qu'ils ne peuvent résister à ce désir. Je crois que nous avons chez notre population une proportion de pêcheurs aussi considérable que celle de n'importe quel autre pays du globe. Dans les Iles Britanniques, où la population est très dense et où chaque état ou profession est encombré par des gens qui tiennent à travailler pour gagner leur pain quotidien, un grand nombre se livrent à la pêche; cependant, le Canada, avec sa population clairsemée, offre une population de pêcheurs quatre fois plus considérable que celle que l'on trouve ici aux Iles Britanniques.

Tel est le langage patriotique dont s'est servi notre honorable ministre à cette grande exposition, où le Canada a figuré avec tant d'honneur. Il est peut-être à propos pour moi, M. l'Orateur, d'ajouter ici que cette grande exposition des pêcheries à Londres n'est pas la première exposition de ce genre. Il y a eu au Havre, en 1868, une exposition des pêcheries qui a duré six mois et qui a été patronnée par le gouvernement français. Toutes les nations civilisées ont envoyé des produits à cette grande exposition, à l'exception, je regrette de le dire, du Canada, qui n'y a pris aucune part. Le seul Canadien qui y ait envoyé des produits est l'honorable M. Valin, qui naturellement y a expédié des modèles de navires, vu que ce monsieur est propriétaire et constructeur de navires. J'ai moi-même assisté à cette exposition, où j'ai puisé beaucoup de renseignements, et je dois dire que c'est là où j'ai appris pour la première fois quelle est l'importance des pêcheries norvégiennes, quelle est l'étendue et l'importance de la concurrence qu'elles nous font sur les marchés étrangers, où nous expédions notre poisson; une concurrence qui augmente de jour en jour et qui menace notre commerce extérieur. J'espère que l'honorable ministre et les commissaires qui ont fait rapport traiteront cette question et les questions de cette nature, surtout la question du commerce, de manière à permettre à nos marchands de faire avec l'étranger un commerce d'exportation qui leur sera profitable ainsi qu'aux pêcheurs. Je crois avoir touché à chacune des questions relatives à cette grande exposition, et en terminant j'exprime l'espérance que le gouvernement fournira à la Chambre et au public des copies de ces rapports.

M. KAULBACH: Pour l'information de la Chambre, pour l'information du public et pour ma propre information, vu que je représente le collège électoral le plus intéressé de la Confédération dans les pêcheries, je désire voir déposer sur le bureau de cette Chambre tous les documents relatifs à la grande exposition internationale des pêcheries tenue à Londres en juillet dernier, car je crois qu'ils fourniront une quantité inappréciable de renseignements très utiles. Avant cette exposition le reste de l'univers ne connaissait guère la valeur et l'étendue des pêcheries du Canada, et la classe d'hommes qui se livrent à cette industrie. Je suis heureux de déclarer qu'en aucune autre partie du monde on ne saurait trouver une classe d'hommes plus zélés, plus persévérants et plus courageux que les pêcheurs du Canada. Des hommes doués d'un courage inébranlable, prêts à narguer la tempête, souffrir les privations et braver toutes les difficultés. Et tout en parlant avec plaisir des pêcheurs du Canada, j'éprouve un sentiment de satisfaction et d'orgueil tout aussi légitime à la pensée que je puis parler de nos bateaux pêcheurs comme de navires appartenant à une catégorie sans rivale sous le double rapport de l'élégance et de la supériorité du mode de construction, car de fait ils ont plutôt l'apparence de yachts américains construits pour la promenade que celle de navires destinés à un service plus

lucratif, leur capacité étant de 60 à 120 tonneaux, et leur intérieur offrant tout le confort que nécessitent les lois de l'hygiène.

Un point important que je ne dois pas oublier de mentionner, c'est que les pêcheurs ne se bornent pas à naviguer sur ces embarcations pendant la saison de la pêche, mais qu'ils aident à les construire pendant les mois d'hiver, ce qui leur permet de contrôler et de surveiller tout le travail, et ce qui leur inspire cette confiance qui leur fait croire qu'ils n'ont rien à craindre pour leur sûreté advenant une tempête. Dans le port de Lunenburg, notre flotte est devenue si énorme depuis deux ans, que l'automne dernier, j'ai été forcé, vu le manque d'espace dans le havre, de requérir les services d'un cure-môle pour augmenter la profondeur de l'eau; le cure-môle est actuellement occupé à ce travail, et j'espère qu'on nous le laissera jusqu'à ce que les améliorations soient terminées. L'encouragement donné par le gouvernement à l'industrie de la construction des navires, et plus particulièrement à cette classe de navires, est d'un prix inestimable non-seulement pour les constructeurs de navires, mais encore aux commerçants de bois, aux cultivateurs, aux pêcheurs, aux marchands et aux artisans, et j'espère que l'honorable ministre des travaux publics verra la nécessité de nous laisser le cure-môle jusqu'à ce que nous ayons atteint le but en question, autrement nous serions obligés de diminuer ou de cesser complètement la construction de ce genre de navires, à cause du manque d'espace dans notre port.

Depuis quelques années les Canadiens ont marché à pas de géants dans la voie du progrès commercial, et à l'heure qu'il est nous occupons le quatrième rang parmi les nations maritimes de l'univers; et à qui en revient en grande partie le mérite? A nos pêcheurs canadiens. Passez en revue l'histoire de l'Angleterre, et recherchez la cause de sa grandeur, et vous constaterez que la source de son succès hors ligne est son commerce, et que la base de ce succès ce sont les pêcheries. Nous avons en ce pays 60,000 hommes robustes (dont la moitié sont des Néo-Écossais) qui consacrent leur temps et leur travail au développement de nos pêcheries, et comme résultat de leurs travaux, dépensent chaque année parmi nous des millions de dollars de leur argent si péniblement gagné, faisant circuler l'argent, augmentant notre marine marchande, et contribuant au progrès de notre commerce. Nous pouvons donc considérer nos pêcheries comme le berceau de notre avenir commercial.

Relativement aux industries qui se rapportent à notre marine et à nos pêcheries, je mentionnerai une question intimement liée aux intérêts des pêcheurs, je veux parler de l'établissement d'un commerce réciproque entre le Canada, le Brésil et les Antilles—un projet dont on parle depuis longtemps et qui, s'il était mis à exécution, procurerait à nos pêcheurs de meilleurs prix pour leur poisson et une réduction dans le prix du sucre, de la mélasse, etc. Dans une occasion précédente, j'ai fait quelques remarques à ce sujet, et j'espère que le gouvernement prendra les mesures nécessaires pour amener le résultat désiré. Le Canada s'est beaucoup intéressé à cette exposition et le public est convaincu que, grâce à l'activité et aux efforts déployés par le gouvernement pour atteindre ce but lorsqu'il a envoyé à l'exposition l'honorable ministre de la marine et des pêcheries (M. McLelan), dont les services ne sauraient être trop hautement appréciés, le pays est mieux connu aujourd'hui dans le monde entier qu'il ne l'a jamais été auparavant. Le public sera bien aise d'obtenir une certaine somme de renseignements au sujet de nos pêcheries au moyen des documents de l'exposition qui devront être produits, renseignements qui seront probablement d'une grande valeur pour aider aux pêcheurs de notre pays à développer cette grande industrie.

M. McLELAN: Les documents demandés par la motion de l'honorable député de Gaspé (M. Fortin) seront produits dans un délai aussi court que possible. Je dois dire que vu la maladie du président de la commission, il a été impossible

à ce dernier de terminer sa partie du rapport. Il m'est très agréable de songer que les succès remportés à l'exposition par les exposants canadiens ont été de nature à satisfaire le public et particulièrement ceux qui ont eu l'occasion de voir les échantillons qui ont été préparés et envoyés à l'exposition. En faisant cet essai, nous avions des doutes très sérieux sur la probabilité du succès. L'auteur de la résolution a parlé d'autres expositions auxquelles le Canada n'a pris aucune part, et nous sentions que nous n'étions pas sur un pied d'égalité avec les États-Unis, l'Angleterre et un grand nombre d'autres pays qui avaient en mains de grandes quantités de produits ayant déjà figuré dans les expositions précédentes, et auxquels il leur suffisait d'ajouter un peu pour former de belles collections, tandis qu'il nous fallait employer tout notre temps à préparer une collection tout à fait nouvelle.

Nos efforts ont eu pour but surtout, d'exposer les poissons de table dont le Canada offre une grande abondance et une grande variété. Je suis heureux de dire que nous avons exposé une collection de poissons de table qui n'a pas été exposée dans tout l'univers et que nous avons obtenu pour cette collection le plus haut prix donné, et il a été dit que si un prix plus élevé avait pu être donné nous l'aurions obtenu pour cette collection. Nous avons pu faire ce déploiement grâce aux travaux des divers officiers du département dans les différentes parties de la Confédération, et nous avons eu aussi le concours de l'honorable député qui a proposé cette résolution (M. Fortin) dans la collection de quelques-uns des poissons de commerce du golfe, et les poissons ainsi collectionnés sous sa direction ont eu la médaille d'or et le premier prix.

J'ai regretté que nous n'ayions pu nous procurer les services de l'honorable député dans une mesure plus étendue, comme l'un des commissaires honoraires, car je sais que l'honorable monsieur s'occupe beaucoup des questions de cette nature. Je crois qu'il aurait constaté que nous n'avions pas beaucoup à apprendre à cette grande réunion, car dans mon opinion et dans l'opinion d'autres personnes qui étaient intéressées à l'exposition, nous sommes tout à fait à la hauteur du reste de l'univers et des progrès modernes. Les papiers seront produits à une date aussi rapprochée que possible, mais peut être pas aussitôt que l'honorable député pourrait le désirer, vu la maladie du président.

Motion adoptée.

SURNUMÉRAIRES AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

M. LISTER: Je demande un état donnant les noms de toutes personnes employées dans le département des travaux publics, à titre de surnuméraires ou copistes, dont les appointements sont ou ont été portés au compte de travaux particuliers, depuis 1881.

Sir HECTOR LANGEVIN. Il n'y a pas d'objection à cette demande. L'état en question sera produit en même temps qu'un état que l'on est à préparer en réponse à une adresse proposée par le chef de l'opposition et à une autre proposée immédiatement après. Les réponses à ces trois adresses se rapportent au même sujet et seront données en même temps.

Motion adoptée.

PROJET DE LOI CONCERNANT LES MANUFACTURES.

M. BLAKE: Je demande copie de toutes représentations faites par l'Association des Fabricants ou le Conseil des Métiers, ou par aucune personne en leur nom, ou par tous autres particuliers ou associations, et de toute correspondance échangée avec eux au sujet des dispositions de la loi concernant les manufactures.

M. McLELAN.

Je remarque que dans le compte-rendu d'une assemblée, de l'Association des manufacturiers, tenue récemment, qu'il y a eu échange de correspondances entre cette association et l'honorable ministre relativement au projet de loi concernant les manufacturiers, avant ou pendant la dernière session du parlement. Je remarque aussi par les comptes-rendus du conseil des métiers que ce conseil a aussi envoyé une communication à ce sujet. Telles sont mes raisons pour faire cette motion.

Sir LEONARD TILLEY: Je crois qu'il y a eu une communication de la part de l'association nommée en premier lieu pendant la dernière session, soit par écrit soit par l'intermédiaire d'un représentant de l'association. Je ne sais pas au juste comment, mais je crois que c'est de la manière que j'ai mentionnée en dernier lieu, mais si tel est le cas nous avons un mémoire ou un état relatif à ce sujet. Il y a environ dix ou quinze jours les membres du conseil des métiers m'ont demandé des copies du projet de loi, mais je n'ai eu avec eux aucune communication à ce sujet depuis. Si j'en reçois d'ici à quelques jours je les produirai, en même temps que les représentations de l'association des fabricants.

M. BLAKE: Je sais qu'il y a eu communication verbale ou écrite de la part de l'autre organisation pendant la dernière session, parce que l'un des messieurs a eu la complaisance de venir me voir en même temps.

Sir LEONARD TILLEY: Je me rappelle qu'on est venu à ma résidence—j'étais malade dans le temps—et je crois qu'il y a eu communication verbale entre les délégués et moi, mais qu'il n'y en a pas eu par écrit.

Motion adoptée.

DROITS SUR LES TARIFS DU FRET.

M. BLAKE: Je demande copie de tous ordres en conseil, règlements administratifs, circulaires et correspondance au sujet de la question du droit sur les tarifs du fret.

M. BOWELL: L'honorable député voudrait-il dire à quelle date il aimerait avoir cette correspondance, car je puis l'assurer quelle est très volumineuse.

M. BLAKE: L'honorable ministre comprendra que je ne demande pas la correspondance relative à des cas isolés ou particuliers de droits sur les tarifs de fret. Cependant, l'honorable ministre sait qu'une difficulté a été soulevée—une circulaire sur la question en général a été lancée par le département. Des représentations ont été faites, je crois, par la Chambre de Commerce de Toronto ou par quelqu'un en son nom, relativement à des circulaires lancées par le gouvernement, ou à des instructions qu'on a supposé avoir été transmises dans un sens différent de celui que comportaient celles d'après lesquelles les percepteurs ont subéquentement reçu ordre d'agir. Je crois que l'honorable ministre a eu le plaisir de passer une après-midi à la Chambre de Commerce de Toronto, et que cette question a été de celles qui y ont été traitées.

M. BOWELL: La motion de l'honorable député est certainement plus large que l'interprétation qu'il lui donne. Je crains fort que si j'eusse tout simplement produit la circulaire lancée par le gouvernement sans l'accompagner de la correspondance, il m'en aurait demandé la raison. Depuis trois ans j'ai entretenu des correspondances avec des personnes de Manchester, Liverpool, Montréal, et tous les ports de la Confédération relativement à cette question. Si l'honorable monsieur peut définir ce qu'il veut, je serai heureux de lui fournir les documents.

M. BLAKE: Je me suis efforcé d'expliquer que je ne tiens pas à ce que l'honorable ministre produise des lettres ou des plaintes au sujet de griefs particuliers relativement à des droits sur les tarifs de fret, mais seulement la corres-

pondance propre à élucider le principe général d'après lequel le département agit. Je suppose qu'une partie de la correspondance dont l'honorable monsieur a parlé serait d'une grande importance pour élucider cette question. Mais ce n'est pas une question de quantités dans un cas particulier, ni d'emballage de marchandises. Ma demande se rapporte plutôt au principe suivi relativement aux articles de la loi qui s'appliquent au sujet des tarifs du fret.

M. BOWELL: Je tâcherai de donner les renseignements tel que le veut l'honorable chef de la gauche. Mais presque toute la correspondance des importateurs, individuellement ou collectivement, où des chambres de commerce, a traité de cette question. Puisque l'honorable monsieur le désire, j'y ajouterai le mémoire présenté au gouvernement par la Chambre de Commerce; mais je puis l'assurer, que ce mémoire concerne plus particulièrement les modifications faites au tarif et les changements faits à quelques clauses de l'acte des douanes, que cette question en particulier. Cependant, je produirai les circulaires ainsi que les raisons qui les ont fait envoyer.

Motion adoptée.

DÉPENSES POUR LES DOCUMENTS DE LA SESSION.

M. BLAKE: Je propose que l'on produise un relevé de la somme dépensée chaque année, depuis le changement de système, par chaque département, à même la somme votée pour les documents de la session, ce relevé devant être placé sous les mêmes sous-titres que ceux qui comprennent cette dépense antérieurement au changement. Il serait convenable—je crois que la Chambre l'admettra—dans le but d'établir une comparaison avec les années précédentes, que les dépenses encourues pour la préparation des documents de la session, ne fussent pas publiées de façon à rendre la comparaison inexacte. Pendant un grand nombre d'années—à venir jusqu'aux deux dernières années, je crois—on avait l'habitude de faire payer à chaque département les dépenses encourues pour y préparer les documents de la session; mais après cela, les dépenses furent réunies en une seule et même somme. Le but de cette motion est d'établir un relevé, sous des sous-titres, des dépenses faites dans chaque département.

Motion adoptée.

DÉPENSES DE CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS.

M. BLAKE: Je propose que l'on produise un relevé, pour chaque année, depuis le changement de système, des dépenses de chauffage des édifices publics (y compris les gages ainsi que le combustible), payées actuellement à même la somme ronde votée à cette fin; ce relevé devant indiquer le chiffre des dépenses faites sous les mêmes sous-titres que ceux sous lesquels elles étaient inscrites auparavant dans les comptes publics avant le changement du système.

Je fais cette motion dans le même but que celle que je viens de faire, et je crois qu'elle est motivée.

Sir HECTOR LANGEVIN: Le changement de système, je crois, n'a été fait que pour l'année actuelle, et c'est là, très probablement, la raison qui a empêché la production, devant la Chambre, du relevé que demande l'honorable chef de la gauche; mais on a certainement l'intention de publier, chaque année, ce relevé dans le rapport du ministre des travaux publics. Cependant, la motion peut être adoptée, et tous les renseignements que je pourrai donner, jusqu'à cette époque, seront donnés.

M. BLAKE: Je crois que l'on a graduellement changé le système. Je crois qu'à l'avant-dernière session, l'honorable ministre était chargé du combustible, et, à la dernière session, il se chargea des mécaniciens. Il fait des progrès, mais il les fait graduellement, si la mémoire ne me fait pas défaut.

M. HECTOR LANGEVIN: Eh bien! C'est une bonne chose de faire des progrès, même de les faire graduellement. Mais je crois que mon honorable ami se trompe. Les mécaniciens dépendaient en grande partie de mon ministère; ils étaient nommés sur ma recommandation; mais quant au combustible, le changement n'est opéré que depuis la dernière session.

Motion adoptée.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Les motions suivantes sont successivement adoptées:

État donnant le nom de la personne ou des personnes qui ont offert de vendre au gouvernement des terrains à Amherstburg pour des bureaux de douane ou de poste, l'étendue de terrain offerte et le prix demandé pour chacun, le nom ou les noms de la personne ou des personnes de qui le gouvernement a obtenu l'étendue de terrain acheté, et le prix payé.—(M. Lister.)

Copie de toute correspondance échangée entre le surintendant des affaires des sauvages dans la Colombie-Britannique ou toute autre personne et le gouvernement fédéral, au sujet des troubles récents avec les sauvages à Metlakaila.—(M. Shakespeare.)

Copie de toute correspondance et arrangements entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au sujet de l'immigration au Manitoba et au Nord-Ouest, et un état faisant connaître le montant dépensé par la compagnie pour encourager cette immigration et donnant les montants payés et les dates, à qui payés et la nature des services rendus. Aussi, l'évaluation par la compagnie du nombre de personnes venues de pays étrangers qui s'y sont établies jusqu'à présent chaque année depuis la date de la charte.—(M. Paterson, Brant.)

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose l'ajournement de la Chambre.

CARNAVAL DE MONTRÉAL.

M. GAULT: A-t-on l'intention d'ajourner la Chambre pendant deux ou trois jours, la semaine prochaine, pour nous permettre d'assister au carnaval de Montréal? Je connais plusieurs députés qui se proposent d'assister au carnaval, et comme on a l'habitude, en Angleterre, d'ajourner les Chambres, à l'occasion du Derby, je ne vois pas pourquoi nous n'ajournerions pas la Chambre à l'occasion du carnaval.

Motion adoptée, et à quatre heures et vingt-cinq minutes, p. m., la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 1er février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILLS DEPOSÉS.

Les bills suivants sont présentés successivement et lus une première fois:

Bill (n° 27) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime d'Halifax.—(M. Daly.)

Bill (n° 28) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie de Tempérance et d'Assurance générale sur la vie du Canada.—(M. Cameron Middlesex.)

Bill (n° 29) pour constituer la Banque de Winnipeg.—(M. Ross.)

Bill (n° 30) pour étendre à la Confédération du Canada les pouvoirs de la corporation appelée "De Nederlandsch-Americansche Land Maatschappij" (The Netherlands-American Land Company).—(M. Abbott.)

Bill (n° 31) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du lac Nipissing et de la baie de James.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 32) pour confirmer la location du chemin de fer Ontario et Québec à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et pour autres fins.—(M. Abbott.)

Bill (n° 34) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer et de charbon d'Alberta.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 35) pour constituer en corporation la compagnie d'Assurance mutuelle Maritime de Pictou (à responsabilité limitée).—(M. McDougald.)

Bill (n° 39) pour constituer en corporation la Banque Provinciale.—(M. Macmillan.)

LA COMPAGNIE DE CHARBON ET DE NAVIGATION DU NORD OUEST (À RESPONSABILITÉ LIMITÉE)

M. CAMERON (Victoria) : Je demande qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 33) autorisant la compagnie de charbon et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), à construire et exploiter un chemin de fer depuis le *Medicine-Hat*.

M. BLAKE : L'honorable membre dit "construire et exploiter un chemin de fer depuis le *Medicine-Hat* ;" puis-je demander à l'honorable membre jusqu'à quel endroit ?

M. CAMERON : Jusqu'à un endroit mentionné dans le bill.

Sir JOHN A. MACDONALD : Tout autour du chapeau. Le bill est lu une première fois.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Sir CHARLES TUPPER : Je propose que la Chambre se forme en comité général, mardi prochain, pour prendre en considération cette partie du discours d'ouverture de la présente session, dans lequel Son Excellence nous informe que son gouvernement a pensé qu'il était de la plus grande importance pour l'établissement du Nord-Ouest et le développement de notre commerce, que l'achèvement du chemin de fer d'une mer à l'autre fût hâté et que la compagnie fût mise en état d'ouvrir la ligne sur tout son parcours pour le printemps de 1886 ; que dans ce but et afin d'aider la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien à se procurer le capital nécessaire pour cet objet, par le placement de ses actions non vendues, le gouvernement a consenti, moyennant le dépôt entre ses mains d'une somme et de garanties suffisantes, à assurer le paiement d'un dividende minimum de trois pour cent, pendant dix ans, sur soixante-cinq millions d'actions, cet arrangement étant fait avec la conviction que par là les actions seraient plus fermes et acquerraient plus de valeur sur le marché ; qu'un concours de circonstances défavorables a empêché la réalisation de ces espérances et que la compagnie n'a pu obtenir le capital nécessaire par la vente de son stock ; et que nous devons rechercher avec le plus grand soin les meilleurs moyens de prévenir tout retard dans le grand but à atteindre : l'achèvement rapide du chemin de fer ;—et pour prendre en considération les résolutions suivantes :—

1. Que le gouvernement pourra remettre à la compagnie les garanties données en exécution de la troisième section de l'Acte 44 Vic., chap. 1, intitulé : "Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique," et en exécution de la seconde clause du contrat de construction mentionné dans le dit acte.

2. Que la subvention pécuniaire à payer ci-après à la compagnie pourra être payée à mesure qu'avanceront les travaux de la section centrale ou de la section est du chemin, dans le rapport proportionnel de la valeur de l'ouvrage fait sur la section pour lequel le paiement est demandé, avec la valeur de tout l'ouvrage restant à faire sur la section d'après le contrat.

M. GAULT.

3. Que l'époque fixée pour le paiement de la somme de deux millions huit cent cinquante trois mille neuf cent douze piastres (\$2,853,912) que la compagnie a promis de payer le ou avant le premier jour de février mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884) comme partie du fonds mentionné dans son arrangement avec le gouvernement en date du septième jour de novembre dernier, sera retardée jusqu'au septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), alors que la somme a été convenu à l'époque de l'exécution du dit arrangement, et que la dite somme devra alors être payée au gouvernement en même temps que le montant en dernier lieu mentionné ; le tout formant la somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres (\$7,380,912), portant intérêt au taux en dernier lieu mentionné jusqu'à ce qu'elle soit payée.

4. Que le gouvernement pourra, à même tous deniers, non affectés à d'autres fins, former partie du fonds du revenu consolidé du Canada, prêter à la dite compagnie une somme d'argent n'excedant pas vingt-deux millions cinq cent mille piastres (\$22,500,000) qui sera remboursée au gouvernement le ou avant le 1er jour de mai mil huit cent quatre-vingt-onze (1891), avec intérêt, au taux de cinq pour cent par année, et payable semestriellement jusqu'au parfait paiement du principal ; et payable comme partie de ce prêt, le gouvernement pourra payer immédiatement à la compagnie telle somme n'excedant pas sept millions cinq cent mille piastres (\$7,500,000), dont la compagnie aura besoin pour éteindre sa dette flottante :—le montant de cette dette devant être établi à la satisfaction du gouvernement ; et que le reste de ce prêt sera payé à la compagnie à mesure que les travaux de construction progresseront dans la proportion prescrite par les présentes pour le paiement de la balance de la subvention pécuniaire.

5. Que comme garantie de remboursement du dit emprunt, avec intérêt comme susdit, et comme garantie additionnelle du paiement de la somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres (\$7,380,912) et de l'intérêt, devenant due le septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), le gouvernement aura premier privilège et charge sur tous les biens meubles et immeubles, que la compagnie possède actuellement ou qu'elle acquerra ou possédera par la suite, comprenant la ligne principale du chemin de fer, ses prolongements et ses embranchements, l'équipement entier, le matériel roulant et ses embranchements, y compris tous les steamers et navires, et aussi sur les concessions de terres que la compagnie a obtenues ou obtiendra par la suite ; sauf toujours cependant les droits des porteurs d'hypothèques qui grèvent les prolongements de la ligne du chemin de fer de Callander à Brockville et à Montréal comme garantie de la balance non payée du prix d'achat des lignes concédées consentie par la compagnie pour l'hypothèque sur les terres concédées et terres déjà émises. Que le garantir ses obligations de concessions de terres déjà émises. Que le gouvernement continuera à garder et retenir le montant entier des obligations de concessions de terres maintenant sous sa garde ou en sa possession, sujettes au rachat en vertu des termes de la dite hypothèque sur les terres concédées et avec tous privilèges quant à l'intérêt, le droit de voter et toutes autres matières s'y rattachant qu'aurait ou posséderait tout acheteur des dites obligations, ou qui pourraient être exercés par lui ; que tous les argentés reçus par le gouvernement des fiduciaires des obligations de concessions de terres pour le rachat des dites obligations seront appliqués comme suit, savoir : tous les deniers qui seront reçus à compte des dix millions de piastres des dites obligations seront appliqués : Premièrement, à éteindre l'intérêt accumulé et dû sur le dit emprunt et sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres (\$7,380,912). Secondement, à compte du capital de la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, et troisièmement, à compte du capital du dit prêt :—et que le gouvernement pourra faire tout arrangement qu'il jugera bon pour s'assurer du paiement, après le rachat des obligations de concessions de terres, du produit de toutes les ventes de terres concédées ou qui seront concédées à la compagnie sous l'empire du contrat, pour être appliqué dans l'ordre ci-dessus aux fins susdites ; et que les autres cinq millions de piastres d'obligations de concessions de terres et d'argent reçu des dites fiduciaires en remboursement de ces obligations, continueront à être retenus aux conditions et pour les fins mentionnées dans le dit contrat.

6. Que le gouvernement fera exécuter par la compagnie et au nom du gouvernement un arrangement stipulant les recours, termes et conditions pour garantir l'application du dit prêt aux fins pour lesquelles il est autorisé par les présentes, et pour le remboursement de ce prêt et de cette somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres (\$7,380,912), le tout avec intérêt (y compris l'intérêt sur tout intérêt impayé) ; pour la libération des dites privilèges et charge sur le remboursement ; pour continuer la vente et la réalisation de la valeur des dites terres après la rédemption des obligations de concessions de terres ; pour le paiement au gouvernement du produit de ces ventes et pour la libération de ces terres de la charge susdite, sur paiement de leur prix de vente, selon que le gouvernement le jugera à propos, le prix de ces terres ne devant pas être moins d'une piastre et vingt-cinq cents l'acre.

Pourvu toutefois que parmi ces recours, termes et conditions, il soit convenu et stipulé que sur défaut pendant douze mois du paiement du versement semestriel de l'intérêt sur le dit prêt ou sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, ou sur l'un ou l'autre, ou du paiement du principal de l'une ou de l'autre somme, lorsqu'elle deviendra due, suivant les présentes, le droit qu'a la compagnie, en vertu de son contrat ci-dessus mentionné, de demander

ou recevoir toute subvention ultérieure en argent ou en terres prendra fin, et le chemin de fer et ses prolongements, embranchements, équipement, matériel roulant et outillage, y compris les steamers, et toutes les terres et les biens de la compagnie, et toutes les obligations de concessions de terres alors en possession du gouvernement, lorsque arrivera ce dit défaut de paiement pour une période de douze mois, seront *ipso facto* et sans avis et formalités aucune, dévolus à Sa Majesté, et sur ce, le ministre des chemins de fer et canaux en prendra possession immédiate de la part du gouvernement du Canada; et tout employé de la compagnie, dès l'expiration de la dite période de douze mois, deviendra et sera employé du gouvernement, sous bon plaisir, et gardera ou possédera toute chose appartenant à la dite compagnie et alors sous sa charge au nom du gouvernement et dans l'intérêt de celui-ci; et les taux d'intérêt et les termes de paiement fixés par les présentes ne seront pas affectés ou altérés par les termes du dit arrangement.

7. Que la dite compagnie soit autorisée à exécuter un arrangement de la nature et aux fins ci-devant prévues, et à grever sa propriété et son actif en entier de la manière et forme ci-devant décrites; et dans tel arrangement, de convenir de telles autres et nouvelles conditions que le gouvernement pourra prescrire; pourvu que l'autorisation d'accepter les dispositions de l'acte à être passé à cet effet et le pouvoir au bureau des directeurs de la compagnie d'exécuter un arrangement renfermant les charges sur le dit chemin de fer et ses propriétés et les autres conditions requises ou autorisées par tel acte, soient conférés par les actionnaires de la compagnie soit par une résolution passée à une assemblée générale spéciale de tels actionnaires convoquée à cette fin, par un vote d'au moins les deux tiers en valeur de tels actionnaires qui seront présents ou représentés à tel assemblée, ou par un acte ou des actes exécutés par au moins les deux tiers en valeur de la totalité des actionnaires de la compagnie, en personne ou représentés par leurs procureurs ou fondés de pouvoir, respectivement, dûment autorisés à cette fin.

8. Que jusqu'à l'entier paiement de la dette due par la compagnie au gouvernement avec l'intérêt, tous deniers revenant ou à revenir à la compagnie à titre de subvention totale ou pour service de transport, seront retenus par le gouvernement et seront appliqués à compte de l'intérêt à échoir de temps à autre sur l'emprunt autorisé par les présentes, et ensuite au paiement du principal.

9. Que les actions de la compagnie, se montant à la somme de trente-cinq millions de piastres (\$35,000,000), maintenant entre les mains du gouvernement, seront tenues par le ministre des finances et pourront être vendues par la compagnie, du consentement du gouvernement, à condition que le produit de cette vente, déduction faite du montant qui devra être payé au gouvernement pour assurer un dividende semi-annuel, au taux de trois pour cent par année, jusqu'au dix-septième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-trois inclusivement (1893), sera appliqué, d'après la direction du gouvernement, soit à l'amélioration ou au prolongement du chemin de fer ou à son équipement, ou soit au remboursement du montant dû au gouvernement par la compagnie, et que si, en aucun temps, les actions de la compagnie atteignent une valeur qui, dans l'opinion du gouvernement, rendrait opportune la vente des dites actions ou d'aucune partie des dites actions, sur ce et après avis donné à la compagnie par le gouvernement, demandant que les dites actions ou aucune partie des dites actions soient vendues, et spécifiant le prix minimum auquel les dites actions seront ainsi vendues, la compagnie devra faire offrir en vente et vendre les dites actions conformément à tel avis; et à défaut de le faire dans un délai raisonnable (lequel délai sera à la discrétion du gouvernement), le gouvernement aura le droit de les vendre en tout ou en partie, à ce prix minimum ou au-dessus, et il en appliquera le produit, comme il est pourvu dans les présentes que ce produit sera appliqué dans le cas de la vente des actions par la compagnie.

10. Que tant que les dites diverses sommes d'argent prêtées comme susdit ou aucune partie d'icelles, ou l'intérêt sur ces sommes resteront impayés, aucun hypothèque, privilège ou charge d'aucune sorte ne seront créés sur le chemin de fer ou les biens ou aucune partie des biens de la compagnie; et la compagnie n'émettra aucune action, en attendant ce remboursement, en sus et au-delà de la somme de cent millions de piastres (\$100,000,000), à laquelle ces actions sont maintenant limitées.

11. Que des mesures législatives soient prises pour donner effet à ces résolutions et que l'auteur de ces résolutions ait la permission de présenter un bill pour cet objet.

Motion adoptée.

ÉCOLES PUBLIQUES DU MANITOBA.

Sir LEONARD TILLEY: Je propose que l'on reçoive le rapport du comité général sur la résolution relative à l'avance faite au Manitoba pour aider aux écoles publiques de cette province.

Motion adoptée. Il est fait rapport de la résolution, qui est adoptée.

Sir LEONARD TILLEY: Je présente un bill (n° 36) pour autoriser une nouvelle avance à la province du Manitoba pour aider aux écoles publiques de cette province.

Le bill est lu une première fois.

TRAITEMENT DU JUGE DE LA COUR DE COMTÉ DE CARIBOU.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la Chambre se forme en comité général pour examiner une certaine résolution déjà proposée (page 69) relativement au traitement et aux frais de déplacement du juge de la cour de comté de Caribou, dans la province de la Colombie-Britannique.

Motion adoptée. Il est fait rapport de la résolution, examinée en comité, laquelle est aussi adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je présente un bill (n° 37) à l'effet de pourvoir au traitement et aux frais de déplacement du juge de la cour de comté de Caribou, dans la province de la Colombie-Britannique.

Le bill est lu une première fois.

PÉTROLE DANS LES COMTÉS DE MASKINONGÉ ET DE SAINT-MAURICE.

M. LANDRY (Montmagny): Le gouvernement a-t-il donné ordre à la commission géologique de faire des forages dans les diverses localités des comtés de Maskinongé et de Saint-Maurice, où l'on a constaté des dégagements considérables de gaz naturel? Si oui, ces travaux ont-ils amené la découverte de pétrole? Si non, le gouvernement a-t-il l'intention de charger la commission géologique de faire exécuter des forages dans le cours de la présente année?

Sir JOHN A. MACDONALD: L'été dernier, à une profondeur d'environ 48 pieds, on a frappé un lit de pierre calcaire, à travers les fissures duquel il s'est dégagé, comme cela arrive en certaines autres localités, un gaz inflammable, l'hydrogène carburé. C'est une matière qui concerne plutôt les provinces que la Confédération, mais il en est question dans la partie du rapport du ministère de l'intérieur consacrée à la géologie.

CHEMIN DE FER D'ESQUIMALT A NANAIMO.

M. GORDON: Des avis ont-ils été publiés soit en Canada ou dans la Grande-Bretagne demandant des soumissions pour la construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo? Si oui, l'attention des capitalistes a-t-elle été attirée soit sur l'étendue de terre à être donnée en aide au dit chemin de fer ou sur les rapports de feu M. Richardson, de la commission géologique du Canada, sur la valeur des dites terres et spécialement sur la valeur signalée des mines de houille situées dans cette partie de la réserve du chemin de fer s'étendant de Nanaimo à Seymour-Narrows? Et pourquoi, dans le contrat conclu par le gouvernement avec MM. Dunsmuir, Huntingdon et autres, a-t-on abandonné le système des sections alternes pour aider aux chemins de fer?

Sir JOHN A. MACDONALD: Aucun avis demandant des soumissions pour la construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo, n'a été publié par le gouvernement ni par aucun ministère. Nous ne sachons pas que des avis aient été publiés à cette fin par le gouvernement de la Colombie-Britannique en vertu d'une autorisation de la législature, ni autrement; nous ne sachons pas, non plus, que l'on ait attiré l'attention des capitalistes sur l'étendue de terre à être donnée en aide à ce chemin de fer.

SUSPENSION DE CERTAINES PRESCRIPTIONS DE L'ACTE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

M. BLAKE: Instruction a-t-elle été donnée de suspendre l'application de quelques-unes des prescriptions de l'acte du revenu de l'intérieur, de 1883, ou de ne pas les mettre en force? Si oui, quelles sont ces prescriptions?

M. COSTIGAN : Je ne sache pas que l'on ait donné instruction de suspendre quelques-unes des prescriptions de l'acte du revenu de l'intérieur de 1883.

CERTIFICATS AUX OFFICIERS DE VAISSEAUX CÔTIERS ET DE L'INTÉRIEUR.

M. BLAKE : En vertu de quelle autorité certains percepteurs de douanes ont-ils, dernièrement, reçu instruction de ne pas mettre en vigueur les dispositions des clauses 7 et 8 de la 46e Victoria, chapitre 28, relatives aux certificats des capitaines et seconds des vaisseaux côtiers et de l'intérieur ?

M. McLELAN : Les règlements requis en vertu de l'acte ont été adoptés par un arrêté du conseil au mois de juillet dernier et affichés dans les bureaux des douanes, et les officiers préposés aux examens ont aussi été nommés. Dans les provinces maritimes, vers la fin de la saison, on a constaté qu'un très petit nombre avaient demandé à subir l'examen et que très peu de certificats avaient été accordés. On a représenté, dans des mémoires envoyés surtout de Saint-Jean et d'Halifax, que l'on risquait d'interrompre le commerce des côtes à moins qu'on ne prolongeât un peu le délai accordé pour les examens ; et dans les circonstances, j'ai donné ordre que l'on prolongeât le délai de trois mois. Dans l'intervalle, on a commencé à expédier des certificats pour les faire signer. Un grand nombre ont été signés et donnés à ceux qui avaient subi leurs examens, de sorte qu'il n'y en aura que très peu qui seront sans certificat. Ce n'est que par nécessité que nous avons agi ainsi ; aucune loi ne nous en donnait l'autorisation.

TRADUCTION DES DEBATS.

M. LESAGE : Est-ce l'intention du gouvernement de voir à ce que le bureau de la traduction des *Débats* soit constitué de façon à ce que cette traduction souffre le moins le retard possible et soit complétée dans les huit jours qui suivront la prorogation ?

M. BOWELL : C'est une question qui regarde complètement le comité nommé par la Chambre pour surveiller la publication des *Débats*. On a attiré l'attention du président sur cette question. Il m'a promis qu'il ferait en sorte que la traduction française des *Débats* soit prête le plus tôt possible après la prorogation.

SAMUEL E. SAINT-ONGE CHAPLEAU.

M. CAMERON (Huron) : Samuel E. St-Onge Chapleau, qui a été nommé récemment par le gouvernement shérif dans les territoires du Nord-Ouest, est-il la même personne qui était autrefois employée dans le département des chemins de fer et canaux ? Si oui, a-t-il été relevé de ses fonctions comme tel employé, ou a-t-il reçu l'intimation d'avoir à se démettre de sa charge ? Quels appointements ou allocation reçoit-il maintenant en sa qualité de shérif ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce monsieur, qui a été récemment nommé shérif dans les territoires du Nord-Ouest, est la même personne qui était autrefois employée dans le département des chemins de fer et canaux. Il s'est démis volontairement, de son propre mouvement, des fonctions qu'il remplissait dans le département. Les appointements qu'il reçoit aujourd'hui sont ceux que la loi accorde aux shérifs des territoires du Nord-Ouest.

TRAVAUX DU HAVRE DE KINGSVILLE.

M. LISTER : Le contrat pour les travaux du havre de Kingsville a-t-il été adjugé ? Si oui, quels sont les entrepreneurs ? Quel est le prix mentionné au contrat ? Les entrepreneurs ont-ils donné des garanties pour la due exécution ?

M. BLAKE :

tion des travaux ? Si oui, quels sont les cautions ; où sont-elles domiciliées, et quel est le montant de leur cautionnement ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Le contrat a été adjugé ; l'entrepreneur est M. Geo. G. Wilson ; le prix mentionné au contrat est \$33,500. Il n'y a pas d'autres garanties que le dépôt ordinaire, qui est de 5 pour 100 du prix mentionné au contrat.

PHARE DU RÉCIF DE COLCHESTER.

M. LISTER : Le contrat pour le phare du récif de Colchester a-t-il été adjugé ? Si oui, des soumissions ont-elles été demandées pour les travaux ? Quels étaient les soumissionnaires ? Quel était le montant de chaque soumission ? Quelle soumission a été acceptée ? Quel est le prix mentionné au contrat ? Quand les travaux seront-ils complétés ? Des cautions ont-elles été données pour la due exécution des travaux ? Si oui, quels sont les cautions, et quel est le montant du cautionnement ?

M. McLELAN : On a demandé publiquement des soumissions pour ces travaux ; ces soumissions ont été reçues jusqu'au 11 mars 1882. Il y avait en tout dix-sept soumissions, dont la plus basse était de \$15,500. Et la plus haute, de \$37,555. La plus basse soumission, celle de James Moore, a été acceptée, et le contrat lui a été accordé pour \$15,500. M. Moore a été notifié d'accepter, mais il a refusé, et le contrat a été accordé à M. Frederick Thomas, ingénieur civil, d'Ottawa, dont la soumission était la même que celle de M. Moore. Il a accepté et est entré en pourparlers avec le département pour la due exécution des travaux. Les cautions étaient Charles Magee et Edward Perkins, tous les deux d'Ottawa, qui, avec M. Thomas, se sont engagés pour la somme de \$31,000. Dans la suite, le contrat a été transmis, par M. Thomas, à M. George Wilson, d'Ottawa, qui a commencé les travaux, qui, d'après les conditions du contrat, devaient être terminés vers le 15 novembre 1882 ; mais, vu des difficultés occasionnées par une tempête, ces travaux ne sont pas encore terminés.

LA VILLE DE QUÉBEC ET LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. LANDRY (Montmagny) : Le gouvernement a-t-il l'intention de donner cette année à la ville de Québec, capitale de la province de ce nom, l'avantage d'avoir un bureau de l'Intercolonial ?

Sir CHARLES TUPPER : J'ai déjà eu des relations à ce sujet avec les honorables députés de Québec-Centre et de Québec-Ouest ; le ministère s'occupe actuellement de la question.

M. LANDRY (Montmagny) : Le gouvernement a-t-il l'intention de faire quelque chose, soit pour la construction d'un pont à Québec, soit pour la construction de bateaux-passeurs, pour relier le chemin de fer Intercolonial au système général des voies ferrées de l'ouest *via* Québec ?

Sir CHARLES TUPPER : Le gouvernement s'occupe de la question.

PÊCHE AUX MARSOUINS.

M. BLONDEAU demande copie de tous rapports, correspondance ou documents relatifs à la pêche aux marsouins de la Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska.

M. CASGRAIN. M. l'Orateur, je me permettrai de demander à mon honorable ami pourquoi il fait cette demande. J'ai déjà entendu parler de cette affaire et je crois que peut-être je pourrais lui être utile dans la demande qu'il fait. S'il voulait expliquer en peu de mots l'objet de

sa demande, je crois que je pourrais concourir dans le but qu'il veut atteindre. Je le prierais donc de vouloir bien donner quelques explications à la Chambre sur ce sujet.

M. BLONDEAU. En réponse à l'honorable député de L'Islet (M. Casgrain), je dois dire que je lui donnerai ces explications aussitôt que j'aurai vu les documents demandés. D'ici à ce temps, je ne pourrais rien dire parce que je n'ai aucune information.

Motion adoptée.

DÉSERTEURS AMÉRICAINS.

M. GUILLET : Je propose que l'on produise copie de tous documents, arrêtés du conseil et correspondance concernant l'arrestation, sur le territoire canadien, par un détachement de soldats des États-Unis, de Henry Watson, que l'on prétend avoir été ci-devant domicilié dans la province de la Nouvelle-Écosse, et de Franklin Switzer, que l'on prétend avoir été ci-devant domicilié à Kingston, Ontario, et d'une personne nommée Ellsworth, que l'on avait représentés comme déserteurs de l'armée des États-Unis.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous serons très heureux de produire les documents et la correspondance concernant le cas de Watson et celui de Switzer. Quant au cas d'Ellsworth, je n'en connais rien. Je suis bien aise que l'on ait demandé ces documents, car ils démontreront que ces deux hommes ont été arrêtés comme déserteurs sur le territoire anglais, et que, sur la représentation faite au gouvernement américain, ils ont été rendus très à propos par ce dernier à l'ambassadeur anglais.

Motion adoptée.

MISSION DU MINISTRE DES FINANCES.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose qu'il soit produit copie des documents ou correspondance concernant la mission du ministre des finances en Angleterre en 1893, dans le but de prendre des arrangements pour l'émission d'un nouvel emprunt; aussi copie de son rapport au conseil, s'il en est, à ce sujet.

Sir LEONARD TILLEY : L'arrêté du conseil qui a trait à cette question sera produit; mais il n'y a aucun écrit concernant ce qui a été fait de l'autre côté de l'Atlantique. Nous nous sommes à cette époque entendus avec nos agents pour placer sur le marché, en novembre ou décembre, ce qui était considéré comme un temps favorable, £2,000,000, dont une partie devait être consacrée au rachat de la dette qui deviendra échue le 1er janvier 1885, et la balance, suivant les besoins, au paiement de subventions au chemin de fer du Pacifique, ou à des travaux publics imputables au revenu. Un arrangement fait postérieurement avec le chemin de fer canadien du Pacifique rendit alors cet emprunt inutile, et l'on considéra qu'il était bon de le différer pour le moment. Lorsque je ferai mon exposé financier, je donnerai des explications complètes à ce sujet.

Motion adoptée.

RÉDUCTION DES FRAIS DE PORT SUR LES LETTRES.

M. CHARLTON : Je demande copie de toutes correspondances et papiers concernant toute réduction projetée ou recommandée des frais de port sur les lettres dans la Confédération.

Je puis dire à ce sujet, que bien qu'un port de trois cents sur les lettres soit sans doute modique pour un pays situé comme l'est le Canada, néanmoins, vu la réduction à deux cents du port des lettres opérée aux États-Unis, il est à souhaiter, sinon expédient, que nous adoptions le même port au Canada. Il sera intéressant de comparer les relevés des

postes aux États-Unis antérieurement à la réduction du port des lettres, avec ceux postérieurs à la réduction; et si les circonstances sont les mêmes dans ce pays qu'aux États-Unis, la perte pour notre revenu, en opérant une semblable réduction, ne serait pas aussi grande qu'on serait porté à le supposer.

La loi, aux États-Unis, devint en opération en octobre 1883, ou elle l'a été pendant trois mois entiers de cette année. En comparant les derniers trois mois de 1883, à partir du mois d'octobre, avec les derniers trois mois de 1882, aux États-Unis, je vois que les recettes de cette dernière période ont été de \$5,837,000, contre \$5,051,000 pour la première période, soit une réduction dans les recettes, sous la nouvelle loi, de \$183,000, presque $3\frac{1}{2}$ pour 100, contre une réduction de $33\frac{1}{2}$ sur le port. Si les mêmes circonstances qui se sont produites aux États-Unis se produisaient au Canada—savoir une réduction de $3\frac{1}{2}$ pour 100 dans les recettes, contre une réduction de $33\frac{1}{2}$ pour 100 dans le port—la perte que subirait le revenu serait peu importante pour l'honorable ministre des finances. Les dépenses du département des postes pour l'exercice 1883 se sont élevées à \$2,176,000, et les recettes à \$1,801,000, laissant un déficit de \$375,000. Si la réduction de trois cents à deux cents dans le port des lettres ne produisait ici, comme aux États-Unis, qu'une réduction de $3\frac{1}{2}$ pour 100 dans les recettes brutes du département, le déficit serait augmenté de \$58,500, ce qui porterait le montant du déficit à \$435,000 au lieu de \$375,000. Le gouvernement ne saurait rien faire pour le peuple canadien qui fût apprécié par un plus grand nombre et réparti plus généralement qu'une réduction du port des lettres; et je suis fermement convaincu qu'une semblable réduction n'affecterait pas beaucoup le revenu, la perte que subirait le revenu se trouvant presque compensée par l'augmentation considérable de la correspondance. Je soumetts ces chiffres au gouvernement, et je crois qu'après avoir étudié la question à fond il trouvera opportun que le port des lettres au Canada soit semblable à celui des États-Unis.

Motion adoptée.

ILES DES SAUVAGES SITUÉES DANS LE LAC ONTARIO.

M. PLATT : Je demande un état indiquant le nom et la situation des îles dans le lac Ontario et autres nappes d'eau de l'intérieur, que le gouvernement du Canada possède comme terres des sauvages; ainsi que la superficie et l'estimation de la valeur de chaque île, le nom du locataire actuel, le montant de la rente payée annuellement, et la date de l'expiration du bail dans chaque cas.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je dirai à l'auteur de cette résolution qu'un état aussi général que celui-ci nécessitera beaucoup de travail et de dépenses, c'est-à-dire si nous devons mentionner toutes les îles comprises dans les Mille Îles, ainsi que le nom et l'estimation de la valeur de chacune d'elles. Je ne suppose pas que l'honorable monsieur désire cela. S'il a quelque but particulier en faisant cette motion; s'il aime que cet état comprenne quelques îles en particulier, dans quelque région spéciale, je le préférerais, parce qu'autrement ce serait une compilation considérable et un peu coûteuse.

M. PLATT : Je consentirais à ajouter "celles des îles qui sont occupées par des locataires," ou, si l'honorable monsieur le préfère, je serais satisfait en obtenant ces informations touchant celles qui sont situées dans le lac Ontario.

Sir JOHN A. MACDONALD : Très bien.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Et peut-être dans le fleuve Saint-Laurent.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il y a beaucoup d'îles dans le fleuve Saint-Laurent.

M. BLAKE : Il n'y en a pas beaucoup de louées, n'est-ce pas ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Il y en a plusieurs. Néanmoins, je n'ai pas d'objection à cela, si l'on insiste.

M. BLAKE : Je crois que c'est véritablement une question d'intérêt public, pour ce qui est des îles du Saint-Laurent.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'aimerais à apprendre de l'honorable monsieur ce qu'il a l'intention de faire, en sa qualité de chef du département des sauvages, des Mille Îles qui appartiennent aux sauvages. Si je suis bien renseigné, les sauvages ont présenté des réclamations plus ou moins fondées sur toutes les Mille Îles qui appartiennent au Canada, et, il y a deux ou trois ans, le département des sauvages entreprit de louer ces îles. Je ne veux pas dire que l'honorable monsieur fût responsable de la chose, mais dans un cas, à ma connaissance personnelle, des annonces furent publiées, puis discontinuées, et très soudainement publiées de nouveau, et alors on vendit quelques-unes de ces îles, ce qui n'était pas à désirer, car je connais plusieurs personnes qui étaient disposées à les enchérir et qui, lorsque l'annonce fut discontinuée, les perdirent naturellement de vue, et le public, ou les sauvages, furent dans une certaine mesure privés de bons acheteurs. Si l'honorable monsieur pouvait dire brièvement quelle est sa politique, ou celle du département relativement à ces Mille Îles, ce serait satisfaisant pour les députés du moins qui habitent dans le voisinage. Je ne m'oppose pas à la politique du département, parce que j'ai vu, avec beaucoup de regret, que plusieurs des plus belles d'entre ces îles avaient été dépouillées complètement du bois qui les couvrait, et que des feux y avaient ensuite été allumés et les avaient converties en morceaux de roc carbonisé, de sorte qu'il s'écoulera, je crois, des siècles avant qu'il y pousse un arbrisseau ou un arbre. En conséquence, j'approuve le principe d'après lequel le gouvernement a agi, mais je crois que l'honorable ministre conviendra avec moi que si l'on décide de louer ces îles, il devrait en être donné un avis suffisant, dans l'intérêt des sauvages et du public en général. Il y a une forte concurrence pour la possession des meilleures de ces îles, et avec des restrictions convenables, il serait aussi bien d'en obtenir quelque chose.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je serai très obligé à l'honorable monsieur s'il veut bien me donner un mémoire à ce sujet. Il sait, dit-il, que des annonces ont été publiées, et ensuite discontinuées, puis publiées de nouveau.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT : Je crois que c'était il y a environ trois ans, dans les mois d'août et de septembre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je verrai cela.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT : Je vais essayer d'obtenir des informations détaillées.

Sir JOHN A. MACDONALD : La politique du gouvernement a été et est encore d'essayer de louer chaque année un certain nombre de ces îles. Comme l'a dit l'honorable monsieur, il arrive souvent que nos îles sont dépouillées de leur bois. Les gens y abondent—des bateliers, des pêcheurs, et les conducteurs de trains de bois—et il n'y a pas moyen de protéger ces cinq ou six cents îles, dont quelques-unes sont de petits rochers, avec un seul arbre peut-être, très pittoresques, et qui ajoutent sans doute beaucoup à la beauté de la rivière. Dans quelques endroits, à Brockville, à Gananoque et ailleurs, on s'est opposé à la vente de ces îles, mais nous sommes arrivés à une assez bonne entente.

Par exemple, Brockville aura à louer un certain nombre de ces îles, qu'elle convertira en une sorte de parc maritime attaché à la ville, et elle payera un loyer aux sauvages, et se chargera de l'embellissement des îles ; peut-être aussi y érigera-t-elle des bâtiments pittoresques, des cottages et des chalets, comme sur la rive américaine. La politique du

Sir JOHN A. MACDONALD.

gouvernement a été de chercher à louer, à l'enchère, un certain nombre de ces îles chaque année. Nous avons fait cet essai pour la première fois il y trois ans, et, à ma grande surprise, parce que j'avais entendu dire qu'il y aurait une vive concurrence, c'est à peine s'il y en a eu, et nous avons loué deux ou trois îles pour un prix très modique. Je ne me rappelle pas quels ont été les résultats en détail, mais j'y verrai, et je donnerai une réponse complète à l'honorable monsieur, et, si la Chambre en est satisfaite, le gouvernement continuera à louer un certain nombre de ces îles chaque année, afin que ceux qui veulent avoir une résidence d'été puissent les enchérir.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Avec la permission de la Chambre, j'aimerais à faire une autre recommandation à l'honorable monsieur. Il connaît aussi bien que moi la nature de ces îles. Le gouvernement en a encore, je crois, quelques-unes d'une étendue assez considérable. Presque toute la population de Brockville et des localités en aval de cette dernière ville, ainsi que de Kingston, et d'un très grand nombre d'endroits en amont de Kingston, a coutume de faire fréquemment des excursions sur ces îles, durant l'été. Des gens vont continuellement y camper, et je crois qu'il serait très conforme à la politique ordinairement suivie de réserver une partie raisonnable de ces îles, sous la surveillance des inspecteurs des pêcheries ou d'autres personnes pouvant convenablement s'acquitter de cette tâche, pour en faire une sorte de parc public, ou de terrain public pour camper, si l'honorable monsieur veut l'appeler ainsi. Cela serait apprécié de beaucoup de personnes qui ont coutume d'aller en villégiature sur ces îles. Il n'est pas à souhaiter que toutes ces îles soient louées à des particuliers, qui en interdiront naturellement l'accès à toutes les personnes qui vont y faire des parties de plaisir ou y camper comme je l'ai déjà dit. Je ne sais pas précisément comment les choses se passent sur la rive américaine, mais je crois qu'on y a loué la plupart des îles, et qu'ainsi personne n'a la permission d'y aborder pour camper ou faire des parties de plaisir. Je crois qu'il serait très regrettable d'empêcher la chose sur nos îles. En exigeant un droit peu élevé, l'honorable monsieur pourrait pourvoir au paiement d'une ou deux personnes chargées de surveiller ces îles.

Sir JOHN A. MACDONALD : Pour ce qui concerne les plus grandes de ces îles, je crois que les remarques de l'honorable monsieur méritent à tous égards l'attention. On y fait plusieurs parties de plaisir—les unes organisées par des écoles, les autres par des ordres religieux, d'autres étrangers à l'éducation ou à la religion.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Des parties de plaisir pour la santé.

Sir JOHN A. MACDONALD : Et il serait peut-être bien, du moins sur les plus grandes de ces îles, de mettre à leur disposition un terrain pour y camper. Pour ce qui est des petites îles, ça ne serait pas praticable. Il faut exciter chez les gens l'envie de posséder ces îles ayant de pouvoir en obtenir un prix quelconque. Celui qui désire louer une île pour en faire une station balnéaire, ne veut pas que les gens y abordent pour y camper, et y allumer des feux ; quant à ce qui regarde les grandes îles, je sais parfaitement d'accord avec l'honorable monsieur.

La motion est adoptée, telle qu'amendée par l'addition des mots "celles des îles situées dans le lac Ontario ou le fleuve Saint-Laurent qui sont louées."

OFFICIERS DE SANTÉ PUBLIQUE.

M. PLATT : Je demande un état indiquant les noms des officiers de santé nommés dans les diverses cités du Canada ; les appointements payés à chacun ; copie des instructions adressées à ces officiers par le gouvernement et de tous rapports adressés par ses officiers au département.

M. POPE : Je n'ai pas d'objection à cette demande. Je dirai, cependant, que les officiers de santé sont proposés par les corporations de ville et nommés par le gouvernement.

Motion adoptée.

ENGRAIS AGRICOLES.

M. MASSUE : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour étudier la résolution suivante :

Qu'il est expédient de passer un acte pour prévenir la fraude dans la fabrication et la vente des engrais agricoles.

La motion est adoptée ; la résolution est étudiée en comité, rapportée, et adoptée par la Chambre.

M. MASSUE : Je présente un bill (n° 38) à l'effet de prévenir la fraude dans la fabrication et la vente des engrais agricoles.

Le bill est lu une première fois.

DEUXIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont lus séparément une deuxième fois.

Bill (n° 10) à l'effet d'amender de nouveau l'acte pour constituer la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saskatchewan-Sud.—(M. Kilvert.)

Bill (n° 14) à l'effet de fusionner la Chambre de Commerce de la cité de Toronto avec l'Association de la Halle aux Blés.—(M. Beaty.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Les motions demandant les états suivants sont séparément adoptées :

Copie de tous arrêtés du conseil, rapports, correspondance et papiers, non encore produits, concernant l'octroi ou le paiement de toutes subventions aux chemins de fer ; et des relevés détaillés de tous tels paiements jusqu'à date.—(M. Blake.)

Copie de toutes correspondance, dépêches et arrêtés du conseil, concernant les subventions ou octrois à la province du Manitoba, l'extension de ses limites, le territoire en contestation entre elle et la province d'Ontario, ses terres d'écoles, les terres publiques dans la province, et les questions de chemins de fer concernant la province.—(M. Blake.)

Copie des réclamations d'Eustache Dorion, du village de Lauzon, pilote, et de Moïse Leclerc, du village de Lauzon, huissier, soumises aux arbitres du Canada, en décembre dernier, ainsi que copie de toutes pièces, documents et témoignages faisant partie du dossier dans les dites causes, et copie du jugement rendu par les dits arbitres.—(M. Belleau.)

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée ; et (à 4.40 hrs p.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 4 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont successivement déposés et lus pour la première fois.

Bill (n° 40) à l'effet de modifier l'acte constitutif de la Compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York.—(M. Hickey.)

Bill (n° 41) pour constituer la Compagnie de chemin de fer de Saskatoon et du Nord.—(M. Ferguson.)

Bill (n° 42) pour constituer la Banque Commerciale du Manitoba.—(M. McCarthy.)

Bill (n° 43) à l'effet de constituer la corporation de fidéicommissaires l'Union du Canada.—(M. Hesson.)

Bill (n° 44) à l'effet d'autoriser le transport du chemin de fer Welland à la compagnie de chemin de fer le Grand Tronc du Canada, et pour autres fins.—(M. Bergin.)

DEUXIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont successivement déposés et lus pour la deuxième fois :

Bill (n° 11) concernant l'union de certaines églises méthodistes y désignées.—(M. McCarthy.)

Bill (n° 18) à l'effet de constituer en corporation les pilotes exerçant entre Montréal et Québec.—(M. Amyot.)

Bill (n° 19) accordant certains pouvoirs à la Compagnie Commerciale de Câble transatlantique.—(M. Rykert.)

Bill (n° 20) à l'effet d'amender l'acte pour constituer en corporation la Compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de l'Océan.—(M. Tupper.)

Bill (n° 21) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada.—(M. Curran.)

Bill (n° 23) à l'effet de constituer la Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott.—(M. Macmillan, Vaudreuil.)

Bill (n° 24) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie de Navigation à la vapeur d'Halifax, à resp. limitée.—(M. Stairs.)

Bill (n° 33) autorisant la Compagnie de Carbon et de Navigation du Nord-Ouest (à resp. limitée) à construire et exploiter un chemin de fer à partir de Medicine-Hat.—(M. Cameron, Victoria.)

PORT DE DÉBARQUEMENT POUR LES IMMIGRANTS EUROPÉENS.

M. LANDRY (en l'absence de M. Belleau) : Le gouvernement a-t-il pris ou est-il sur le point de prendre des arrangements quelconques pour amener le transport à Montréal des immigrants européens, et d'après ces arrangements les immigrants devront-ils débarquer à Lévis ou à Montréal ?

M. POPE : En réponse à l'honorable député, je dirai que quelques-uns des steamers, d'ordinaire les plus petits, amènent depuis quelques années des immigrants à Montréal. Le gouvernement n'a fait aucun arrangement de cette sorte ; mais, comme je viens de le dire, certains steamers amènent leurs passagers à Montréal. Je présume que la plupart des immigrants européens qui arrivent en ce pays débarqueront à la Pointe-Lévis, comme par le passé.

UN GARDE-PÊCHE POUR LE COMTÉ DE DIGBY.

M. VAIL : Un garde-pêche additionnel a-t-il été nommé récemment pour le comté de Digby ? Si oui, quel est le nom de la personne nommée, son salaire, par qui a-t-elle été recommandée, et quelles sont les limites de son district d'inspection ?

M. McLELAN : Il a été nommé un garde-pêche additionnel pour le comté de Digby. Son nom est James A. Collins, de Westport, et son salaire est de \$120 par année. Il a été recommandé par l'inspecteur des pêcheries dans la Nouvelle-Ecosse, et il est chargé de surveiller la section ouest du comté de Digby, comprenant les fles Longue et aux Eglantiers.

PORT DES LETTRES.

M. THOMPSON : Est-ce l'intention du gouvernement de modifier l'acte des postes en prescrivant que les lettres ne pesant pas plus d'une once paieront port simple ?

M. CARLING : La question est à l'étude.

MALLES SUR LE CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC, DE LA BAIE GEORGIENNE ET DU LAC ÉRIÉ.

M. LANDERKIN: Est-ce l'intention du gouvernement de donner cette année deux malles par jour aux bureaux de poste situés au nord de Palmerston, sur la ligne de chemin de fer du Grand-Tronc, de la Baie Georgienne et du Lac Érié?

M. CARLING: Le gouvernement s'occupe actuellement de cette affaire.

VOLONTAIRES DE 1837-38.

M. TYRWHITT: Je propose que le gouvernement prenne des mesures pour connaître le nombre des volontaires de 1837-38 qui sont encore vivants, leurs noms, leur âge, le corps dans lequel ils ont servi à cette époque, et leur résidence actuelle.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je présume que si les renseignements demandés sont obtenus et soumis à la Chambre, ils serviront de base à une nouvelle motion, dans le genre de celle qui suit celle-ci sur l'ordre du jour, à l'effet de reconnaître les services rendus par les volontaires en question.

Les volontaires de 1837-38 ont servi, les uns dans le Haut-Canada, les autres dans le Bas-Canada, et dans l'une et l'autre province il y a eu des volontaires des deux côtés. A moins que la Chambre ne considère que le parlement fédéral doit accorder une gratification à ces volontaires ou reconnaître de quelque manière leurs services, je ne vois pas que nous soyons justifiables d'encourir les frais qui nécessiterait le recueil de ces renseignements. Il me paraît, ainsi qu'au gouvernement, que si la gratification doit être faite, c'est par les différentes provinces, c'est-à-dire qu'il appartient à la province d'Ontario, jadis le Haut-Canada, et à la province de Québec, jadis le Bas-Canada, de reconnaître les services de leurs volontaires respectifs. Je ne pense pas qu'on puisse demander au parlement fédéral de s'occuper ainsi d'hommes qui ont servi non-seulement avant la confédération, mais encore avant l'union des Canadas, à l'époque où il y avait le Haut-Canada et le Bas-Canada, sans aucune perspective ni idée de former une seule province avec les deux.

Je le regrette personnellement; car j'étais moi-même un membre de ces volontaires; j'ai porté le mousquet dans le temps, et je me flatte d'avoir combattu aussi bravement que la plupart de mes compagnons d'armes.

M. BLAKE: Je partage entièrement l'opinion de l'honorable premier ministre, que la question est entièrement du ressort provincial, qu'elle regarde l'ancien Canada-Uni ou les provinces qui le composaient. Dans la législature d'Ontario, il y a déjà longtemps, sous la première administration, cette question fut soulevée, et le seul volontaire dont on reconnût les services fut un nommé Montgomery.

La motion est retirée.

LE BRISE-LAMES D'ANTIGONISH.

M. CAMPBELL (Victoria): Je demande copie de toute correspondance et de tous rapports d'ingénieurs transmis durant les deux dernières années, au sujet du brise-lames d'Antigonish. Je considère qu'il est très regrettable pour l'intérêt de la localité dont il s'agit que ce brise-lames ait été enlevé. La chose est arrivée une fois sous l'administration de mon honorable ami (M. Vail), et je crois que le même accident s'est produit depuis que mon honorable ami et voisin (sir Hector Langevin) est en charge du département. A tout événement, ils n'ont pas eu de chance avec cet ouvrage, et il n'est que juste de savoir quels sont ceux à qui incombe la responsabilité de ce qui est arrivé, qu'ils

M. CARLING.

soient à droit ou à gauche de la Chambre. Il faut aussi considérer s'il vaut la peine ou non de reconstruire le brise-lames.

Sir HECTOR LANGEVIN: Naturellement, les pièces dont il s'agit seront soumises à la Chambre. Je dois dire, néanmoins, à mon honorable ami, que les tempêtes qui avaient en partie détruit le brise-lames lorsque les honorables membres de la gauche étaient au pouvoir, ont continué leur œuvre depuis lors, au point que j'ai songé à abandonner complètement ces travaux. Il est évident que le brise-lames ne peut être conservé qu'au prix de dépenses telles qu'il n'y faut pas penser.

M. VAIL: Je prends la parole pour détruire une fausse impression sous laquelle la Chambre a pu tomber à la suite des paroles prononcées par mon honorable ami le député de Victoria. Le premier octroi pour la construction de ce brise-lames a été fait en 1873 par le gouvernement dont mon honorable ami (sir Hector Langevin) faisait partie, et le gouvernement Mackenzie n'a fait autre chose que maintenir l'ouvrage en bon état.

Motion adoptée.

CONCESSIONS DE TERRES BOISÉES DANS LA RÉGION DE LA RIVIÈRE DE L'ARC.

M. JACKSON: Je propose que la Chambre ordonne la production d'un état indiquant le nombre d'acres ou de milles carrés de terres boisées ou "limites à bois" concédés ou vendus par le gouvernement depuis le 1er de mars dernier dans le district de la Rivière à l'Arc, Territoire du Nord-Ouest, ou dans les environs, avec le nom ou les noms des acquéreurs ou concessionnaires, et le prix reçu par le gouvernement par acre.

J'ai lu dans un journal des États-Unis, il n'y a pas longtemps, qu'un syndicat de marchands de bois américains avait fait l'acquisition d'une étendue considérable de terres boisées ou de "limites," couvrant en tout environ 600,000 acres, dans le district de la Rivière à l'Arc, Territoire du Nord-Ouest. L'article qui donnait cette nouvelle portait aussi que ces messieurs se félicitaient vivement de leur emplette, et se vantaient d'avoir payé ces terres beaucoup moins que ce qu'elles valaient. Je voudrais savoir quels sont ceux qui ont obtenu des concessions de terres à bois dans ces conditions, et c'est pourquoi je fais la présente motion.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai pas d'objection à ce que les pièces soient soumises, mais je proposerais à l'honorable monsieur d'ajouter à sa motion les mots: "et le mode de vente" soit publique ou par encan, soit privée.

La motion, ainsi amendée, est adoptée.

ABRIS POUR LES IMMIGRANTS A LÉVIS.

M. LAURIER: Je demande copie de toute la correspondance échangée entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et le gouvernement au sujet du transfert des bâisses des immigrants et de la station de quarantaine de Lévis à Montréal. On a fait circuler dernièrement la rumeur que le gouvernement était en pourparlers avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour transférer le dépôt des immigrants de Lévis à Montréal, cela en vue de forcer peu à peu tous les immigrants à débarquer à Montréal au lieu de débarquer à Québec. Cette rumeur a été propagée par la presse et a causé un malaise constant. J'espère que le gouvernement est en mesure de dire qu'elle est absolument dénuée de fondement.

M. POPE: Je puis dire à l'honorable monsieur que le gouvernement ne désire pas plus forcer les immigrants à abandonner Québec qu'à les forcer d'y rester. Il n'y a pas et il n'y a pas eu de correspondance avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, ni avec qui que ce soit,

en vue d'enlever à Québec le dépôt des immigrants ou la quarantaine des bestiaux. Il faut dire, cependant, que des steamers de certaines lignes ont amené des immigrants à Montréal au lieu de les laisser à la Pointe-Lévis. Il importe que nous ayons, pour le bétail, une quarantaine qui soit appréciée non-seulement ici, mais dans les pays étrangers. On le comprendra sans peine quand j'aurai dit que le nombre des bestiaux amenés à cette quarantaine, et qui n'était que 900 il y a cinq ans, a été de 2,400 l'année dernière. Nous avons dépensé des sommes considérables pour ces bâtiments, et on ne pourrait trouver pour les élever un endroit plus favorable, dans tout le pays, que celui où ils se trouvent actuellement, à la Pointe-Lévis. Jamais on ne quittera cet endroit, s'il en dépend de moi.

M. LAURIER : La déclaration de l'honorable ministre me satisfait pleinement, M. l'Orateur, et je demande la permission de retirer ma motion.

La motion est retirée.

STATISTIQUE POSTALE.

M. HESSON : Je propose la production d'un état indiquant le nombre total de bureaux de poste en opération dans les provinces de la Confédération pour l'année expirée le 30 juin 1867; les milles de route postale, et le nombre total de milles de parcours, le nombre de lettres et de cartes postales, les recettes et les dépenses brutes, et un état semblable pour les années 1878 et 1879, avec la mesure d'augmentation et de diminution chaque année, selon le cas.

En proposant cette motion, je désire faire quelques observations. Grâce à l'obligeance de quelques officiers du département des postes, j'ai pu me procurer une partie des renseignements que je demande et qui serviront à indiquer quel effet une nouvelle réduction dans le prix des timbres-poste produirait sur le revenu public. Après beaucoup de recherches, j'ai trouvé quelques détails sur les recettes et les dépenses des postes dans les provinces du Haut-Canada et du Bas-Canada avant la confédération.

En 1859, le taux fut fixé à trois deniers du cours par demi-once, et à l'époque de la confédération ce taux fut réduit à trois cents. Il appert par les comptes publics que les recettes totales des postes en 1866—en déduisant une allocation de \$64,000 affectée par arrêté du conseil au service postal des Chambres et des ministères, qui était gratuit auparavant—s'élevaient à \$813,726; les dépenses étaient de \$834,561, laissant un déficit de \$20,835.

Venant maintenant à la première année complète après la confédération, après l'inauguration du taux de trois cents, je constate par les comptes publics que le parcours postal était de 21,920,000 milles, les recettes de \$973,056, et les dépenses de \$1,097,828, laissant un déficit de \$106,772.

Pour avoir une idée juste de la perte réelle résultant de la réduction du tarif postal pendant la première année complète qui suivit sa mise en opération, il faut tenir compte du déficit survenu dans les opérations du département pendant la dernière année complète qui précéda la réduction et qui se termina en 1866. Cette somme de \$20,000, déduite des \$106,772, laissait \$85,973 de déficit pour les quatre premières années qui suivirent la réduction, soit une perte d'environ dix pour cent comme résultat. En outre de cela, il est très intéressant de voir ce que le directeur général des postes disait à ce sujet dans son rapport de 1869-70 :

Les recettes postales d'Ontario et de Québec pour le trimestre expiré le 30 septembre 1869, a été de \$215,036, contre \$202,841 dans le trimestre correspondant de 1868—sous le tarif réduit dans les deux années—et si l'on pouvait compter que les opérations continueront à augmenter dans cette mesure, on couvrirait promptement la perte temporaire causée par la réduction du prix du timbre-poste dans le pays.

Nous avons aussi à tenir compte d'une autre réduction dans le prix du timbre à apposer sur les paquets, lequel, en 1869, a été réduit de 12½ cents pour huit onces à 6

cents pour quatre onces; et l'on verra que cela donne la raison d'une partie considérable du déficit dont j'ai parlé. De l'examen des résultats des cinq dernières années, nous pouvons sûrement conclure, je pense, que le gouvernement peut facilement aller encore plus loin dans la voie où nous sommes entrés pour faire face aux besoins de la population du Canada, en réduisant de 3 cents à 2 cents le timbre postal pour chaque demi-once. En 1875, le nombre de bureaux de poste était de 5,606; en 1883, il était de 6,395, soit une augmentation de 689. En 1879, la quantité de milles parcourus s'élevait à 39,598; en 1883, la route postale couvrait 44,463 milles, soit une augmentation de 5,045 milles, ou d'environ 1,000 milles par année pendant cinq ans. Le nombre total de milles parcourus sur toutes ces routes était, en 1879, de 16,156,034; en 1883, de 19,465,121, soit une augmentation de 3,309,034. De plus, en 1879, le nombre entier de lettres et de cartes postales transportées, a été de 21,930,000; en 1883, la dernière année pour laquelle nous avons des rapports de publiés, il était de 69,950,000; au même taux d'augmentation, le total, en 1883, devrait se monter à 75,000,000, soit une augmentation sur 1879, de 23,120,000. Ce sont là des chiffres très satisfaisants, établissant comme ils le font, la très grande rapidité du développement des affaires de ce département si important.

Mais si nous examinons les états du revenu et de la dépense, nous trouvons la comparaison encore plus intéressante. En 1879, le revenu était de \$1,534,363; en 1883, de \$2,264,384, soit, pour cinq ans, une augmentation de revenu de \$730,000. Les honorables messieurs peuvent dire que le déficit est très considérable, et peuvent citer ce découvert comme établissant qu'il est peu désirable de l'augmenter peut-être encore en réduisant le taux actuel. Mais tout homme qui examinera les comptes publics verra que la dépense, en 1879, était de \$2,167,266, et en 1883, de \$2,687,391. Cependant, bien qu'en 1879 le déficit ait été de \$632,903, en 1883, il n'a été que de \$423,006.

On remarquera donc que pendant que le nombre de milles parcourus a augmenté et qu'en conséquence les frais de voyages ont aussi été très considérables, nous avons pourtant fait face à cette augmentation de dépense par l'augmentation de notre revenu. Ainsi, alors qu'en 1879, le déficit était de \$632,903, en 1883, il n'était que de \$423,006, soit une réduction du déficit causée par une augmentation de \$209,896 dans le revenu pendant cinq ans, soit au taux de \$42,000 par année. Si l'on prend ceci en considération, il me semble que le directeur général des postes serait justifiable d'entreprendre de porter ce fardeau additionnel, si nous pouvons l'appeler ainsi, ou de réduire encore davantage le tarif postal.

Les honorables messieurs se souviendront que le célèbre sir Rowland Hill a estimé le coût du transport d'une lettre de Londres à Glasgow à 1/10 d. Si c'est le cas là-bas, il n'y a pas de raison pour que 2 cents ne suffisent pas pour porter une lettre d'un bout du Dominion à l'autre, et laisser encore un revenu appréciable au département; ce n'est pas pour le transport de la matière postale de ce genre que l'on subit des pertes; et, de plus, les bureaux de poste ne sont pas établis pour produire un revenu, mais pour la commodité du public. Ils ont été établis d'après le même principe qui nous a portés à entreprendre l'exécution des travaux publics, non dans l'espoir d'obtenir un revenu, mais en vue de favoriser par ce moyen le développement des affaires du pays à tel point qu'il s'en suivrait des avantages indirects supérieurs à ce que pourrait produire un revenu direct. La nécessité d'une réduction dans les frais postaux ne se fait probablement pas sentir autant dans les villes et les cités que dans les districts ruraux. Aucun de ceux qui ont eu l'expérience des premières années, de ces années de la vie de pionnier au Canada, ne peut manquer de se rappeler la joie causée par le son du cor du postillon, combien il paraissait raviver dans son cœur le souvenir et les réminiscences du

foyer, et combien on savait apprécier ces moyens de communication avec les amis qu'on avait eus dans les années passées.

Je pense, M. l'Orateur, que l'honorable directeur général des postes serait disposé à favoriser ce mouvement, et si nos collègues veulent seulement l'appuyer dans cette affaire, comme j'espère qu'ils le feront, la population profiterait de l'avantage que, je crois, elle devrait recevoir de cette réduction. Je puis en passant faire remarquer, quo bien qu'une très grande réduction ait été opérée par la remise de la taxe sur les journaux mis à la poste au lieu de publication, et qui remontait à quelque chose comme \$60,000, cependant nous trouvons que le déficit a été considérablement diminué dans les opérations de l'année dernière. Si vous faites la déduction de \$60,000—faite, je pourrais dire, en faveur de la presse du Canada, car c'était une taxe qui pesait plus directement sur elle que sur les lecteurs des journaux—du surplus qui se monte à \$403,000, vous obtenez environ \$350,000 ou \$360,000 en chiffres ronds ; je ne crois donc pas que nous ayons rien à craindre d'une réduction. Je crois encore pouvoir parler brièvement de quelques chiffres que j'ai pu me procurer en examinant les rapports américains, qui font voir que le déficit donné par l'administration du département des postes dans leur gouvernement n'a pas été, pour l'année 1860, moindre de \$10,582,543. En face de cela, M. l'Orateur, nous trouvons que ce service a, depuis lors, tellement augmenté qu'il a produit un surplus de revenu pour eux, et ils se sont vus en état de réduire à deux cents le taux postal payé par la population du pays. Comme nous nous sommes montrés disposés à entrer d'autre façon en réciprocité avec les Américains, j'espère que les honorables ministres ne resteront pas en arrière pour les rencontrer sur le même terrain ; et qu'on ne dira pas qu'il nous coûte trois cents pour envoyer une lettre aux Américains lorsqu'il ne leur en coûte que deux pour nous en envoyer une. Au sujet de la dépense pour l'administration du département des postes aux États-Unis, j'ai fait des calculs et j'ai trouvé qu'il leur en coûte quatre-vingts cents par tête pour gérer le département des postes, pendant que ce coût au Canada ne nous revient qu'à soixante cents. Je pense que c'est là un état de choses qui nous est très favorable et que nous avons à nous en féliciter. Je ne présume pas qu'il serait nécessaire au directeur général des postes, même en vue de la réduction demandée je crois par cette Chambre et par le pays, d'affamer les directeurs de postes des campagnes ; il n'aura pas besoin de suspendre une augmentation libérale du personnel dans le Grand Nord-Ouest que nous sommes à ouvrir à la colonisation avec tant de rapidité ; et il ne sera pas nécessaire de retarder d'ajouter un certain nombre de milles au parcours postal dans le cours de l'année prochaine.

L'augmentation graduelle couvrira tout cela ; et en allant au pire—et je crois que j'ai été au pire possible sans m'éloigner tout à fait du point,—la perte à subir à l'extérieur par le département ne dépassera pas \$175,000 la première année ; et dans trois ans, elle aura complètement disparu. Je crois donc que la Chambre et le pays accepteront un tel mouvement de la part du gouvernement comme un grand bienfait. Il a fait d'autres remises. Il a fait des remises de droit sur le thé et sur le café, articles qui entrent dans toutes les familles ; et la population a reconnu que c'était là un mouvement libéral de la part du gouvernement. Bien que notre revenu ait peut-être, à cause de cela, diminué quelque peu, je ne vois pas la chose d'un mauvais œil.

Nous savons que cette année a été désastreuse ; mais nous savons que le prospérité renaitra et que nous verrons bientôt de meilleures récoltes et des temps meilleurs. Je veux encore brièvement appeler l'attention des honorables ministres sur ce fait : que bien que l'on dise que nous avons un grand Nord-Ouest que nous devons munir d'une organisation postale, et qu'il est probable que le revenu sera de beaucoup moins élevé que les dépenses, et que par suite le

M. HESSON.

pays va subir une lourde perte, j'ai fait un tableau des chiffres empruntés aux comptes publics de 1882, qui fait voir que le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest ont, je pourrais presque le dire, fait eux-mêmes face à leurs dépenses pour le service postal pour cette année, le déficit n'ayant été que de \$22,868—ce qui est en vérité très peu de chose. Et je suis heureux d'avoir été mis en possession de renseignements que je crois exacts et qui m'apprennent que cette contrée est si bien peuplée de gens entreprenants, de gens instruits, et de gens d'affaires, qu'ils ont une forte correspondance, et que plus elle sera peuplée plus cette correspondance augmentera ; et j'ai pleine confiance que d'ici à cinq ans, le revenu produit par cette partie du pays égalera la dépense encourue s'il ne l'exécède pas. Je crois que la ville de Winnipeg vient déjà en troisième lieu aujourd'hui—je ne suis pas sûr qu'elle ne vienne pas en deuxième lieu—dans le service postal du Dominion du Canada. C'est là un état de choses favorable. Pour 1882, la province de l'Ontario a un déficit de \$31,773 seulement. Je pourrais en donner d'autres qui accusent un état de choses moins satisfaisant, mais il n'est pas nécessaire de fatiguer la Chambre.

J'espère en avoir dit assez sur ce sujet pour montrer que le gouvernement peut faire la chose sans affecter beaucoup le revenu général du pays.

J'ai tâché de pénétrer l'esprit des honorables députés de ce fait : qu'il n'y a rien qui va plus directement au foyer des colons qui habitent les différentes parties du Canada, que le service postal du pays. Je remarque qu'on a opéré une réduction sur le tarif postal entre le Canada et les États-Unis, en 1869, de dix cents à six cents, ou au taux de 40 pour 100, et pourtant croirait-on que le déficit dans le revenu n'a été que de \$41,653 pour l'année suivante ? Nous demandons aujourd'hui une réduction de 33 $\frac{1}{3}$ pour 100, contre 40 pour 100, et d'après mes calculs, j'ai fait voir le plus mauvais côté de la chose lorsque j'ai dit qu'il ne pouvait excéder 10 pour 100 du revenu apparent du service postal.

Motion adoptée.

ÉDIFICES PUBLICS A SAINT-THOMAS.

M. WILSON : Je demande copie de toutes les soumissions, de tous les rapports et de la correspondance ayant rapport au bureau de poste et à l'hôtel de la douane à Saint-Thomas, donnant le montant dépensé jusqu'à date, ainsi que les noms de toutes les personnes à qui partie des déboursés a été payée, et aussi le montant payé à chacune, et pour quel service.

En présentant cette motion, je désire demander au gouvernement les raisons pour lesquelles les travaux exécutés à ces édifices à Saint-Thomas, ont progressé si lentement. Je dois dire que durant la dernière session du dernier parlement, on a commencé les travaux à ces édifices à Saint-Thomas. Au cours de la campagne électorale qui a suivi, le gouvernement nous a donné à entendre qu'il avait l'intention de faire faire les travaux aussi rapidement que possible et que nous pouvions nous attendre à voir dans un an ou deux, un magnifique édifice construit en cet endroit. Cependant, dans le cours de la campagne, on a mis une rumeur en circulation—laquelle, autant que nous avons pu nous en assurer, n'était fondée sur rien—qui disait que si le comté était assez sage pour envoyer un membre de l'opposition le représenter au Parlement, nous n'aurions très probablement de construits dans cette localité ni bureau de poste ni hôtel de la douane. Lorsqu'on s'est adressé à l'honorable premier ministre à ce sujet, il a déclaré que le montant voté pour cet objet serait, naturellement, dépensé et que les édifices seraient construits. Eh bien, le comté a élu un député opposé au ministère actuel ; et nous voyons aujourd'hui que les travaux n'avancent pas aussi rapidement que nous pensons qu'ils devraient augmenter. Il se peut, et je n'entretiens à ce sujet aucun doute dans mon esprit—que le gouvernement fasse tout ce qu'il

peut raisonnablement faire. Je pense que l'entrepreneur fait peut-être tout ce qui est en son pouvoir pour faire marcher les travaux aussi rapidement qu'il peut le faire convenablement, bien qu'il se plaigne d'avoir rencontré beaucoup de difficultés, l'été dernier, lorsqu'il s'est agi d'engager des travailleurs habiles, pour la raison que chaque fois que le gouvernement rencontre de bons ouvriers, il avait soin de les engager, de leur donner des gages plus élevés que ce que nous pouvions leur offrir, et de les employer en d'autres endroits à l'exécution de travaux du gouvernement. C'est pour obtenir des renseignements à ce sujet, que je fais cette motion.

Sir HECTOR LANGEVIN : J'étais certain que l'honorable député n'attacherait aucune importance à ces rumeurs sinistres, que le gouvernement ne construirait ces édifices à Saint-Thomas que si le comté élisait un partisan du ministère. Nous ne pourrions, cela va de soi, jamais faire rien de semblable. L'honorable député donne lui-même la raison du retard, avec toute la force qu'il aurait pu désirer, c'est-à-dire que les meilleurs ouvriers sont employés ailleurs et que l'entrepreneur n'a pas pu avancer plus rapidement. J'espère que dorénavant l'entrepreneur pourra trouver de meilleurs ouvriers et remplir les conditions de son contrat. C'est l'intention du département que l'entrepreneur exécute ces travaux avec toute la célérité désirable. Naturellement, il est inutile de pousser un entrepreneur jusqu'à le contraindre d'abandonner son contrat ou de perdre une grosse somme d'argent. Nous devons avoir une certaine indulgence, mais nous devons aussi exiger qu'il emploie toute la diligence voulue pour que les travaux soient complétés dans un temps raisonnable. L'intention de mon département est que l'entrepreneur remplisse les conditions de son contrat, et je n'ai pas de doute que lorsque l'édifice sera construit, l'honorable monsieur trouvera qu'il fait honneur à son comté aussi bien qu'au gouvernement.

Motion adoptée.

OFFENSES CONTRE LA PERSONNE.

M. CAMERON (Huron) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 2) amendant la loi criminelle et donnant une plus grande portée aux dispositions de l'acte relatif à certaines offenses contre la personne.

Ce bill est en substance le même que celui soumis au Parlement dans la session de 1882, et encore dans la session de 1883. L'an dernier le bill a reçu l'assentiment du premier ministre, qui a trouvé que c'était un bill opportun, qu'il devait être adopté par la Chambre, devenir loi dans le pays, et que l'offense mentionnée dans ce bill devait être punie comme offense criminelle.

Le bill a été envoyé à un comité spécial composé de plusieurs avocats appartenant aux deux côtés de la Chambre, lequel a fait un rapport favorable à son adoption. Il a été soumis au comité général de la Chambre, a subi quelques amendements, et a finalement passé en troisième délibération. Le bill a alors été envoyé au Sénat. Il a été déposé, a subi la deuxième lecture sans recevoir d'opposition, ni d'amendement; mais à la troisième lecture, le bill a été rejeté—et, si je comprends bien, il a été rejeté parce que le ministre de la justice, bien que favorable au principe du bill, a déclaré qu'il était mieux d'en suspendre l'adoption, vu qu'il pourrait être fondu dans la loi criminelle dont on a voulu faire la codification. Ceci serait très satisfaisant si les articles de ce bill pouvaient faire partie de la loi criminelle, mais je ne vois pas très bien comment on peut le mettre dans les statuts criminels qu'on est actuellement à codifier, à moins qu'il ne devienne d'abord loi en vertu d'un acte du parlement. Voilà la raison pour laquelle je présente ce bill pour la troisième fois.

Je crois qu'il y a eu des objections très fortes contre le bill à la dernière session, surtout lors de la troisième lecture. Il

n'y a pas eu d'objection lors de la dernière lecture; on en a fait quelques légères dans le comité général; mais lors de la troisième délibération, les honorables députés qui siègent de l'autre côté de la Chambre, ont soulevé de fortes objections. Je ne suis pas pour entrer dans le moment dans les détails du bill. Comme je l'ai alors déclaré, je crois que le bill devrait devenir loi. Je crois qu'il n'est pas à notre honneur que cette offense ne soit pas depuis longtemps traitée comme une affaire criminelle. Elle ne souffre pas de discussion détaillée dans la Chambre, et c'est pour cela que je m'abstiendrai de l'exposer dans ses détails. Nous savons, M. l'Orateur, que dans presque tous les Etats de l'Union américaine, l'offense dont il s'agit dans ce bill est considérée comme une offense criminelle punissable par l'emprisonnement à termes, qui varient, selon la loi de l'Etat, de un à dix ans. Dans quelques cas, il y a amende et emprisonnement; dans d'autres, l'emprisonnement seul. Nous savons qu'en Angleterre, bien qu'il n'y ait pas de loi statutaire qui prohibe l'offense, et bien que ce ne soit pas une offense qui tombe sous le droit commun, cependant c'est, pour ainsi parler, une offense ecclésiastique, et ce sont les tribunaux ecclésiastiques qui en connaissent. En Ecosse, c'est une offense criminelle—elle y est considérée comme offense sérieuse—c'est une félonie capitale dont la punition a été commuée depuis quelques années en bannissement pour la vie.

Or, je ne vois pas pourquoi cela ne constituerait pas un crime dans ce pays. On a dit, et l'honorable député d'Hochelaga (M. Desjardins) a dit, à la dernière session, que ce bill ne devrait pas figurer dans nos lois, car il nous est impossible de prétendre qu'une personne puisse se rendre coupable de cette offense. Tout ce que je sais, c'est qu'il se commet de semblables offenses. On ne peut pas, je crois, voyager dans une province quelconque, sans voir quelquefois des causes de ce genre; et vous, M. l'Orateur, vous savez très bien, votre expérience comme avocat vous a appris qu'il se présente de ces causes devant les tribunaux, que des offenses de ce genre sont commises et que ces causes sont portées devant les tribunaux, dans le but de faire punir les coupables.

Aujourd'hui, cependant, il est impossible de punir ces personnes, à moins que l'on emploie la force pour commettre l'offense, c'est-à-dire, à moins qu'il n'y ait viol. Je propose que l'on regarde ces personnes comme coupables d'un crime lorsqu'elles auront commis cette offense. Je ne crois pas que nous devions nous contenter de la loi telle qu'elle existe; c'est-à-dire, que la personne qui commet l'offense dont j'ai parlé—dans les cas où il n'y aurait pas de viol—échappe complètement à la justice.

Je ne vois pas pourquoi, dis-je, cette offense ne constituerait pas une offense criminelle.

On dit aussi que nous ne devrions pas insérer ce bill dans nos lois, car très souvent, il servira à satisfaire une espèce de curiosité qui s'éveille presque toujours lorsque des enquêtes de ce genre ont lieu. S'il en était ainsi, et si c'était là une bonne objection à ce qu'un bill semblable fût incorporé dans les lois du pays, il y aurait une demi-douzaine d'offenses qui, en vertu de la loi, constituent des crimes et qui ne devraient pas figurer dans les statuts.

Il est impossible de s'occuper de causes semblables à moins de les exposer devant les tribunaux, et naturellement, ce n'est pas ce dont nous avons besoin; mais il est encore mieux d'adopter un semblable système que de ne pas punir de tels criminels.

Comme je l'ai déjà dit, je ne m'occupe pas de discuter longuement la question. Le premier ministre qui, autant que personne, peut, par la longue expérience qu'il a acquise en parlement, juger l'opportunité d'une loi, le premier ministre, dis-je, a approuvé le principe du bill et je me satisfais en proposant que le bill soit maintenant lu la deuxième fois.

Le bill est lu la deuxième fois.

PREUVE DANS LES CAUSES CRIMINELLES.

M. CAMERON (Huron): Je propose que le bill (n° 3) pour amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles, soit lu la deuxième fois.

Ce bill, qui a été présenté à la dernière session du parlement, est, en substance, le même que celui de l'année dernière. Les dispositions en sont simples et brèves. Il stipule que dans tous les cas de délit, le défendeur et sa femme seront témoins compétents, sujets à certaines restrictions et conditions spécifiés dans le bill.

A la dernière session, ce bill a été approuvé par le premier ministre, et renvoyé à un comité spécial, qui en a fait le rapport après l'avoir légèrement amendé.

Je propose maintenant que ce bill soit lu la deuxième fois et renvoyé à un comité spécial composé de MM. Cameron (Victoria), Ives, Wood (Brockville), Fleming, Hall et de l'auteur de la motion.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne m'oppose pas à ce que le bill soit renvoyé à un comité, composé des membres dont les noms m'ont été montrés par l'honorable préopinant. Cependant, je suggère que l'on ajoute le nom de M. Ouimet.

M. TUPPER: Je désire m'opposer à la deuxième lecture de ce bill. Je n'ai pas l'intention, en parlant sur ce sujet, de retarder pendant longtemps les délibérations de la Chambre, et la seule raison qui me pousse à demander de refuser l'adoption de cette motion, c'est que, pendant la dernière session, lorsque le principe du bill nous a été expliqué, on a exprimé à ce sujet une opinion définitive. Le bill a été renvoyé au comité et nous ne l'avons plus revu.

Dans la suite, l'honorable membre qui était alors, comme il est encore aujourd'hui, chargé de ce bill, a fait une motion distincte pour le remettre à l'ordre du jour. La Chambre a alors exprimé son opinion aussi clairement qu'elle l'avait fait auparavant, et je prétends que nous ne devons pas nous occuper de nouveau de la question, car, en cette occasion, d'honorables députés de la province de Québec et moi avons discuté le principe du bill et toute la question. Nous perdrons du temps en considérant de nouveau le bill, si les opinions des honorables membres n'ont pas changé depuis l'année dernière.

Outre la question discutée alors, je profitai de l'occasion pour faire allusion au fait que ce bill, s'il contenait quelque chose, favorisait injustement l'acquiescement des prisonniers. Je prétendais alors et je prétends encore que les avantages donnés aux prisonniers leur permettent d'obtenir justice devant tout tribunal de la Confédération et devant tout tribunal d'un pays où les lois anglaises sont en vigueur, et il n'y avait aucune raison—on n'en a montré aucune—de changer le système actuel, qui a existé pendant si longtemps en Angleterre et ici.

C'est l'honorable membre chargé du bill qui, jusqu'à un certain point, a fait naître cette opinion chez moi. En 1880 il partageait cette opinion, et si les idées qu'il avait alors étaient bonnes, il n'est pas nécessaire d'adopter ce bill.

En combattant la présentation du bill donnant aux prisonniers l'avantage de faire comparaître des témoins devant un magistrat, dans les enquêtes préliminaires, il disait :

Nous savons bien, en tout cas ceux d'entre nous qui ont en quelque expérience dans l'administration de la loi criminelle, qu'en règle générale il est difficile aujourd'hui de faire reconnaître coupable des personnes accusées, et nous ne devrions pas, par notre législation, augmenter ces difficultés.

Il disait encore :

Les criminalistes savent bien que les chances sont toutes en faveur du prisonnier, et que, sur un homme innocent, reconnu coupable, il s'échappe 999 coupables. En règle générale, le prisonnier est jugé par ses pairs et peut profiter de tous les points obscurs qui peuvent se rencontrer dans la loi.

Naturellement, l'honorable membre pouvait prétendre qu'il ne se propose pas de donner au prisonnier quelque chance additionnelle, mais de permettre à la couronne

M. CAMERON (Huron).

d'exécuter la loi le plus tôt possible. Cependant, je prétends, et tout membre qui l'examine pourra voir que c'est un bill en faveur du prisonnier, et cela, comme je le crois, sans raison. Je prétends qu'une semblable loi donne au coupable une chance de plus de s'échapper.

Je me suis levé seulement dans le but d'attirer l'attention de la Chambre sur la nature du bill, et je terminerai en proposant, en amendement, que ce bill ne soit pas lu une deuxième fois aujourd'hui, mais dans six mois.

M. LISTER: L'honorable membre qui vient de proposer le renvoi à six mois, dit qu'une des raisons qui devraient faire adopter son amendement, c'est qu'à la dernière session, un certain nombre de membres ont voté contre le principe du bill ; mais il semble avoir tout à fait oublié qu'il est possible qu'entre la dernière session et celle-ci, ces membres aient changé d'opinion. Je n'admets pas les raisons qui poussent l'honorable préopinant à refuser d'appuyer le bill.

Au contraire, je crois que l'on devrait l'adopter, et qu'aujourd'hui, il serait à désirer que les principes qu'il contient fussent reconnus comme loi. Nous voyons qu'aux États-Unis, il existe, dans presque tous les États, un acte tout à fait semblable. Nous voyons qu'en Angleterre, pendant les quelques dernières années, des personnes intéressées dans des procès civils ont été admises comme témoins compétents, et la jurisprudence anglaise fait loi dans le pays. Il n'y a que quelques années, un intéressé dans un procès, qui, peut-être, était la seule personne capable de donner des renseignements sur la question en litige, était exclu de la tribune des témoins, et probablement ses droits étaient pourtant complètement ignorés. On s'est aperçu qu'une telle loi était injuste et on l'a modifiée de façon à permettre aux intéressés dans des procès civils, de rendre témoignage en leur faveur.

Je désire seulement renvoyer l'honorable membre à l'acte de Scott et à plusieurs autres actes d'une nature semi-criminelle, où les accusés sont témoins compétents et sujets à la contrainte par corps.

Comme je l'ai déjà dit, il existe une loi analogue aux États-Unis depuis plusieurs années, et j'affirme, sans crainte que l'on réussisse à me contredire, que la loi criminelle est aussi bien administrée aux États-Unis qu'ici.

L'honorable membre, je crois, a envisagé la question à un point de vue étroit, mesquin ; il craint qu'il ne s'échappe de hommes qui mériteraient d'être punis. Tous ceux qui ont de l'expérience dans les affaires criminelles, savent qu'il arrive fréquemment que l'homme même qui pourrait jeter quelque lumière dans une cause, ne peut pas donner son témoignage. Je prétends qu'en le transquestionnant, il ne serait pas difficile de prouver si le prisonnier s'est parjuré.

Je crois que le bill devrait au moins être lu une deuxième fois, afin qu'il fût permis aux membres de cette Chambre de le discuter avec calme et sans passion.

M. IVES: D'après ce que je vois, ce bill a pour objet de donner une application plus étendue au principe qui, pendant les deux ou trois dernières années, a été suivi dans des causes de voies de fait ordinaires ; c'est-à-dire l'examen de l'accusé. Je crois qu'il conviendrait que quelques membres de cette Chambre, qui ont beaucoup d'expérience comme criminalistes, fissent connaître les observations qu'ils ont faites sur la façon dont a fonctionné la loi actuelle dans laquelle nous avons le principe de cet acte.

Si ce bill s'appliquait, comme s'appliquait, je crois, celui de l'an dernier, à toutes les offenses, aux félonies et aux délits, je n'en voterais certainement pas la deuxième lecture. Je ne m'appuierais pas sur la raison donnée par l'honorable membre, qui donnerait au prisonnier une meilleure chance d'échapper, mais je le ferais, parce que, d'après moi, il causerait un dommage sérieux au prisonnier accusé d'avoir commis une offense capitale.

La deuxième clause stipule que si le prisonnier ne demande pas à être examiné, ce fait ne sera pas pris en considération par la poursuite ni par le juge, mais il serait tout à fait impossible, par quelque législation que ce fût, d'empêcher un jury de tirer ses conclusions si un prisonnier refusait d'offrir son témoignage dans de telles circonstances. Je crois qu'il serait très dangereux d'appliquer ce principe à la félonie; mais loin de partager l'opinion émise par l'honorable député qui a proposé l'amendement, que ce serait offrir au coupable un nouveau moyen de s'échapper, je crois que cette loi produirait très probablement l'effet contraire, et qu'un prisonnier qui passerait du banc des accusés dans la tribune des témoins, contribuerait plus vraisemblablement à mettre sa cause en danger qu'à l'aider.

D'après l'expérience que j'ai acquise, la loi actuelle, qui permet aux accusés, dans les procès de voies de fait ordinaires, de rendre témoignage dans leur propre cause, est, en réalité, lettre morte; cependant, j'aimerais entendre des avocats qui ont une longue expérience des affaires criminelles exprimer leurs opinions à ce sujet.

M. OUIMET: Il est admis qu'il serait dangereux pour un prisonnier de ne pas rendre son témoignage quand la loi lui permet de le faire; et bien que la loi puisse dire que le jury et le tribunal ne doivent pas être prévenus par ce fait, il est bien certain qu'il y a toujours des jurés qui le seront.

Et puis, il se présente une considération plus importante dont cette Chambre doit tenir compte. Vous obligez, en réalité, un homme à rendre témoignage dans sa propre cause, et, partant, vous l'obligerez, dans plusieurs cas, à se parjurer. Le parjure n'est-il pas une chose que l'on doit éviter avec soin dans la société?

Je prétends que la sainteté du serment est la base même de notre société. Si vous faites du parjure une chose ordinaire, une chose de tous les jours, la sainteté du serment disparaîtra et l'administration de la justice en général en souffrira. Quelle sera la conséquence si la plupart des gens viennent à regarder le parjure comme une affaire d'aucune importance; surtout, si nous proclamons qu'un homme doit se parjurer s'il ne veut pas être envoyé en prison? Cette loi ne sera d'aucun secours au prisonnier, s'il est innocent; mais s'il ne l'est pas, il sera porté à se parjurer, et ce sera un mal plus grand que de déclarer coupable un homme innocent sur un grand nombre de coupables.

Je dis que ce bill émet un mauvais principe, un principe que l'on ne devrait pas faire passer dans nos lois sans y réfléchir sérieusement. Pour ces raisons, je voterai pour que la deuxième lecture du bill soit renvoyée à six mois.

M. WOODWORTH: Mon honorable ami attache beaucoup d'importance à la théorie que dans le cas où l'accusé ne monte pas dans la tribune des témoins pour rendre son témoignage, ce refus de sa part contribuera à l'incriminer davantage aux yeux du tribunal. En conséquence, il prétend que le bill sera désavantageux au prisonnier.

D'un autre côté, mon honorable ami le député de Pictou (M. Tupper), a émis l'idée que ce serait agir entièrement en faveur du prisonnier que de lui permettre de rendre témoignage dans sa propre cause. Il est difficile de concilier les deux arguments, et cependant, les deux membres se proposent de voter du même côté.

Je dis à mes honorables amis qu'ils ont tort l'un et l'autre. Cette loi ne donnerait pas du tout un avantage injuste au prisonnier; elle ne lui causerait pas non plus de dommage s'il refusait de monter dans la tribune des témoins, car la deuxième clause du bill stipule:

Si un accusé subit son procès devant un jury et ne s'offre pas comme témoin ou ne devient pas témoin au cours du procès, il ne sera pas permis au poursuivant ou à son avocat de faire des observations, au cours du procès, sur le fait qu'il n'aura pas offert son témoignage ou n'aura pas témoigné, et le juge président au procès ne devra, non plus, faire aucune observation à cet égard.

En conséquence, ce refus du prisonnier ne lui causerait pas le moindre dommage. Mais comment le bill donnerait-

il un avantage injuste au prisonnier? Tout homme est supposé être innocent, tant qu'il n'y a contre lui aucune preuve de culpabilité—mais il arrive souvent qu'un homme, mis sur le banc des accusés pour subir son procès pour un crime dont il n'est pas coupable, soit accablé par une foule de témoignages obtenus pour la circonstance et faux sous plusieurs rapports, et qu'il reste là muet, incapable de dire aux jurés tout ce qu'il connaît, et partant, impuissant à faire disparaître de leur esprit les doutes nombreux qu'ils peuvent avoir, des doutes qui ne les empêchent pas de rendre un verdict conforme aux faits. Entrez dans une salle d'audience, écoutez les témoignages rendus contre un prisonnier, et regardez ce dernier. On est porté naturellement à supposer qu'un homme qui comparait devant un tribunal et que l'on accuse d'un crime, en est coupable. Plus d'une fois, j'ai pu constater ces faits. Mais faites passer cet homme du banc des accusés dans la tribune des témoins, afin que les jurés puissent voir sa contenance, le jeu de sa figure, ses yeux, et aussitôt disparaît l'accusation qui aurait pesé sur lui s'il fût resté au banc des prisonniers. Tous ceux qui ont assisté aux séances de nos tribunaux ne peuvent-ils pas confirmer ce que je dis? Et, certainement, il n'y a rien qui fasse injure aux droits de la couronne dans le fait de permettre à un homme de rendre témoignage, lorsqu'il est soumis au contre-interrogatoire le plus sévère possible. S'il se contredit dans cet interrogatoire, il sert par là les intérêts de la justice. Mais voudriez-vous qu'un homme fût reconnu coupable quand, s'il lui était simplement permis d'ouvrir la bouche et de donner son témoignage, il pourrait prouver son innocence?

Le but de la loi n'est pas de faire déclarer un homme coupable s'il est innocent, mais de le faire déclarer coupable s'il l'est, et de trouver la vérité. Et il est impossible qu'un homme coupable se libère lorsqu'il entre dans la tribune des témoins pour subir le contre-interrogatoire d'un avocat d'expérience.

Mais mon honorable ami dit: oh! vous allez mettre une prime sur le parjure! Tout le monde ne sait-il pas que dans des causes où des sommes considérables sont en jeu, on permet aujourd'hui aux gens de rendre témoignage dans leur propre cause. Et dans ces causes, il y a, pour les avares, presque autant d'encouragement au parjure que dans les causes de délit; dans certains cas il y en a plus. Et tout homme de bon sens et de jugement n'osera entrer dans la tribune des témoins pour rendre un faux témoignage, lorsqu'il saura qu'il doit être soumis à un contre-interrogatoire sévère. Vous ne pouvez pas encourager ainsi le parjure. Il se commet plus de parjures en une année en préparant les listes électorales des différentes provinces, qu'il s'en commettrait en dix ans en vertu de cette loi; et cependant mon honorable ami, qui est depuis longtemps dans la politique et qui a vu tout cela, a une grande horreur du parjure. Ce n'est qu'un fantôme que nous montrent les honorables membres opposés à ce bill. Nous ne proposons pas cette loi pour faire une expérience.

Le même usage a été suivi devant les tribunaux des États-Unis, et cependant, dans neuf cas sur dix, on ne soupçonne pas qu'il y ait parjure. Sans doute qu'un individu rendrait le témoignage le plus avantageux possible pour lui—il a droit de le faire; mais s'il va plus loin, il s'expose à être convaincu de parjure. Si la seule objection que mes honorables amis puissent formuler contre ce bill consiste dans le fait qu'il provoquera le parjure, la raison sur laquelle ils s'appuient est bien futile.

Ce bill ne s'applique qu'aux délits, et non aux félonies. Je connais des causes actuellement pendantes devant les tribunaux du Canada, et dans lesquelles, je crois, on a mis en accusation pour des offenses qu'ils n'ont pas commises, des personnes qui, si elles avaient la permission de donner leur déposition, en vertu de cet acte, déchireraient le réseau de faussetés qui les enveloppe, et vengeraient leur innocence.

Je n'étais pas présent lorsque ce bill fut présenté à la Chambre, pendant la dernière session; mais je serai très heureux de voter son adoption, afin d'en faire l'essai.

M. DALY: J'envisage cette question à un point de vue tout à fait différent de celui où s'est placé le dernier orateur. Je crois que les sympathies d'un juge et d'un jury, et de ceux en général qui sont devant un tribunal, sont plutôt en faveur d'un prisonnier qu'hostiles à ce dernier, lorsqu'il est à la barre. La nature de la plupart des gens est telle que, lorsqu'ils voient un homme dans cette malheureuse position, ils lui accordent naturellement leurs sympathies, et sont loin d'être portés à le condamner sans l'entendre.

Ce bill ne devrait pas devenir loi, parce que c'est l'introduction de la pointe aiguë d'un coin, lequel, s'il est enfoncé tout à fait, rendra impossible le bon fonctionnement de nos lois criminelles.

La pratique anglaise, que nous avons suivie depuis des années, a subi l'épreuve du temps, et je ne puis voir aucune raison aujourd'hui de la changer.

Si nous admettons le principe qu'un prisonnier accusé de délit peut avoir la permission de déposer en sa faveur, pourquoi nous arrêterions-nous là? Pourquoi n'accorderions-nous pas le même privilège à un individu accusé de félonie?

Le principe est erroné, et ne devrait pas être incorporé dans nos lois.

Je crois, avec l'honorable député de Laval, que cette loi constituerait une prime directe et un encouragement trop grand à la commission du crime de parjure. Je considère qu'un prisonnier accusé de délit est, quoi qu'on en ait dit, plus porté à cacher la vérité ou à déclarer comme vrai ce qui est faux, que celui qui est partie dans une action civile. A mon sens, son droit de rendre témoignage dans une cause civile est une toute autre affaire. Bien que, suivant moi, dans ce dernier cas, ce soit bien et convenable, je ne crois pas qu'une personne accusée de délit devrait avoir la permission de déposer en sa faveur.

On doit aussi se rappeler que l'on demande toujours au prisonnier à la barre ce qu'il a à dire, de sorte que, bien qu'on ne lui permette pas de rendre témoignage, il peut faire sa défense en général; et si sa version a une apparence de vérité, le juge lui accordera toute la valeur qu'elle mérite, quoique la déclaration ne soit pas faite sous serment. Il a conséquemment l'occasion de montrer au juge son innocence tout autant que si on lui permettait de déposer sous serment.

Je crois que l'administration de la justice criminelle s'en trouverait mieux si ce bill était renvoyé à six mois, au lieu d'être adopté.

M. BRECKEN: Un des arguments de l'honorable député d'Halifax contre ce bill, c'est que la vieille règle qui déclare un criminel inhabile à rendre témoignage dans sa propre cause fonctionne bien.

Nous savons que l'on perfectionne continuellement les lois de la preuve.

Il n'y a pas plus de trente ans, avant la passation de l'acte de lord Campbell, les parties dans une cause civile ne pouvaient être témoins compétents, et nulle personne intéressée de quelque manière que ce fût dans la cause ne pouvait non plus être entendue.

Toutes les objections que l'on soulève contre ce bill l'ont été contre l'acte de lord Campbell. Dans la première cause jugée à Westminster sous l'opération de cet acte, je ne sais pas au juste si le lord chef baron Pollock ne présidait pas au tribunal, une des parties dont la cause fut mise en accusation pour parjure; et je crois que la coutume de mettre de pareils témoins en accusation a été suivie pendant une courte période.

Nous pourrions aussi bien dire que l'acte de lord Campbell était un encouragement au parjure, parce qu'il poussait les parties intéressées à dévier de la vérité, et qu'en conséquence il aurait dû être abrogé, que d'opposer à ce bill la même objection.

M. WOODWORTH.

Ce bill est limité aux délits.

J'ai eu pendant plusieurs années, en ma qualité d'avocat de la couronne dans la province d'où je viens, de nombreuses occasions d'observer, et l'expérience que j'ai acquise me porte à dire que cette loi projetée mènerait et contribuerait à une meilleure administration de la justice, en admettant ceux qui passent en jugement pour délit à déposer comme témoins compétents.

Ce que nous devrions d'abord chercher, c'est le moyen le plus efficace de découvrir la vérité. Lorsque des témoins comparaissent devant une cour de justice, il n'y a pas de doute qu'il ne s'y commette des parjures; et je dirai que dans les poursuites intentées en vertu de l'acte de Scott, il en vient à peine une devant les tribunaux dans laquelle il n'y ait peut-être pas chez les témoins quelque écart plus ou moins accusé, de la vérité.

Si nous sommes pour établir une ligne de démarcation, nous devrions prendre beaucoup de précautions et choisir quels sont ceux qui sont compétents à rendre témoignage en cour de justice.

Pour ce qui est de la personne accusée de délit, il est évident que le poursuivant ne peut la forcer de déposer comme témoin.

L'honorable député de Laval a prétendu que si, dans une défense, un prisonnier refusait de se laisser interroger, bien que par cet acte, il soit interdit à l'avocat et au juge de faire des commentaires, son refus lui nuirait néanmoins dans l'esprit des jurés. Il en serait probablement ainsi. Je ne puis concevoir qu'un homme qui subit son procès et qui est compétent à rendre témoignage en sa faveur refuserait de le faire, admettant par là qu'il n'a rien à dire pour sa défense, et un tel refus lui serait sans doute préjudiciable. Je comprends parfaitement que, lorsque la preuve est très égale des deux côtés, et qu'il est difficile aux jurés de se former une opinion quant à la crédibilité des témoins de part et d'autre, si le prisonnier refusait d'entrer dans la tribune, il créerait dans l'esprit des jurés une impression défavorable à sa cause, mais je ne crois pas qu'une pareille impression serait contraire à la justice. Il est impossible de comprendre qu'un homme restât assis tranquille à la barre et refusât de déposer en sa faveur, s'il pouvait dire quelque chose pour atténuer l'accusation pour laquelle il a été mis en accusation ou y répondre. Si, dans une cause civile, lorsque la propriété et la réputation d'une personne peuvent être en jeu, cette dernière est considérée comme témoin compétent, je ne vois pas pourquoi on devrait lui fermer la bouche lorsqu'elle est accusée de délit.

Nous aurions tort de retourner au vénérable système, suivi jadis, en matière de procédure criminelle. Il n'y a qu'un petit nombre d'années, on refusait à un criminel le privilège de se faire défendre par un avocat, et aujourd'hui nous rougissons presque de reconnaître plusieurs autres règles qui étaient applicables dans la conduite des poursuites criminelles.

Il se peut, à la vérité, que ceci porte, dans certains cas, un individu à dévier de la vérité—à se parjurer; mais c'est une chose que la législation n'a pu prévenir, et je ne vois pas comment cette loi projetée peut faire tort à la poursuite, lorsque l'avocat de la poursuite a le droit de transquestionner le prisonnier.

Je me rappelle avoir été témoin, une fois, et une seule fois, d'un exemple de ce genre. J'étais devant une cour criminelle de l'État du Maine, où j'assistais au procès d'un jeune homme accusé de vol. Le prisonnier quitta le banc des accusés pour entrer dans la tribune des témoins, où il fut interrogé, et après qu'il eut subi son examen, si j'eusse fait partie du jury, je n'aurais pas hésité un seul instant à rendre contre lui un verdict de culpabilité.

Je crois que l'adoption de ce bill ne serait pas préjudiciable à l'administration de la justice criminelle.

M. CAMERON (Huron): Je désire répliquer en quelques mots à ce qui a été dit dans ce débat.

J'aurais discuté la question plus à fond si je ne m'étais pas attendu que ce bill subirait une seconde lecture, puis serait renvoyé à un comité spécial, rapporté par ce dernier, et qu'après le rapport de ce comité, lorsque nous aurions connu la forme qu'aurait pris le bill, nous serions plus en état de traiter toute la question.

L'honorable monsieur qui a proposé le renvoi à six mois a appuyé son opposition au bill sur deux raisons. Il a dit que pendant la dernière session, le même bill fut rejeté par la Chambre—c'est-à-dire que le comité leva sa séance sans faire rapport, et conséquemment la Chambre rejeta le bill; que je proposai de remettre le bill devant la Chambre, mais que la motion fut rejetée, et qu'en conséquence le Parlement s'étant prononcé sur le bill, c'était une perte de temps que de le discuter de nouveau.

L'honorable monsieur fait complètement erreur. La Chambre ne s'est jamais prononcée sur ce bill. C'était un bill tout à fait différent. Vous vous rappelez, M. l'Orateur, que pendant la dernière session j'ai proposé la deuxième lecture du bill, et que ce dernier fut alors renvoyé à un comité spécial, sur la recommandation du premier ministre, puis sur cette recommandation cinq autres bills, dont deux du même genre et trois d'une nature tout à fait différente, furent renvoyés au même comité. Un de ces bills, auquel plusieurs membres de cette Chambre s'opposèrent, avait pour but de permettre aux agnostiques de rendre témoignage devant les cours de justice. Le comité se réunit pour étudier ces bills, et, bien qu'à mon sens il ne fût pas sage de notre part de les refondre en un bill, c'est ce que nous fîmes. Lorsque ce bill vint devant la Chambre, quelques députés s'opposèrent à la clause donnant aux agnostiques le droit de rendre témoignage; d'autres s'objectèrent à ce que l'on permit aux défenseurs, dans les causes instituées pour délits, de se faire entendre comme témoins, et quelques-uns s'opposèrent à d'autres dispositions du bill. En conséquence, toute l'opposition réunie amena le rejet du bill. Je nie absolument qu'il ait jamais été soumis à la Chambre dans la forme sous laquelle il est absolument présenté; ainsi cette raison sur laquelle s'appuyait l'honorable monsieur se trouve complètement détruite.

L'honorable député de Laval (M. Ouimet) a dit que ce bill ne devrait pas être adopté parce qu'il constituerait un encouragement au parjure. C'est là l'argument qu'on a fait valoir chaque fois qu'il a été question de modifier la loi de la preuve. Dans la province d'Ontario et en Angleterre, lorsqu'on a changé la loi de manière à permettre au défendeur et au demandeur, parties dans un procès en matière civile, de rendre témoignage, des Salomon comme l'honorable député de Pictou (M. Tupper) et l'honorable député de Laval se sont levés et ont dit que, comme résultat, chaque homme qui entrerait dans la tribune des témoins, demandeur ou défendeur, serait porté à se parjurer; que c'était offrir une prime au parjure—offrir aux témoins une certaine somme d'argent pour perdre leurs âmes.

Cet argument n'influença point la législature, et je demandai maintenant à l'honorable monsieur, après une expérience de tant d'années, s'il retournerait à l'ancienne loi, qui était en force avant son admission au barreau, et même avant sa naissance, et s'il empêcherait les demandeurs et les défendeurs dans les causes civiles de rendre témoignage. Je vous demande, M. l'Orateur, à vous qui avez une si grande expérience au barreau, si vous retourneriez à la pratique d'autrefois, alors que ceux qui pouvaient dans une cause dire tout ce qui en était, avaient la bouche close et ne pouvaient dire un mot.

Les cas que j'ai prévus sont d'un caractère quasi civil. Ce ne sont pas des félonies, bien qu'à mon sens il ne serait pas mal d'appliquer les dispositions aux félonies; mais je crois qu'il est bon de progresser lentement, et que nous devrions d'abord faire l'essai du bill dans les cas de délits, voir comment il fonctionnera.

Ce n'est pas un principe nouveau en Angleterre ni en Canada. Comme l'a dit mon honorable ami de Richmond et Wolfe (M. Ives), l'honorable monsieur sait que, dans les cas d'assaut et batterie, le prévenu peut, sous notre loi, entrer dans la tribune des témoins et dire sa version, et, lorsque les jurés ont entendu cette version, ils peuvent juger si elle est vraie ou fautive; s'il a pu lui-même détruire l'impression produite par la preuve faite par la couronne, ou s'il n'y a pas réussi.

Il en est de même dans la loi électorale, passée en 1874 par les honorables messieurs qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, dans le temps qu'ils siégeaient à la droite. Nous savons que dans les actions pénales, sous la loi électorale, le défendeur a parfaitement le droit d'entrer dans la tribune des témoins dire sa version, et alors le jury a à décider si cette version est véridique ou non. La Chambre a approuvé le principe du bill pendant la dernière session. Mon honorable ami de Norfolk (M. Charlton) a présenté un bill contenant des clauses sévères et imposant des peines rigoureuses, mais permettant au défendeur d'aller raconter sa version dans la tribune des témoins. La chose a été reconquise maintes et maintes fois par le Parlement. Elle a été reconquise en Angleterre, où, dans certains cas, le défendeur peut aller dans la tribune des témoins dire ce qu'il sait. Si nous l'avons admise dans les procédures civiles et criminelles, si elle est admise en Angleterre jusqu'à un point déterminé et ici dans une semblable limite, quelles raisons a-t-on fait valoir contre son application dans tous les cas qui se présentent sous la forme particulière de délits? Je n'en connais aucune.

Comme l'a dit mon honorable ami de King (M. Woodworth), il arrive qu'un prévenu est mis sur le banc des accusés et passe en jugement devant ses pairs pour une offense criminelle; les témoins de la couronne racontent les faits d'une manière, c'est une preuve de circonstance, peut-être clairement de circonstance; peut-être ne manque-t-il pas un seul anneau à toute la chaîne de la preuve, et celle-ci est suffisante pour convaincre tout homme raisonnable; mais celui qui peut raconter tous les faits n'a pas la permission de le faire; il a les lèvres scellées. Il désire être appelé en témoignage pour raconter sa version, et faire corroborer sa déclaration par le témoignage de sa femme. Quelle est la réponse? Le bon sens voudrait qu'on leur permît de raconter les faits à leur manière, mais la loi répond qu'ils ne peuvent avoir cette permission, parce qu'il n'ont pas le droit de dire un mot en leur faveur; quelque légère que soit l'offense. L'avocat peut soulever des doutes, et des difficultés, et signaler des contradictions, mais celui qui est en état de tout dire ne peut articuler un mot pour sa défense.

Je demande à la Chambre si cela est équitable ou juste à l'égard d'un homme qui subit peut-être son procès pour une légère offense, et qui, s'il était condamné, le serait peut-être à une amende de \$10 ou à vingt-quatre heures de prison. Cependant la loi actuelle dit que cet homme ne peut raconter sa version.

Pendant la session de 1880, j'ai donné quelques exemples de l'extrême difficulté qu'éprouvent les prisonniers qui subissent leur procès pour ces légères offenses. J'ai cité le cas d'un ministre de l'église anglicane, qui tenait un pensionnat de jeunes filles. Deux ou trois de ces dernières ourdirent un complot pour accuser ce monsieur d'une offense criminelle. Quelques-unes entrèrent dans la tribune des témoins et dirent une histoire claire, et toute l'habileté de l'avocat ne put ébranler en quoi que ce fut leur témoignage. L'infortuné ministre fut déclaré coupable et condamné à un long terme d'emprisonnement.

Plus tard, il survint des faits qui le portèrent à croire qu'il pourrait les convaincre de conspiration contre lui. Une accusation de parjure fut portée contre elles, et la preuve faite démontra sans l'ombre d'un doute, comme le déclara le juge, que les témoignages rendus contre lui étaient faux.

La sentence fut commuée, mais le mal avait été fait. La réputation du ministre était détruite. Il avait passé six mois en prison commune, et, bien qu'il y eût été condamné sur de faux témoignages, il n'aurait point dû y être envoyé. S'il avait pu, en premier lieu, déposer comme témoin, la chose ne serait pas arrivée. Il aurait rendu un témoignage que les jurés auraient peut-être cru, et il n'aurait pas été placé dans cette malheureuse position.

Je me souviens d'un autre cas arrivé il y a environ vingt ans, au sujet d'un infortuné avocat, et lorsque mes amis de la droite en auront entendu le récit, peut-être changeront-ils d'opinion sur l'opportunité de permettre à l'accusé de déposer comme témoin dans sa propre cause. A Londres, en Angleterre, deux personnes allèrent consulter un éminent avocat sur les moyens à prendre pour obtenir des lettres d'administration d'une succession importante. L'avocat donna son opinion, se fiant à l'histoire claire et apparemment véridique qu'ils lui racontèrent, et ces personnes obtinrent l'administration de cette succession *ab intestat*.

Mais aussitôt qu'ils furent en possession de la propriété ils s'enfuirent en l'emportant—dans tous les cas ils sortirent de Londres et se rendirent dans un endroit où on ne pouvait les découvrir, et il est advenu peu de temps après qu'ils n'avaient pas droit à la succession; que c'était de leur part un acte tout à fait frauduleux. Les propriétaires des biens de la succession, les véritables héritiers d'après la loi, ceux qui avaient vraiment droit à la succession, intentèrent une poursuite contre ces deux hommes et contre le malheureux avocat. Ils subirent leur procès; on entendit la preuve; ils furent convaincus, et l'avocat a été condamné à un bannissement de dix ans. Il y eut plus tard une enquête, et le ministre de l'intérieur devint parfaitement convaincu que l'avocat, pour ce qui le concernait, avait agi, comme font tous les avocats, avec une honnêteté et une droiture parfaites; qu'on n'aurait pas du tout dû le comprendre dans la poursuite et qu'il n'aurait pas dû être condamné. Immédiatement le ministre de l'intérieur ordonna la mise en liberté du malheureux avocat. Mais il avait déjà subi six mois de bannissement; son caractère était terni; sa réputation était ruinée; et son avenir professionnel détruit. Toute la vie de cet homme était souillée et empoisonnée parce qu'il avait été condamné sur un faux témoignage qu'il aurait pu anéantir s'il avait pénétré dans la tribune des témoins. Eh bien, M. l'Orateur, si l'on avait permis à cet homme d'entrer dans la tribune des témoins et de raconter sa propre histoire, comme il avait droit de le faire, il n'eût pas été possible d'obtenir de condamnation contre lui, car il aurait pu convaincre le jury, comme il a pu convaincre le ministre de l'intérieur, qu'il n'avait pas participé à la fraude.

Je dis donc qu'en s'appuyant sur tous les principes de franchise, sur tous les principes de justice, nous devrions faire triompher davantage le principe que nous avons déjà inséré dans notre loi statutaire, et permettre, dans tous les cas, aux défendeurs dans les causes de délit—celles qui n'ont pas un caractère de félonie—d'entrer dans la tribune des témoins et de donner leur propre version. Il est de simple justice qu'ils le fassent et il n'y a pas de danger à redouter de la chose. L'honorable député de Laval (M. Onimet) craint de voir chaque homme qui entre dans la tribune des témoins, alors qu'il est défendeur dans une cause, commettre un parjure volontaire et corrompu. Ainsi que je l'ai déjà dit, on a invoqué le même argument du député de Laval lorsqu'on a proposé de permettre aux hommes compétents de rendre témoignage en leur nom dans les procès au civil. On se sert toujours du même argument, quels que soient les changements proposés à la loi. Vous trouverez toujours des gens qui sont de cinquante ans en arrière de leur siècle—vingt-cinq ans dans tous les cas—des Rip Van Winkle qui dorment pendant que le monde marche.

Mais, M. l'Orateur, le monde marchera malgré eux, et il acceptera le principe qu'il n'est que juste et honnête que mes engagés déjà.

M. CAMERON (Huron).

nous légiférons dans ce sens. Et je demande à cette Chambre aujourd'hui de faire acte de justice, je lui demande de faire un autre pas en avant dans la voie où nous sommes.

Je pourrais citer des douzaines de cas semblables qui sont venus à ma connaissance par la lecture, et où il était de la plus haute importance possible que les défendeurs dans ces causes quasi-civiles eussent la permission de donner leur propre version. Je crois cependant en avoir cité assez pour convaincre les gens raisonnables que ce bill n'a pas de caractère dangereux; qu'il ne contient aucune disposition vicieuse, et qu'il n'y a pas plus de danger de voir sous l'opération de ce bill des gens commettre le parjure volontaire et corrompu que sous l'opération du bill qui les autorise à donner leur témoignage dans les causes civiles. Est-ce que mon honorable ami dira à cette Chambre qu'un homme est plus porté à commettre le parjure volontaire et corrompu s'il est chargé de l'accusation d'avoir obtenu, peut-être, une piastre en valeur de marchandises par un moyen frauduleux, alors que, s'il était condamné, il aurait vingt-quatre heures de prison, qu'un autre homme qui se rend coupable de fraude, qui dans un procès où il peut y avoir en jeu un million d'argent, et qui, s'il était condamné, perdrait tout l'argent qu'il a au monde? Il y a certainement autant de raison de redouter qu'un homme commette le parjure dans un cas comme dans l'autre; de sorte que il n'y a rien que l'argument invoqué par mon honorable ami puisse faire craindre, si on donne au principe la portée qu'on lui a déjà attribuée. J'espère donc qu'on permettra que ce bill subisse sa deuxième lecture, et quand il sera soumis au comité, s'il y a des articles auxquels on puisse faire objection, on pourra les faire disparaître.

M. OUMET: Mon honorable ami paraît ne pas savoir que dans la province de Québec, on ne permet à personne de témoigner en sa propre cause, même dans les procès civils.

M. CAMERON: On devrait le permettre.

M. TUPPER: Avant que la question soit mise aux voix, j'aimerais rappeler à l'honorable préopinant que lorsqu'il accuse d'être des Rip Van Winkle ceux qui objectent à cette législation....

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut pas parler une deuxième fois. Il n'y a que celui qui présente la motion qui peut le faire.

L'amendement (M. Tupper) demandant le renvoi à six mois est rejeté par la division suivante:—

Pour:

Messieurs

Abbott,	Dawson,	Landry (Montmagny),
Amyot,	Desautiers,	Langervin,
Bell,	Dugas,	McDonald (Cap-Breton),
Bergin,	Dupont,	McDougald,
Billy,	Fortin,	Montplaisir,
Bloudeau,	Fréchette,	Orton,
Bolduc,	Gagné,	Quitmet,
Bryson,	Gignault,	Pinsonneault,
Buras,	Grandbois,	Pope,
Campbell (Victoria),	Guilhault,	Royal,
Carling,	Gaillet,	Stairs,
Chapleau,	Haggart,	Tupper (Pictou),
Costigan,	Hesrou,	Valin,
Coughlin,	Hurteau,	White (Cardwell),
Coursol,	Jamieson,	Williams,
Outibert,	Kaulbach,	Wood (Brockville),
Daly,	Labrosse,	Wood (Westland).—53.
Dapost,	Landry (Kent),	

Contre:

Messieurs

Allen,	Fleming,	McCraney,
Allison (Hants),	Forbes,	McIntyre,
Allison (Lennox),	Foster,	McIsaac,
Armstrong,	Geoffroy,	McNeil,
Auger,	Gillmor,	Moffat,
Bain (Soulanges),	Girouard,	Moluck,
Bain (Wentworth),	Gordon,	Paint,
Baker (Victoria),	Guzz,	Paterson (Brant),
Benoit,	Hackett,	Platt,

Benson,	Hall,	Ray,
Bernier,	Harley,	Reid,
Blake,	Hickey,	Robertson (Hastings),
Bourassa,	Hilliard,	Scott,
Brecken,	Homer,	Shakespeare,
Burnham,	Innes,	Small,
Burpee (Sanbury),	Irvine,	Somerville (Brant),
Cameron (Huron),	Ives,	Somerville (Bruce),
Cameron (Inverness),	Jackson,	Springer,
Cameron (Middlesex),	Kilvert,	Sproule,
Campbell (Renfrew),	King,	Sutherland (Oxford),
Cartwright,	Kinney,	Taylor,
Casey,	Kirk,	Thompson,
Casgrain,	Kranz,	Trow,
Charlton,	Landerkin,	Vail,
Cochrane,	Laurier,	Vanasse,
Cockburn,	Lesage,	Wallace (Albert),
Davies,	Lister,	Wallace (York),
De St. Georges,	Livingstone,	Watson,
Dodd,	Macdonald (King's),	Wheler,
Dundas,	Macdonald (Sir John),	White (Hastings),
Fairbank,	Mackintosh,	Wigle,
Farrow,	Macmillan (Middlesex),	Wilson,
Ferguson (Welland),	McCallum,	Woodworth.—100.
Fisher,		

Le bill subit la deuxième lecture.

M. CAMERON (Huron) : Je propose que le bill soit soumis à un comité spécial composé de MM. Girouard, Ives, Cameron (Middlesex), Hall, Lister, Fleming, et l'auteur de la motion.

La motion est adoptée après division de la Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'ajournement de la Chambre.

M. BLAKE : L'honorable monsieur voudra-t-il nous dire quelle question il est disposé à amener demain ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Les résolutions relatives au chemin de fer du Pacifique canadien.

M. BLAKE : J'ai fait remarquer à l'honorable ministre que nombre de renseignements demandés et qui ont rapport à ce chemin de fer n'ont pas été fournis, et ce qui en a été déposé n'a pas été distribué, de sorte qu'il est très peu raisonnable de presser dès maintenant l'examen de ces résolutions.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le ministre des chemins de fer a donné avis de ces résolutions, et je crois qu'il a l'intention de procéder demain.

La motion est adoptée; et la Chambre s'ajourne à 6 heures p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 5 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

RAPPORT.

Le rapport suivant est déposé sur le bureau :—

Rapport annuel de l'état de la milice et de la défense du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1883.—
(M. Carou.)

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, en proposant que la Chambre se constitue en comité général pour étudier certaines résolutions dont je propose l'adoption (page 18), et qui ont rapport au chemin de fer du Pacifique canadien, je désire faire un exposé général de la situation de cette grande entreprise. Je suis profondément pénétré de l'im-

portance de la décision à laquelle la Chambre peut en arriver au sujet des résolutions dont j'ai l'honneur de demander l'adoption. Il y a un an, alors que je remplissais un devoir à peu près semblable, en faisant à la Chambre mon exposé de la position où se trouvait alors le chemin de fer du Pacifique, je me suis hasardé à dire que les plus belles espérances entretenues par les promoteurs de cette grande entreprise dans le parlement, avaient été réalisées, et au delà; que les travaux accomplis par la compagnie du chemin de fer du Pacifique étaient sans précédent pour la vigueur avec laquelle ils avaient été exécutés, et pour le succès dont les efforts consacrés à cette œuvre avaient été couronnés. Je suis heureux, M. l'Orateur, de pouvoir, aujourd'hui, réitérer cette déclaration et dire que la situation qu'occupe la compagnie sous le rapport des progrès de cette grande entreprise, est encore plus forte, plus grande qu'elle n'était quand j'ai fait cette déclaration il y a un an.

A cette époque, j'ai osé affirmer que si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien faisait le même progrès dans l'avenir qu'elle avait fait par le passé, nous avions toute raison de croire que la voie serait ouverte d'un océan à l'autre à la fin de 1886. Je suis heureux de pouvoir dire aujourd'hui que, grâce à la vigueur, à la vigueur non ralentie, à l'énergie croissante, avec laquelle cette entreprise a été poussée, nous pouvons déclarer que si dans le futur le progrès égale celui accompli dans le passé, nous pourrions abrégé d'à peu près un an la période fixée pour le parachèvement; que l'on croit maintenant tout à fait praticable l'idée de compléter tous les travaux de cette grande entreprise pour la fin de l'année 1885, et d'ouvrir la voie aux voyageurs et au trafic dans le printemps de 1885. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre que ceux qui ont suivi les progrès de ces travaux, comme je suis certain que tous les honorables membres de cette Chambre l'ont fait, comprendront l'immense importance qu'il y a pour ce pays de réaliser ce qui est praticable à la date la plus rapprochée possible. Le contrat qui a été adjugé il y a moins de trois ans—parce qu'il n'y a pas tout à fait trois ans que le parlement a ratifié le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien—stipulait que le gouvernement devait compléter 423 milles du chemin depuis Port-Arthur jusqu'à la rivière Rouge, et 213 milles depuis Port-Moody jusqu'à Kamloops, soit un ensemble de 641 milles pour le temps fixé par le contrat pour le parachèvement, qui était juillet 1885. Je suis heureux de pouvoir dire que ce que le gouvernement a entrepris de faire sur les parties du chemin qu'il devait construire, sera entièrement complété. Comme je le disais à la Chambre lors de mon dernier discours sur le sujet, afin d'ouvrir la voie au trafic pour le printemps de l'année dernière, il est devenu nécessaire de transférer à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien une portion des travaux restant à exécuter sur les entreprises 41 et 42, et il fallait aussi exécuter des travaux en vertu des contrats 13 et 25, le premier comprenant les travaux à partir de Port-Arthur, et d'après lequel il restait beaucoup à faire, à cause de la longue période qui a suivi son parachèvement; l'ouvrage à terminer était nécessaire pour mettre la voie dans la condition où le gouvernement s'était engagé à la placer pour la livrer à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

J'ai déclaré à la Chambre qu'on avait l'intention de transférer ces travaux à la compagnie du chemin de fer du Pacifique afin que le chemin pût être mis en exploitation au moment où progressaient les travaux de parachèvement, et parce que c'était le seul moyen pratique d'atteindre ce résultat important. Comme vous le savez, M. l'Orateur, d'après le contrat que j'ai déposé sur le bureau, ces arrangements ont été exécutés. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien s'est emparée de tous les travaux qu'il y avait à exécuter par les entrepreneurs de la

section 42, aux prix stipulés dans leur contrat, moins 15 pour 100 sur les travaux que les premiers entrepreneurs avaient entrepris, qu'ils voulaient exécuter, et auxquels, vu que cela diminuait le coût des travaux qui restaient à faire, le gouvernement et la compagnie ont reconnu que les entrepreneurs avaient droit en justice. En conséquence, ces travaux ont été terminés ou sont à se terminer sous la direction de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, aux mêmes conditions et au même coût pour le pays, en vertu des contrats passés avec les entrepreneurs de la section 42. On a aussi convenu de laisser exécuter la partie de l'ouvrage restant à faire sur les sections 13, 25 et 41, par la compagnie, aux plus basses conditions, aux prix que les travaux semblables avaient coûté d'après les dispositions de ces contrats. La somme de \$286,000 a été payée pour ces travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, tout à fait en dehors de son contrat pour tout le chemin. Je puis dire ici que je n'examine pas du tout cette question, parce que le contrat passé avec la compagnie est précisément fait dans les mêmes conditions que ceux passés avec n'importe quels autres particuliers ou entrepreneurs, et n'a aucun rapport au sujet que nous allons discuter.

Je puis dire, à propos des travaux sur les 213 milles depuis Port-Moody jusqu'à Kamloops, que le progrès a été tout à fait satisfaisant. Comme la Chambre le sait bien, les entrepreneurs de ces 213 milles étaient M. Mills et M. Onderdonk, ce dernier intéressé aux deux entreprises. D'une estimation de plus de \$9,000,000 environ pour le coût des travaux sur cette section, on a exécuté déjà pour une valeur de plus de \$7,000,000, et avec le nombre d'hommes à leur service et le progrès qu'ils font, nous avons toute assurance que les travaux seront terminés avant le temps fixé par le contrat ; de fait, les lisses seront posées depuis Port-Moody jusqu'à Kamloops, en septembre prochain ; et avant le temps—je crois que je pourrais dire beaucoup avant le temps—fixé par le contrat, tous les travaux seront parachevés.

Je suis heureux, M. l'Orateur, de pouvoir dire qu'après les autres renseignements que nous avons eus jusqu'à présent, comme je l'ai déjà dit, des travaux pour une valeur de plus de \$7,000,000 sur une dépense estimée à \$9,000,000, ont été complétés, ce qui fait voir que le coût ne dépassera pas l'estimation que j'en ai déjà faite à la Chambre. Ensuite, la compagnie était tenue, d'après les conditions stipulées au contrat, de construire 650 milles du chemin, depuis Callander jusqu'au Port-Arthur, ainsi qu'une voie depuis la rivière Rouge jusqu'à Kamloops, distance qui, par le tracé actuel, est d'environ 1,250 milles, ce qui fait en tout 1,900 milles au plus près possible. Les convois circulent aujourd'hui sur 1,131 milles, bien qu'il n'y ait pas trois ans d'écoulés depuis que le Parlement a ratifié le contrat en vertu duquel les travaux ont été exécutés. Ces faits ont rapport à la voie principale, mais la compagnie a aussi construit 239 milles d'embranchements sur lesquels les trains circulent, ce qui fait maintenant en exploitation pas moins de 1,370 milles de voie principale et d'embranchements. On a encore exécuté une quantité considérable de travaux sur 160 milles de la voie (en outre des 1,131 milles), travaux d'exécution très difficile, au nord du lac Supérieur. La compagnie emploie actuellement environ 9,000 hommes à la construction de la partie de la voie qui reste à être complétée dans cette région ; et, comme je l'ai déjà dit, avec la main-d'œuvre et l'outillage qu'elle a à sa disposition pour faire les travaux, nous avons raison de croire qu'il est tout à fait possible de terminer le chemin d'un bout à l'autre pour la fin de 1885.

Maintenant, M. l'Orateur, je puis dire à propos de la nature des travaux, que lorsque le contrat a été passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, quelques membres de cette Chambre craignaient qu'on n'eût pas pris les moyens nécessaires pour que le gouvernement pût s'assurer que les travaux seraient exécutés d'une façon aussi

Sir CHARLES TUPPER.

parfaite et aussi complète qu'il était désirable. J'ai répondu à ces critiques que, comme la compagnie construirait pour elle-même et comme le coût de mise en exploitation de la voie devait, pour tout le temps à venir, dépendre de la façon dont les travaux seraient exécutés, nous avions dans ces faits une garantie meilleure que celle que pourrait nous offrir le meilleur type de construction, que les travaux seraient bien exécutés. Je pense, M. l'Orateur, que je n'ai pas besoin de dire à cette Chambre que la façon dont la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a exécuté les travaux est suffisamment satisfaisante pour justifier, comme elle a justifié, l'approbation et l'admiration non restreintes de tous ceux qui ont visité et examiné ce chemin et qui connaissent quelque chose de la construction des chemins de fer aux États-Unis et au Canada. Un grand nombre de personnes ayant pleinement qualité pour juger de la valeur des travaux de la voie ferrée, l'ont parcourue, et elles n'ont exprimé qu'une opinion : c'est que non-seulement les travaux mentionnés au contrat ont été complètement et fidèlement exécutés, mais qu'on a dépassé en tout les stipulations du marché, et qu'on ne peut trouver dans aucune partie de ce continent, un plus beau chemin passant à travers une contrée semblable. L'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique canadien, a visité les travaux de temps à autre, et il affirme, ainsi que M. Sandford Fleming, ancien ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique canadien, qu'il serait impossible de trouver des travaux exécutés d'une manière plus satisfaisante que celle dont la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a accompli les siens. Il est peut-être à désirer que je donne une légère idée du caractère des travaux à exécuter. Depuis la jonction Sudbury jusqu'à Michipicoten, on dit que les travaux sont faciles, le nivellement de la plus grande partie étant fait de sable ; cette distance est de 200 milles. Sur les 140 milles depuis Michipicoten jusqu'au Pic, on dit que les travaux sont d'exécution modérément facile ; les coupes sont généralement faites dans la glaise ou dans le sable, et quelques-unes dans le roc. Depuis le Pic jusqu'en deçà de 35 milles de Nipigon, les travaux sont d'exécution excessivement difficile, le nivellement se faisant surtout dans le roc dur ; la distance est de 95 milles. C'est sur ces travaux difficiles que, pour une grande partie, les forces considérables dont j'ai parlé se concentrent actuellement. Pour les 35 milles qui restent jusqu'à Nipigon, les travaux sont d'exécution modérément facile ; le terrassement est à peu de chose près terminé.

Puis, pour ce qui concerne les travaux dans les montagnes Rocheuses, depuis le sommet de ces montagnes jusqu'au pied, on peut dire que les travaux sont généralement difficiles avec, pour de courtes distances, des endroits où les travaux sont très difficiles ; distance, 45 milles. Du pied des montagnes Rocheuses au pied du mont Selkirk, les travaux sont légers, le pays étant plat ; distance, 30 milles. Depuis le versant oriental du mont Selkirk jusqu'à l'entrée de la Passe de l'Aigle, on peut considérer les travaux comme d'exécution relativement facile pour des travaux de montagnes, le terrassement étant en grande partie fait de gravier ; distance, 64 milles. Le reste de la distance à partir de l'entrée de la passe de l'Aigle jusqu'à Kamloops, 161 milles, nécessite des travaux d'un caractère moyen, les coupes se faisant dans le roc, la glaise et le gravier. Cela fait en tout 780 milles qui restent à être construits au nord du lac Supérieur et la partie qui lie l'extrémité de la voie, au sommet des montagnes Rocheuses, avec les travaux que le gouvernement fait exécuter à Kamloops.

Le sommet des montagnes Rocheuses est à une élévation de 5,300 pds., et celui du mont Selkirk, de 4,316. Je dois dire, M. l'Orateur, que jusqu'à ce moment-ci, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a fait exécuter ces travaux avec une vigueur qui ne s'est jamais démentie ; et elle n'a, pour ce qui concerne l'exécution du contrat intervenu entre elle et le gouvernement, donné aucun sujet de

plainte au sujet du mode d'après lequel elle a procédé. Il est bien connu de la Chambre qu'en octobre dernier, la compagnie s'est adressée au gouvernement pour faire garantir l'intérêt sur le capital non payé de la compagnie—environ \$35,000,000. Comme la Chambre le sait, la première proposition demandait une garantie sur toute la somme de \$100,000,000 de stock émis, et la compagnie supposait alors—et, de fait, je crois qu'elle avait raison de supposer—qu'on n'éprouverait aucune difficulté à obtenir l'argent nécessaire pour garantir le paiement d'un dividende de 3 pour 100 sur tout le stock, les \$100,000,000 en entier. Par la suite on a trouvé la chose impraticable, et on a modifié la proposition présentée de façon à limiter la garantie à tout le stock non payé, les \$65,000,000, et à faire déposer entre les mains du gouvernement la balance, \$35,000,000, et aucune autre partie du stock émis, à moins que la compagnie ne déposât l'argent nécessaire pour fournir la garantie de 3 pour 100.

Je n'aurai pas besoin de discuter bien longuement les raisons qui ont contraint la compagnie à agir de la sorte. Il est parfaitement connu de la Chambre que les fonds de chemins de fer—les voies ferrées transcontinentales et tout ce qui les concernent—ont subi une baisse très prononcée à New-York, qui a mis la compagnie dans l'impossibilité de vendre le reste du stock—vente sur laquelle elle comptait pour obtenir de l'argent afin de parachever le chemin de fer du Pacifique canadien avec la célérité vigoureuse qu'elle a mise à faire exécuter les travaux—à moins d'un sacrifice ruineux. Je n'ai pas l'intention, en cette circonstance, de parler bien longuement des causes qui ont particulièrement affecté le chemin de fer du Pacifique canadien. Je désire, en faisant un exposé calme, non passionné, de la position des affaires de cette grande entreprise et de la question qui se présente actuellement à la Chambre—éviter autant que possible de soulever aucune question portant un caractère de controverse. Mais je dois dire à la Chambre, ce qui est bien connu, qu'aux États-Unis, les gens qui sont intéressés au *Northern Pacific Railway*, au *Central Pacific Railway*, et à l'*Union Pacific Railway*—de fait à toutes les voies qui traversent le continent—les gens qui, il y a quelques années, regardaient l'idée de voir construire un chemin de fer du Pacifique canadien par la population du Dominion, comme tout à fait illusoire, et en parlaient comme d'une affaire qui ne devait leur inspirer que fort peu d'inquiétude, ont graduellement mais finalement et en très peu de temps, changé d'opinion au sujet de cette grande entreprise. Ils ont trouvé que la vigueur mise à l'exécution des travaux a fait du prochain parachèvement du chemin de fer du Pacifique canadien une question placée bien loin du domaine purement théorique; et ils ont appris, par l'examen de l'affaire, lorsqu'on a appelé leur attention sur le sujet, que le Canada possède, pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, des avantages qui en feraient un rival formidable du *Northern Pacific Railway*, ou de l'*Union Pacific Railway* et du *Central Pacific Railway*.

Et le résultat qu'a eu cette découverte des grands avantages qu'offrirait un chemin de fer du Pacifique canadien a été d'augmenter l'hostilité active de tous les chemins de fer transcontinentaux—et je puis dire, de toutes les voies qui, aux États-Unis, ont des rapports avec ces chemins—au projet canadien. Et je voudrais pouvoir dire que l'hostilité à cette grande œuvre nationale—s'est restreinte à ces chemins de fer qu'on pouvait considérer comme rivaux dans un pays étranger. Je dis que je voudrais pouvoir dire que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, cette grande entreprise nationale, n'a pas eu à subir d'hostilité en deçà de nos frontières, comme elle en a subi au delà; mais il est bien connu qu'on a tenté de décrier cette grande entreprise—bien plus, de l'abattre même si sa ruine entraînait, si possible, celle du Canada—non seulement à New-York, mais sur le marché de Londres, et avec une détermination vigoureuse; mais, ainsi que je l'ai déjà dit—et je ne désire

pas retenu la Chambre bien longtemps sur cette question—le résultat est bien connu—la valeur du stock de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a tellement baissé, qu'il a été impossible à la compagnie d'obtenir de l'argent de cette source, suffisamment pour la mettre en état d'avancer avec rapidité vers l'achèvement de sa grande entreprise.

La Chambre se souviendra que lorsque le parlement créait les moyens d'exécuter cette grande entreprise, on a dit au gouvernement qui soumettait la demande à la Chambre, que nous accordions une trop forte subvention pour assurer l'exécution de l'œuvre. On nous a dit qu'en outre des \$28,000,000 en travaux que nous étions à exécuter, nous donnions \$25,000,000 en argent, et une quantité déraisonnable de terres, alors que nous ajoutions 25,000,000 d'acres, attendu qu'une telle dotation n'était pas nécessaire pour assurer pleinement le parachèvement de l'entreprise. Eh bien! on a estimé cette terre—sans beaucoup de dispute, je puis dire—comme ayant une valeur d'environ \$2 l'acre; admettant donc que tout cela fut vrai, cela aurait engagé le Canada à payer pour la construction du chemin de fer du Pacifique, \$103,000,000.

Mais voici quelle a été notre réponse—et la chose a été pleinement établie par une expérience ultérieure—que si grande que fût la quantité, si considérable que fût la valeur de ces terres, si grande que fût la valeur qu'elles acquerraient par suite de la construction de cette grande voie ferrée et des embranchements que la compagnie projetait d'y faire, la compagnie ne pourrait pas obtenir de la vente de ces terres l'argent nécessaire pour exécuter l'entreprise. Cela a été abondamment démontré par les faits. Malgré tous les efforts qu'il était possible de tenter pour réaliser la valeur des terres, le temps est arrivé où il est devenu évident que, si grande que fût la valeur de la propriété de la compagnie, il serait impossible, par l'émission seule du capital-actions de la compagnie, d'obtenir les moyens d'exécuter l'entreprise.

Comme je l'ai dit auparavant, les ressources de la compagnie ont diminué de valeur, et si elle jetait sur le marché les \$35,000,000 en stock qui lui restent, ce serait un sacrifice par lequel elle n'obtiendrait pas même les moyens qu'elle veut avoir. Je n'ai pas besoin, avec les documents qui vous sont soumis, de parler du mode adopté pour créer les dividendes, garantis sur le capital-actions. Vous savez que la compagnie a versé \$8,000,000 comptant, et vous savez qu'elle a pourvu au paiement de tout l'argent nécessaire pour fournir au gouvernement des garanties complètes qui couvrent celle qu'il donne.

Je ne pense pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre ni au dehors qui contestera qu'il est désirable que le gouvernement assure le prompt parachèvement de cette grande entreprise, en accordant le secours demandé. Le gouvernement n'a guère dépassé les capacités d'emprunt ordinaires d'un gouvernement. Naturellement on ne peut soulever d'objection à propos des \$8,710,240 qui constituent la garantie pour cinq ans. Cela étant tout à fait en deçà de la limite de la capacité d'emprunt du gouvernement, et ce n'était qu'excéder bien légèrement ce pouvoir—bien que la chose demandât certainement l'approbation de la Chambre et que le gouvernement a toute confiance de la voir approuvée par la Chambre—que d'accepter des garanties qui n'offrent aucun doute pour le paiement d'une partie de l'argent à un jour différé; ce qui permet, comme on le désire, de continuer les travaux avec la même vigueur que celle qui a jusqu'à présent caractérisé sa construction. Il y a un autre point sur lequel on pourrait s'attendre que j'appelle l'attention de la Chambre pendant quelques instants, et qui a rapport à la garantie: c'est qu'en outre des bons représentant les terres concédées, qui ont été déposés pour garantir le paiement de l'ensemble de la somme requise comme cautionnement pendant les dix ans pour lesquels le gouvernement se rend responsable, une subvention postale

prise à \$3,000,000, a été prise comme partie du cautionnement. Je suis tout à fait sûr que ceux qui se donneront la peine d'examiner cette question, trouveront que le gouvernement était pleinement justifiable d'agir de la sorte—et que de fait ce n'était pas une nouveauté que de faire servir une subvention postale à pareille fin. On savait que nous donnions une subvention postale considérable au chemin de fer du Pacifique aux mêmes taux qu'aux autres voies ferrées; et qu'en fort peu de temps, advenant le parachèvement de l'ouvrage, et même avant qu'il fût terminé, nous paierons \$120,000 comme subvention postale, ce qui représenterait les \$3,000,000 qui ont été pris en garantie, sans égard au service de transport que la compagnie avait à faire pour le département de l'intérieur en rapport avec l'administration des affaires des sauvages et de la gendarmerie à cheval. Mais à part cela complètement, jedis qu'on sait qu'au taux payé aux autres chemins de fer, la compagnie aura droit à une subvention de pas moins de \$204,000 par année, lorsque le chemin sera terminé, pour le transport des malles, ce qui à une date prochaine, représentera un montant beaucoup plus considérable que les \$3,000,000 en obligations déposés entre les mains du gouvernement pour assurer la mise en exploitation de la voie pour dix ans—et, comme je le ferai voir dans un instant, c'est une garantie dont, nous le savons aujourd'hui, l'exécution ne sera jamais exigée; un premier droit sur une autre somme de \$5,250,000 en obligations,—la garantie prise était tout à fait suffisante, indépendamment de la subvention postale, pour couvrir la somme entière que le gouvernement était requis de garantir. Il s'est alors agi pour le gouvernement de savoir si, dans le but non de rendre la compagnie du chemin de fer du Pacifique capable d'exécuter son contrat—je désire que la Chambre comprenne tout d'abord que la compagnie du chemin de fer du Pacifique ne désire apporter aucun changement aux dispositions du contrat—que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, prenant en considération la propriété qu'elle possède—estimant la valeur qu'elles ont d'une façon plus modérée que celle adoptée par les honorables membres de la gauche, d'une façon à laquelle la Chambre pourra donner son assentiment—en faisant l'estimation la plus modérée de la valeur de ses terres, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien sait qu'elle est en état d'exécuter son contrat sans en changer une seule lettre. Il n'y a pas de proposition de soumission aujourd'hui à la Chambre pour changer une seule ligne du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Il doit rester aujourd'hui ce qu'il était le jour où nous l'avons déposé sur le bureau de la Chambre. Loin de diminuer en valeur, tout le monde sait qu'à chaque nouvelle année la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a pris une position de plus en plus forte.

Chacun sait que l'expérience faite dans la vente de ses terres—de trois à quatre millions d'acres—ne permet pas de douter qu'avec cette subvention, elle a d'amples moyens de terminer les travaux, avec les moyens additionnels auxquels elle a déjà pourvu elle-même et qu'elle a appliqués à faire progresser la construction. Mais la question qui a été soumise à l'examen de la Chambre et qui a été soumise à l'examen du gouvernement, lorsque la compagnie a demandé au gouvernement cette garantie, à condition de déposer l'argent et les cautionnements qui en représenteraient chaque dollar, était de savoir si on adopterait cette mesure, non afin de permettre au chemin de fer du Pacifique canadien de faire face à ces obligations et d'exécuter le contrat passé avec le gouvernement, mais pour devancer de plus de cinq ans le temps fixé par le contrat; et le gouvernement a cru qu'il agissait suivant les meilleurs intérêts du Canada en adoptant les mesures qui, sans dépense et sans risque pour le pays, atteindraient un but aussi grand et aussi désirable que l'ouverture à la population de ce pays de toute cette voie de communication transcontinentale, d'un bout à l'autre, dans ce court espace de temps. On sait

SIR CHARLES TUPPER.

très bien qu'en faisant un grand effort, la compagnie du *Northern Pacific Railway* a complété sa voie depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique. On sait bien qu'une fois que le trafic a pris une direction, il est très difficile de l'en faire dévier et de le faire suivre une autre voie; et nous avons cru que c'était là la première chose à considérer dans l'intérêt du pays—vu que nous regardions ce chemin comme une voie transcontinentale—que de voir à ce qu'à la date la plus rapprochée possible, il y eut une voie de communication pour les voyageurs et pour le trafic, qui traverserait le continent sur le territoire canadien, et de la mettre à même d'appeler pour l'alimenter tous ces voyageurs et tout ce trafic qu'on peut y attirer de notre pays et du pays situé au sud du nôtre.

Dans ces circonstances, le gouvernement a adopté, en les modifiant quelque peu, les propositions faites par la compagnie et a pris des mesures pour fournir la garantie. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre que l'affaire a été un fiasco—que toutes les espérances que la compagnie et le gouvernement avaient entretenues—et je puis dire qu'avaient entretenues les capitalistes, sans exception, du Canada, des États-Unis et de l'Angleterre—au sujet du résultat prévu et qui devait fournir les moyens requis par la compagnie pour qu'elle fût mise en état de continuer les travaux avec une vigueur et une célérité qui en assurera le parachèvement pour la fin de 1885, que toutes ces espérances s'étaient anéanties misérablement. On a vu qu'on était dans l'erreur. Mais si la compagnie était dans l'erreur, si le gouvernement était dans l'erreur, c'est une erreur dans laquelle les financiers et les capitalistes sans exception, et des deux côtés de l'Atlantique, sont tombés, parce qu'on n'entretenait aucun doute sur ce que devait être le résultat. Cependant on a activé la guerre dirigée contre le stock du chemin de fer transcontinental; on a accentué les efforts faits pour amener la baisse du stock de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et le résultat de tout cela a été que le projet s'est terminé par un fiasco signalé—non-seulement par un fiasco, mais par un désastre.

Car, ainsi qu'on le verra tout de suite, la compagnie s'est trouvée dans cette situation: qu'ayant failli à la tâche d'obtenir une plus-value pour son capital-actions, comme tout le monde pensait qu'elle ferait, elle s'est trouvée dépourvue des \$3,710,240 de ses fonds qu'elle avait déposés entre les mains du gouvernement; c'était un capital paralysé qu'elle aurait pu, dans d'autres circonstances, avoir à sa disposition pour continuer les travaux du chemin. De sorte qu'au lieu d'atteindre le but visé, la réalité s'est trouvée l'exact opposé des prévisions, et la compagnie s'est trouvée dans un embarras plus grand que tous ceux qu'elle avait eu à surmonter pour arriver à un parachèvement rapide et vigoureux des travaux.

C'est dans de pareilles circonstances que le gouvernement soumet les résolutions qui sont maintenant sur le bureau de la Chambre. Et j'espère, après avoir mis devant la Chambre de la façon la plus franche et la plus ouverte, tout ce qui a rapport à cette compagnie, toutes les opérations qui, autant que j'en puis juger, ont de l'intérêt pour cette Chambre en ce qui concerne la position dans laquelle la compagnie se trouve,—que la Chambre en arrivera à la conclusion que non-seulement le gouvernement est justifiable de soumettre ces résolutions, mais qu'il faillirait à son devoir envers la Chambre et envers le pays, s'il ne soumettait pas les propositions mises sous nos yeux, non pour permettre à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien de tirer de nouveaux avantages ou de réaliser de plus fortes recettes de la propriété mise en sa possession, mais pour permettre à la population du Canada de voir terminer avant deux ans cette grande voie transcontinentale, et de profiter de tous les bénéfices qui doivent, d'après les prévisions, provenir de l'achèvement vigoureusement prompt de ces travaux.

Maintenant, M. l'Orateur, la compagnie demande que nous remettions à plus tard, ou plutôt les résolutions

demandent qu'il soit permis à la compagnie de remettre à plus tard le paiement des \$7,380,912 comme garantie des cinq ans. Mais elle laisse au gouvernement d'amples garanties, ainsi qu'il a été stipulé dans le premier arrangement, pour ce retard. Pratiquement la proposition soumise à la Chambre ne demande qu'un sursis pour le paiement des \$2,853,912 qui devaient être versés le premier jour de ce mois. C'est le changement à opérer d'après l'arrangement déjà fait au sujet de la garantie. On propose de retarder le paiement de cette garantie pour cinq ans, et de prêter à la compagnie \$22,500,000 à être remboursés le premier jour de mai 1891. Voici comment on peut exposer les conditions de cette avance: D'abord on propose qu'à l'avenir, le paiement pour les travaux exécutés se fasse d'après un principe différent de celui mentionné au contrat. C'est là un changement nominal et non réel dans les conditions du contrat.

Quand le contrat a été conclu, il a été stipulé qu'à l'achèvement de chaque section de 20 milles, le compagnie recevrait son paiement, conformément aux dispositions du contrat, lorsque les 20 milles seraient terminés; mais on trouve maintenant que, vu le caractère des travaux à exécuter, il serait impossible en justice pour la compagnie et pour le gouvernement, d'appliquer ce mode de paiement. Qu'on prenne le pays au nord du lac Supérieur, toute la distance offre des conditions faciles de construction jusqu'à ce que vous arriviez aux 95 milles de travaux excessivement difficiles à faire, et si on fait les paiements au prorata, conformément aux dispositions du contrat,—du nombre de milles construits, il ne resterait pas d'argent pour faire face aux dépenses des travaux à faire sur les 95 milles où l'exécution sera plus particulièrement difficile. Il en est ainsi dans les montagnes Rocheuses, pour les 30 milles qui sont de construction relativement facile; il n'y aurait pas de proportion gardée relativement aux autres travaux à exécuter.

On propose seulement de faire un changement ayant pour base le principe d'après lequel les paiements sont faits par le gouvernement en vertu de presque tous les autres contrats—je crois pouvoir dire de tous les autres contrats pour les canaux, les chemins de fer et autres travaux de même nature,—qui consiste à payer la valeur des travaux exécutés. Toute la section depuis la jonction Sudbury, point auquel la voie est aujourd'hui rendue, jusqu'à Nipigon, au nord du lac Supérieur recevra, d'après les mesures prises, une certaine somme d'argent, et au lieu de payer pour chaque 20 milles à mesure que les travaux avancent, ce qui, comme je l'ai dit, vous laisserait sans moyen de terminer les 95 milles sur le parcours desquels les travaux sont d'exécution très difficile, on propose d'adopter le principe suivi pour les paiements à faire en vertu de tous les contrats ayant le même caractère et pour presque tous les travaux exécutés sous la direction du gouvernement, de payer au prorata à mesure que les travaux avancent, et en tenant compte de la valeur de tout l'ouvrage. Il y a une certaine somme d'argent à payer pour tout le parcours.

L'ingénieur en chef fait son estimation du coût de l'ouvrage afin que les paiements se fassent en proportion de la valeur totale des travaux. Quand il est arrivé à son résultat, il atteste que les travaux faits, comparés à ceux qui restent à faire, justifient le paiement d'une certaine somme d'argent. Comme je l'ai dit, dans l'intérêt du gouvernement aussi bien que dans l'intérêt de la compagnie, il était indispensable de faire ce changement, afin de payer au prorata, comme c'était l'intention, pour les travaux exécutés par la compagnie pour le gouvernement.

Ensuite, M. l'Orateur, on propose d'avancer ces \$22,500,000, et n'en pas payer un seul dollar à la compagnie sans que les travaux soient exécutés, en ayant soin de faire la comparaison avec tout le travail qui reste à faire. De sorte que lorsque les \$22,500,000 seront épuisés, avec les \$12,710,788 de la subvention au comptant qui reste entre les mains

du gouvernement, ce dernier aura la certitude que le chemin sera terminé d'une extrémité à l'autre. Voici de quelle façon on peut donner les conditions auxquelles on propose de faire cette avance: D'abord, il y a l'obligation déjà mentionnée, d'assurer le paiement de la garantie à la fin des cinq ans. Ensuite il y a la confiscation de tous les biens de la compagnie, si elle néglige, pendant douze mois, de payer l'intérêt ou le capital. Il y a la défense de grever davantage la propriété à moins que ce ne soit pour le remboursement de l'avance. Il est bien possible—et il peut être plus particulièrement nécessaire de pourvoir à la chose, afin de mettre la compagnie en état de se procurer les moyens de payer promptement le gouvernement si l'occasion s'en présentait—on peut, de fait, trouver qu'il est très à désirer de stipuler qu'elle aura le pouvoir de grever la terre concédée pour qu'elle se procure les moyens de se libérer des obligations qu'elle a envers le gouvernement, si l'occasion se présentait. Puis il y a le fait que la balance de \$35,000,000 de stock à émettre est retirée du marché. Cela reste entre les mains du gouvernement, et, comme la chose est entièrement sous son contrôle, pas un dollar de ce stock, même si la compagnie employait le montant aux fins stipulées dans le premier contrat relatif à la garantie de 3 pour 100, ne peut être émis sans le consentement du gouvernement, pour les fins du chemin, ou pour rembourser la somme empruntée au gouvernement.

Afin de prendre l'entier contrôle de cette affaire, afin que le gouvernement puisse, dans le cas où la valeur du stock hausserait jusqu'au point où nous saurions qu'il est opportun de le vendre et de faire remettre au Trésor le montant prêté à la compagnie, nous avons le pouvoir de faire la vente de ce stock et de recouvrer le montant dû au gouvernement. Je n'ai pas besoin de parler de la proposition d'abandonner la garantie de \$1,000,000 pour la construction, vu que je n'ai pas besoin de rappeler aux honorables membres de la gauche que le seul but que nous avons en prenant \$1,000,000 de garantie pour assurer la construction de travaux dont la valeur s'élève à \$100,000,000, c'était d'obtenir une garantie efficace de la bonne foi de la compagnie, et de nous prémunir contre la possibilité de la voir faillir à la tâche.

La Chambre sait que dans tous les contrats que nous faisons, à mesure que les travaux avancent, on a coutume d'abandonner le cautionnement déposé pour la construction des travaux—5 pour 100 du cautionnement déposé sont livrés aux entrepreneurs au fur et à mesure que le progrès de l'ouvrage confirme le gouvernement dans la conviction que l'entreprise sera parachevée. Il en a été ainsi dans le cas actuel. En voyant qu'une quantité considérable d'argent qui ne venait pas des coffres du gouvernement, était entrée dans la construction, le gouvernement a cru qu'il ne ferait que causer de l'ennoi inutilement à la compagnie en gardant sans la moindre raison ni nécessité, ce \$1,000,000, qu'elle a en grande partie droit de recouvrer d'après le principe que nous avons adopté dans les contrats de toutes sortes que le gouvernement a passés. Maintenant je dois dire que c'est là la proposition—de retarder, avec ample garantie que le paiement au gouvernement sera fait par la compagnie—de retarder le paiement des \$7,380,912 comme garantie, et de faire, au fur et mesure que l'ouvrage avancera, une avance de \$22,500,000. On me demandera peut-être si la compagnie a fait voir au gouvernement qu'elle a un droit juste et légitime de demander ce secours pour garantir le parachèvement de cette entreprise d'ici à deux ans.

A ce sujet, je vais mettre sous les yeux de la Chambre un état exact et franc des affaires de la compagnie, tel qu'il m'a été communiqué par elle-même, lequel, je le crois fera disparaître tous les doutes au sujet de la situation dans laquelle elle s'est mise afin de mériter la confiance du gouvernement à qui elle fait cette demande. Je me propose de donner un état des dépenses faites par la compagnie, la source où elle a puisé son argent et ses revenus, lequel état,

je penso, convaincra tous les membres de cette Chambre du manque de fondement des déclarations répandues à profusion dans ce pays, à l'effet que les fonds reçus du gouvernement et des sources gouvernementales ont été employés par la compagnie à des fins non mentionnées dans le contrat passé avec la compagnie pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien; et que, au lieu de prendre la subvention considérable, libérale et générale que le gouvernement a demandé au Parlement de voter, pour la construction de ce chemin, et la placer dans l'exécution de cette grande entreprise, elle a fait servir ces moyens fournis par le gouvernement à des entreprises placées en dehors du chemin de fer du Pacifique canadien, et qu'elle n'a aucun titre à invoquer pour demander du secours au gouvernement, même pour la fin si avouable d'assurer l'exécution de cette grande entreprise cinq ans et demi avant le temps mentionné au contrat. Voici ce que font voir les états que la compagnie m'a communiqués :

DÉPENSES.

Travaux de construction sur la ligne principale, à l'ouest de Callander, comprenant 1,131 milles de chemin complété	\$23,078,929
Travaux de construction sur les embranchements, à l'ouest de Callander, comprenant 269 milles de chemin complété—295	3,759,793
Améliorations aux voies du gouvernement à l'ouest du lac Travers	353,606
Matériaux, rails et approvisionnement	\$3,384,839
Moins avances sur rails	339,335
	4,025,604
Matériel roulant	\$6,130,793
Steamers pour les lacs	552,251
Outillage et matériel de construction	387,002
	6,870,045
Cinq pour cent, dividende sur le stock	2,128,000
Intérêt, etc., sur les bons des terres concédés	372,890
Dépôt en garantie entre les mains du gouvernement	8,710,240
Prolongement depuis Callander jusqu'à Montréal et Brockville	3,270,351
Matériel roulant pour ce que dessus	900,000
Ateliers	516,032
Outils et machines	352,230
Biens-fonds pour termin	390,790
	54,728,500
Ensemble des dépenses depuis Montréal jusqu'à Kamloops et Brockville	\$54,728,500
Avances et comptes recevables pour le prolongement jusqu'au bord de la mer, etc.	
Chemin de fer du Sud-Est	1,582,327
Chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa	69,900
Chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest	156,646
Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada	600,097
Avances aux entrepreneurs qui sont à faire des travaux de construction	600,000
Avances diverses, arrrages aux voituriers et autres dépenses incidentes	472,281
Paiements en rapport avec les garanties fournies au gouvernement à la place de la somme de \$1,000,000 comptant	484,614
	58,695,363

RECETTES.

Recette nette provenant de la vente du stock	\$25,358,826
Emprunt sur \$10,000,000 de stock	4,950,000
Subvention, comptant	12,289,212
Obligations de concessions de terres	9,028,012
Vente d'emplacements de villes	477,773
Revenu et, \$1,115,574 recu	891,876
	53,994,702
Excédant de la dépense sur la recette	\$1,700,663
Déduction des avances, etc., comme ci-dessus	3,968,865
	\$1,733,798

Je me propose maintenant de passer un peu en revue la nature de ces dépenses. Mais avant que je le fasse, on peut me demander quelle preuve j'ai que c'est là un état exact des dépenses et des recettes de la compagnie.

Et, m'attendant à voir se présenter cette question, je crois, bien que je fusse naturellement obligé d'accepter le rapport de la compagnie comme un état juste et exact de ses recettes et de ses dépenses réelles, je crois, dis-je, qu'il était raisonnable, dans une affaire aussi importante, que l'on fût Sir CHARLES TUPPER.

capable de donner au parlement les renseignements les plus abondants et les plus fidèles, et de faire voir, d'une façon certaine, que l'on ne devait pas douter de l'exactitude des rapports déposés entre mes mains et qui concernent les dépenses et les recettes de la compagnie. Et à cette fin, le gouvernement a nommé un des comptables les plus compétent du service civil, déjà employé par l'ancien gouvernement aux questions financières de la plus grande importance comme un des hommes le plus capables que l'on put trouver; je veux parler de M. Miall, sous-ministre du revenu de l'intérieur, que le gouvernement a envoyé à Montréal avec M. Schreiber, l'ingénieur en chef, qui, par la connaissance qu'il avait de toute la question, pouvait rendre des services précieux dans une enquête de ce genre. Ils devaient faire, des livres et des états fournis par la compagnie, une enquête qui témoignât, au delà de tout doute, de l'exactitude des rapports mis entre mes mains.

Je me permettrai de lire un extrait du rapport de ces messieurs, lequel, je crois, donnera satisfaction complète sur cette question.

M. BLAKE: Je suppose que l'honorable ministre a l'intention de déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER: Oui, je vais déposer ce document sur le bureau de la Chambre. Mais, M. l'Orateur, comme ce document est important, je ferai aussi bien de lire la correspondance qui a été échangée. Voici la lettre que j'ai adressée à ces messieurs :

OTTAWA, 28 janvier 1884.

CHERS MESSIEURS,—Je vous prie de vous rendre à Montréal le plus tôt que vous pourrez, dans le but d'examiner les livres et les comptes de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, autant qu'une telle enquête est nécessaire pour vous permettre de vérifier certains rapports de recettes et de dépenses qui nous ont été présentés, à mes collègues et à moi, par cette compagnie.

Je sais qu'un apurement détaillé et complet prendrait des semaines, sinon des mois. Ce n'est pas ce que l'on veut. Mais vous êtes priés de faire une enquête telle que la ferait un homme d'affaires prudent avant de prêter des capitaux ou avant de jeter les bases d'une société avec une maison de commerce respectable. Je vous envoie ci-joint une copie des rapports de la compagnie.

Je suis votre tout dévoué.

CHARLES TUPPER.

Voici le rapport que ces messieurs ont fait à leur retour :

OTTAWA, 2 février 1884.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, C.B., O.C.M.G.,
Ministre des chemins de fer et des canaux.

Monsieur,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 28 janvier, nous nous sommes rendus à Montréal dans la matinée du même jour.

À notre arrivée aux bureaux de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, on nous dit que le président était temporairement absent de la ville. Mais après avoir fait connaître à M. Drinkwater la nature de notre message, il mit immédiatement une salle à notre disposition et nous dit que tous les livres, comptes et pièces justificatives seraient volontiers livrés à notre inspection.

Il fit ensuite venir le comptable en chef de la compagnie (M. Ogden) et lui dit de se tenir prêt, ainsi que tout le personnel, à donner toute l'aide ou tous les renseignements nécessaires; puis, nous avons immédiatement commencé notre enquête. Nous avons constaté que les livres de la compagnie, dont la tenue est sous la haute surveillance de M. Ogden, étaient sans défaut, quant au système et aux détails; de sorte que nous avons éprouvé bien moins de difficultés que nous nous y attendions, à établir les bases de nos opérations.

En suivant ce procédé d'analyse familier aux comptables, nous avons obtenus des détails suffisants, non-seulement pour vérifier les chiffres présentés par M. Stephen, mais aussi pour examiner chaque sous-titre en détail, lorsqu'un tel examen était jugé opportun, et prouver que les résultats généraux avaient été obtenus sans qu'il fût nécessaire de manipuler mal à propos les comptes, mais seulement en regardant aux entrées faites selon l'ordre chronologique dans les différents livres.

Nous ne désirons pas vous mettre sous l'impression que la nature des dépenses entrées sous chaque sous-titre a beaucoup attiré notre attention. Un tel examen aurait nécessairement pris un temps beaucoup plus considérable que celui dont nous pouvions disposer, et nous aurait fait outrepasser les bornes qui nous avaient été assignées. Nous n'avons pas non plus examiné la question de la distribution des actions.

Quant aux résultats de l'enquête, néanmoins, nous n'hésitons pas du tout à exprimer l'opinion que les états fournis par le président et que l'on nous fait vérifier, représentant fidèlement l'état actuel des affaires de la compagnie telles que les livres les font connaître.

Il est entendu que si l'on a besoin de nouveaux renseignements relativement à certains articles spéciaux, les livres seront encore ouverts à nos recherches toutes les fois que vous en déciderez ainsi ou que vous le désirerez.

Les livres des syndics chargés des bons représentant la valeur des terres concédées, ont aussi été mis à notre disposition pour qu'il nous fût permis de les examiner, et nous avons constaté qu'ils étaient conformes au rapport fait par le président.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
 Vos obéissants serviteurs,
 COLLINGWOOD SCHRIEBER,
 E. MYALL.

Maintenant, M. l'Orateur, après avoir fait connaître à la Chambre les moyens que nous avons pris pour vérifier les rapports de la compagnie, il me sera permis d'attirer pendant quelques instants son attention sur la nature de ces dépenses. D'abord, on ne peut pas avoir de doute au sujet de la dépense de \$23,078,925 sur la ligne principale, depuis Callander jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses. Puis, nous arrivons à la dépense de \$3,759,793, pour les embranchements d'Algora et de la division ouest, dont il n'y a que 295 milles en construction.

Je crois, M. l'Orateur, qu'il n'y a pas de député qui ne dise que, dans l'intérêt du Canada, il serait impossible de trouver un objet auquel la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pût appliquer son argent d'une façon plus utile au succès de l'entreprise; ou à l'établissement et au développement du grand Nord-Ouest. Chaque mille de ces embranchements, construits sans aucune subvention du gouvernement, est propre, dis-je, à servir les fins que le gouvernement voulait atteindre en passant le contrat, c'est-à-dire, le développement et le progrès du pays; et cela, peut-être, bien plus immédiatement, sous plusieurs rapports, qu'une partie de la ligne principale elle-même.

Il n'est pas nécessaire que je retienne la Chambre à propos de ce crédit de \$4,025,604 affectés à l'achat de matériaux. Ces matériaux sont des lisses et autres objets nécessaires à la construction des travaux. Le matériel roulant \$6,130,792, fait naturellement partie du contrat passé pour la ligne principale entre Callander et Port-Moody; cette somme est exigée en vertu du contrat, et chaque dollar est directement employé aux fins pour lesquelles le contrat a été passé.

La dépense de \$552,251, pour les steamers des lacs, a aussi été faite dans le but de faciliter le transport du trafic et le commerce du pays, et, en même temps, dans le but d'encourager la construction de la partie qui reste encore à faire. Le matériel, l'outillage et les machines employés à la construction sont, naturellement, des accessoires, soit \$187,000, faisant, pour cette partie, \$6,870,045, montant à propos duquel il est impossible, je crois, de faire des observations.

Nous avons ensuite un dividende sur le capital-actions, soit \$2,128,000, lequel, naturellement dépendait, de la vente du capital-actions et était nécessaire pour permettre à la compagnie de réaliser les \$25,356,828 obtenus par la vente de ce capital-actions dans le but de construire le chemin. Les intérêts, etc., payés sur les bons représentant la valeur des terres concédées, soit \$372,000, ont été, naturellement, une dépense nécessaire pour réaliser l'argent que la compagnie a retiré de la vente de ses terres. La garantie de \$3,710,240 déposée entre les mains du gouvernement a été une dépense faite dans le même but que le paiement du dividende sur le capital-actions, c'est-à-dire, dans le but de réaliser des fonds pour l'exécution du contrat.

Le prolongement de Callander à Montréal et Brockville, \$3,270,351; matériel roulant, \$900,000; ateliers, \$516,032; outils et machines, \$352,230, et terrains pour têtes de ligne, \$390,790, seront, je crois, regardés, par toute personne à laquelle cette question est familière, comme des dépenses des plus utiles à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Tout le monde sait, M. l'Orateur, que pour la construction d'une grande ligne transcontinentale, il était de la plus

haute importance, vu la nature de l'entreprise, et pour en assurer le succès, qu'on ne commençât par les travaux à un endroit inconnu, tel que Callander, que les capitalistes du monde n'auraient pu connaître; il était, dis-je, on ne peut plus important pour le succès de l'entreprise, afin d'obtenir la confiance du public pour nous permettre de la terminer et d'en retirer des bénéfices lorsqu'elle le serait, que l'on fixât cette tête de ligne à Callander, en descendant jusqu'à la ville de Montréal, où l'on pouvait raisonnablement et honnêtement prétendre qu'il y avait une ligne interocéanique, s'étendant de l'Atlantique au Pacifique.

Je crois, M. l'Orateur, que je ne serai pas obligé de parler longtemps pour montrer que, dans les intérêts du Canada et de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il était impossible de faire une dépense plus propre à rapporter des avantages au pays et à cette entreprise, que la dépense faite pour amener la tête de ligne de Callander à Montréal. Cela constitue une dépense de \$54,728,500, à propos de laquelle, je crois, on ne différera pas d'opinion.

Puis, il y a d'autres crédits formant en tout la somme de \$3,966,865, pour avances et comptes recevables; et ces crédits sont dans une position quelque peu différente. Il est parfaitement vrai qu'ils sont compris, et l'on peut les croire raisonnablement compris, dans la charte de la compagnie. Cette charte stipule qu'il y aura un prolongement jusqu'au bord de la mer, et l'argent payé au Saint-Laurent et Ottawa et au Sud-Est, l'a été pour acheter les obligations de ces chemins; et, naturellement, ce sont des dépenses faites à propos par la compagnie dans le but de se rendre à l'Atlantique par Montréal. L'acquisition de la charte de "l'Atlantic et North-Western" et les dépenses considérables que l'on a faites, en vertu de cette charte, pour raccorder le chemin de fer canadien du Pacifique au Grand-Tronc, au moyen d'une ligne construite autour de la montagne de Montréal, sont, naturellement, autorisés par la charte de la compagnie.

Les dépenses faites par la compagnie dans le but de s'assurer un droit de contrôle sur le chemin de fer du Sud-Est, ont été faites, naturellement, dans le but de lui permettre d'attirer un chemin de fer canadien du Pacifique le trafic des bords de l'Atlantique, soit de New-York, de Boston, de Portland, de Saint-André, de Saint-Jean ou d'Halifax. Nous, habitants des provinces maritimes, désirons beaucoup, lorsque nous examinons cette question, que la compagnie prolonge son chemin jusqu'à un port canadien; et je suis heureux de savoir que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique considère qu'il est de la plus haute importance pour elle, d'atteindre les bords de la mer par la ligne la plus courte possible qui aboutirait à un port d'hiver en Canada. Les dépenses faites à ce sujet—soit pour opérer un raccordement avec le chemin de fer International, et obtenir ainsi la ligne la plus courte possible qui partirait d'un port canadien ouvert pendant toutes les saisons de l'année—sont, d'après moi, des dépenses auxquelles seront trop heureux d'applaudir tous ceux qui désirent voir cette grande ligne transcontinentale réussir à transporter le trafic de toutes les parties du pays.

On peut dire que la compagnie vise aussi à atteindre Portland, Boston et New-York. Supposons qu'il en soit ainsi. Je prétends que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique manquerait à son devoir envers le Canada si, en exécutant les travaux gigantesques qu'elle a entrepris, elle ne prenait pas tous les moyens raisonnables de transporter sur un chemin de fer canadien qui traverserait le continent, tout le trafic qu'elle pourrait tirer des ports américains. Dans ces circonstances, je crois que les dépenses seront approuvées par les hommes d'affaires—et je suis sûr qu'elles le seront par les hommes qui exploitent des chemins de fer—et qu'ils les considèrent comme des dépenses faites utilement et avec prudence. Je regrette seulement que, lorsque la compagnie a acquis un chemin de fer qui la met en communication avec la ville de Montréal, elle n'ait pas acheté le chemin qui l'aurait mise en commu-

nication avec le véritable port océanique du Canada pendant l'été, la ville de Québec; et bien que, par Montréal, elle soit en communication avec l'océan, cette compagnie jugera à propos, je crois, de s'assurer des communications directes avec le grand port océanique du Canada, pendant l'été, le port de Québec; j'crois que ses intérêts le lui commandent. On prendra, je n'en doute pas, tous les moyens possibles pour atteindre ce but important. Lorsqu'elle aura adopté la ligne la plus courte pour atteindre l'océan, ligne par laquelle on pourra se rendre plus promptement aux ports des provinces maritimes que par l'Intercolonial, et lorsqu'elle aura réuni les tronçons que l'on a projetés en rapport avec cette question, j'espère que la compagnie ne s'arrêtera pas là; j'espère qu'elle ne s'arrêtera pas au port d'été de Québec; mais, qu'après avoir pris en considération l'importance qu'il y a d'avoir en cette dernière ville, comme elle l'aura, un grand port océanique d'été et l'importance d'avoir un port canadien ouvert pendant toute l'année, l'hiver et l'été, elle ne s'arrêtera que lorsqu'elle aura établi des communications avec Saint-Jean, Halifax, Saint-André, et, en dernier lieu, Louisbourg.

Je prétends, M. l'Orateur, que lorsque le chemin de fer aura atteint le port de Louisbourg, il sera de l'intérêt de tout homme qui a des lettres à expédier ou qui désire prendre le moins de temps possible pour faire le trajet de Londres à New-York, de passer par ce port, et je prétends que ce fait oblige la compagnie, dans l'intérêt de cette grande entreprise nationale, de ne pas manquer de prolonger son chemin même jusqu'en cet endroit, qui sera la dernière tête de ligne qu'il pourra atteindre. Et je n'hésite pas à dire que la distance entre Montréal et Halifax peut, en hiver, être abrégée, au moyen des projets énoncés, de façon à permettre de croire que la compagnie verra qu'il est de son intérêt, jusqu'à ce qu'elle ait atteint Louisbourg, de faire d'Halifax en toute saison, à tout événement en hiver, le grand port d'expédition de grain du chemin de fer canadien du Pacifique.

Relativement au \$600,000 d'actions souscrites par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au capital de la compagnie canadienne des terres du Nord-Ouest, cette question est dans les mêmes conditions que plusieurs autres semblables. Pourquoi a-t-elle souscrit \$600,000 d'actions au capital de la compagnie des terres du Nord-Ouest? Tous ceux qui ont examiné la conduite de la compagnie, savent qu'elle a vendu une grande étendue de terres à la compagnie canadienne des terres du Nord-Ouest, et il devint indispensable de souscrire le capital-actions de cette compagnie, il devint indispensable de le placer de façon à lui donner sa pleine valeur, dans le but de faire réussir les opérations de la compagnie, et ainsi, de lui donner les moyens de favoriser la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Une avance de \$600,000 fut faite aux entrepreneurs de la construction des travaux. Cette compagnie comprenait un grand nombre de membres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sinon tous les membres, ainsi que plusieurs autres personnes qui étaient disposées à constituer une compagnie pour entreprendre la construction des travaux qui furent exécutés par elle.

En réponse à la demande de l'honorable chef de la gauche, j'espère déposer sur le bureau de la Chambre, dans le cours de la journée de demain, le contrat passé avec cette compagnie, lequel fera connaître son véritable caractère; mais je puis dire que, tant que cette compagnie et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, réunies, eurent les moyens de pousser les travaux avec vigueur, elles ne s'arrêtaient pas. Mais lorsque le temps fut arrivé où, vu la difficulté qu'il y avait d'approcher du marché monétaire, à New-York, et vu la dépréciation de la propriété de la compagnie, il devint impossible d'obtenir les moyens de continuer les travaux, la compagnie recourut au principe des garanties afin qu'il lui fût permis d'avoir des fonds d'une autre source; elle arrêta ses comptes avec la compagnie de construction, à laquelle, paraît-il, elle avait

alors fait pour \$600,000 d'avances. Puis, il y a un compte d'avances diverses, de frais de voituriers et autres choses, lequel se monte à \$473,291; ce sont là des dépenses incidentes qui se font dans toute grande entreprise de ce genre.

Le montant suivant est une somme de \$484,614 payée en rapport avec les garanties déposées entre les mains du gouvernement, au lieu du dépôt de \$1,000,000 pour garantir la parfaite exécution du contrat. Comme la Chambre le sait, le gouvernement a consenti à abandonner le dépôt en argent de \$1,000,000 pour accepter \$1,680,000 des obligations du chemin de fer Credit-Valley. Mon prédécesseur, l'ancien ministre des travaux publics, le ministre des travaux publics actuel et moi, avons jugé à propos, afin de donner de nouveaux avantages aux entrepreneurs pour leur permettre de compléter leurs travaux, de substituer au dépôt en argent des propriétés, ou une garantie d'une autre nature; et cet acte du gouvernement était simplement conforme au système ordinairement adopté par l'ancien gouvernement et par le gouvernement actuel relativement à tous les autres contrats. Et je suppose, plutôt, je sais, que cette somme de \$484,614 représentait des actions du chemin de fer Credit-Valley appartenant à M. Stephen, et si ce dépôt est abandonné, cet argent reviendra à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, qui l'emploiera à l'exécution de ses travaux.

Maintenant, M. l'Orateur, après avoir fait connaître d'une façon aussi brève que possible la nature de ces dépenses, je me propose de faire voir d'une façon un peu plus détaillée dans quel état se trouvent les comptes. Sur la ligne principale, entre Callander et Port-Moody—sur les sections Est et Centrale—les dépenses suivantes ont été faites, y compris les améliorations faites sur la ligne du gouvernement à l'ouest du lac Travers :

Lignes principales, entre Callander et Port-Moody, sections Est et Centrale, y compris les améliorations faites sur la ligne du gouvernement, à l'ouest du lac Travers.

DÉPENSES.

Construction—Division du lac Nipissingue.....	\$3,249,971	
do do du Lac Supérieur	2,299,783	
do do ouest	17,529,175	
		\$23,078,929
Equipement—matériel roulant	\$6,130,792	
do vapeurs	552,251	
do outillage	187,002	
		6,870,045
Matériaux en mains—combustible.....	\$459,866	
do matériaux en général.....	843,907	
do lisses, traverses, etc	1,539,792	
Matériel pour construction.....	1,521,474	
	\$4,364,839	
Moins, avance sur les lisses.....	339,235	
		4,025,604
Amélioration sur les lignes du gouvernement, à l'ouest du lac Travers.....		253,606
Cinq pour cent, dividende sur le capital-actions.....	\$2,128,000	
Intérêt, etc., sur les bons des terres concédées...	372,880	
Dépôt en garantie entre les mains du gouvernement.....	8,710,240	
		11,211,120
Ensemble des dépenses.....		\$45,599,304

ARGENT REÇU AU COMPTANT.

Subvention payée au comptant par le gouvernement	\$12,289,212
Produits de la vente des bons des terres concédées	9,029,012
Produits de la vente des emplacements de ville...	477,775
	\$21,795,999
Excédant des dépenses sur les recettes.....	\$23,743,305

Sir CHARLES TUPPER.

Ligne principale et embranchements entre Callander et Port-Moody, sections Est et Centrale, embranchements avec améliorations faites sur la ligne du gouvernement, à l'ouest du lac Travers.

DÉPENSES.	
Ligne principale, telle que plus haut mentionnée.....	\$45,539,304
<i>Embranchements.</i>	
Embranchement d'Algoma.....	\$1,877,325
Embranchement de la division ouest	1,882,469
	<u>3,759,793</u>
Ensemble des dépenses.....	\$49,299,097
ARGENT REÇU AU COMPTANT.	
Ligne principale, telle que mentionnée plus haut.....	\$21,795,999
Excédant des dépenses sur les recettes.....	<u>\$27,503,098</u>

Ligne principale et embranchements, entre Montréal et Port-Moody, section Est et Centrale, lignes achetées, embranchements et améliorations sur la ligne du gouvernement à l'ouest du lac Travers.

DÉPENSES.	
Ligne principale et embranchements, à l'ouest de Callander, tel que plus haut mentionné.....	\$49,299,097
<i>Lignes achetées—</i>	
Chemin de fer du Canada Central.....	\$ 2,251,243
“ “ Q. M. O. et O.	180,853
Améliorations sur ces chemins	770,956
Chemin de ceinture du Mile-End et Brockville.....	67,300
	<u>3,270,351</u>
Matériel roulant.....	900,000
<i>Ateliers—</i>	
Montréal	\$362,820
Perth	115,628
Carleton-Place	37,684
	<u>516,033</u>
Outils et machines	382,230
Terrain pour têtes de ligne et ateliers.....	390,790
	<u>772,820</u>
Ensemble des dépenses.....	\$54,728,500
RECETTES PAYÉES AU COMPTANT.	
Ligne principale et embranchements à l'ouest de Callander, comme ci-dessus mentionné..	\$21,795,999
Revenu net—\$1,115,574	891,875
	<u>22,687,874</u>
Excédant des dépenses sur les recettes.....	<u>\$32,040,626</u>

Ligne principale, embranchements et extension, d'un océan à l'autre, sections Est et Centrale, lignes achetées, embranchements, améliorations sur la ligne du gouvernement à l'ouest du lac Travers, et avances sur les lignes menant à l'océan, etc.

DÉPENSES.	
Ligne principale et embranchements entre Montréal, Brockville et Kamloops, comme plus haut mentionné	\$54,728,500
Chemin de fer du Sud-Est.....	\$1,582,327
“ “ du Saint-Laurent et Ottawa.....	69,900
“ “ Atlantic et North-Western	156,646
Compagnie canadienne des terres du Nord-Ouest.....	600,097
Avance aux entrepreneurs pour la construction.....	600,000
Diverses avances et arrérages payés aux voituriers et autres frais dépendant du trafic, etc.	473,281
Payé pour les garanties versées entre les mains du gouvernement au lieu de \$1,000,000 d'argent comptant	484,614
	<u>3,966,865</u>
Ensemble des dépenses	\$58,695,365
ARGENT REÇU AU COMPTANT.	
Ligne principale et embranchements entre Montréal, Brockville et Kamloops, comme plus haut mentionné	\$22,687,874
Excédant des dépenses sur les recettes.....	<u>\$36,007,491</u>
Avances déduites.....	3,966,865
	<u>\$32,040,626</u>

Dans ces circonstances, j'espère que nous avons entendu le dernier mot, soit dans cette Chambre ou ailleurs, au sujet du faux rapport—j'en ai prouvé la fausseté par les chiffres que j'ai cités à la Chambre,—que cette compagnie a pris l'argent obtenu du gouvernement en vertu d'un contrat, dans le but de construire une ligne de chemin de fer de Callander à Kamloops, et l'a dépensé dans des entreprises étrangères au chemin de fer canadien du Pacifique. Je crois que nous devrions avoir réglé ce point en litige, si nous ne l'avons pas encore fait.

Je me permettrai d'attirer pendant un instant l'attention de la Chambre sur la propriété qui devra être sujette au privilège. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a des propriétés qui, si elles étaient vendues raisonnablement, lui permettraient de terminer ses travaux sans l'aide de qui que ce soit. Etant chargée d'une entreprise qui, la chose est indiscutable, s'est posée sur une entreprise assise sur de saines bases commerciales, cette compagnie peut dire qu'en vendant raisonnablement la propriété qu'elle possède, elle n'aura pas besoin de l'aide de qui que ce soit. Elle peut dire au gouvernement : nous pouvons nous en tenir à notre contrat; nous pouvons, avec nos 9,000 hommes qui travaillent aujourd'hui près du lac Supérieur, nous pouvons restreindre nos dépenses, et, vers le 1er mars 1891, nous pourrions vendre assez de terrains et en retirer tout ce qu'il nous faut pour continuer nos travaux. Nous aurons les moyens d'exécuter notre contrat; mais si vous désirez que ces grands travaux soient terminés vers la fin de 1885, nous ne vous demandons pas de nous faire un nouveau don, mais nous vous demandons de nous avancer, à mesure que les travaux s'exécuteront, la somme de \$22,500,000 pour terminer l'entreprise.

J'ai dit en premier lieu à la Chambre que la compagnie ne demandait pas un seul dollar de subvention de plus pour exécuter le contrat qu'elle a fait avec le gouvernement. J'ai dit à la Chambre que la compagnie avait la plus forte confiance dans la valeur de la subvention déjà donnée; qu'avec le montant qu'elle pouvait avoir du dehors et qu'elle a déjà eu, elle avait les moyens d'exécuter son contrat. Mais, bien qu'elle ne demande pas à la Chambre de lui donner un seul dollar de plus, elle nous demande de se servir du crédit de ce pays, lequel, grâce à l'administration de mon collègue, l'honorable ministre des finances, n'a jamais été dans une meilleure position; elle nous demande, dis-je, de se servir du crédit du pays pour obtenir les moyens d'exécuter cette grande entreprise nationale vers la fin de 1885; et cela, sans imposer même l'ombre d'un nouveau fardeau sur le gouvernement ou sur le pays pour ce qui concerne le remboursement de chaque dollar lorsque l'entreprise sera terminée, le 1er mai 1891.

Je prétends que si c'est la position dans laquelle se trouve la compagnie—et je crois, je puis me permettre de dire, que les honorables membres de la gauche ne contrediront pas la force de cette position, ne mettront pas en doute le fait que la garantie offerte au gouvernement pour amener le paiement de cette avance temporaire afin de permettre à la compagnie de terminer promptement ces grands travaux nationaux, est amplement suffisante—si, dis-je, telle est la position de la compagnie, nous ne devons pas hésiter un seul moment à appuyer sa demande.

Permettez-moi d'attirer pendant un moment l'attention de la Chambre sur la propriété affectée à ce privilège par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. J'ai déjà dit que, soit que l'on manque de payer l'intérêt d'une année ou que l'on manque de payer les \$7,300,000 à la fin de cinq ans pour couvrir la garantie, ou de payer le montant le 1er mai 1891; si, le 1er mai 1892, chaque dollar d'intérêt et chaque dollar du principal de cette avance ne sont pas remboursés au gouvernement, la compagnie propose que nous devenions immédiatement possesseurs de tout ce qui appartient au chemin de fer canadien du Pacifique.

Qu'est-ce que cela comprend ? Cela comprend tout ce qui appartient, depuis la tête de ligne océanique, à Montréal, jusqu'à Port-Moody, sur le Pacifique ; cela comprend la ligne pour laquelle il a été payé plus de \$3,000,000 entre Montréal et Callander ; cela comprend la ligne sur laquelle il a été dépensé près de \$2,000,000, l'embranchement d'Algoma, Mills ; cela comprend les 269 milles d'embranchements du Nord-Ouest ; cela comprend les trois magnifiques vapeurs que la compagnie met entre Algoma-Mills et Prince-Arthur, et cela comprend les 21,246,000 acres de terres qui restent à la disposition du gouvernement.

Je ne développe pas cette question, car je ne crois pas qu'un seul membre de cette Chambre puisse dire que la garantie n'est pas assez grande, que la valeur de la propriété engagée n'est pas assez considérable, et qu'il est possible qu'il y ait danger que nous ne soyions pas remboursés de chaque dollar du principal et intérêt avancés à cette compagnie ; c'est une question qui ne souffre pas de discussion.

Je puis dire que, de la ligne principale, depuis Montréal jusqu'à Port-Moody, 2,836 milles, ce chemin comprendra 112 milles d'embranchements appartenant aux lignes construites entre Montréal et Callander, ainsi que 395 milles d'embranchements au Nord-Ouest, soit 3,393 milles de chemin.

Examinons un instant la nature de cette garantie. Toutes les dépenses que le chemin entre Montréal et Callander doit payer sont de \$5,333,333. Les concessions de terres gagnées par la compagnie et non vendues à l'heure qu'il est, comprennent 10,023,305 acres, et celles non gagnées, 11,211,295 acres, soit 21,246,600 acres de terres concédées auxquelles la compagnie aura droit lorsque le chemin sera terminé, sans compter celles qu'elle a vendues. Ce terrain est affecté à un privilège de \$5,000,000, qui figure comme garantie pour l'exploitation du chemin ; et, comme je l'ai déjà dit à la Chambre, nous ne nous proposons pas, par les résolutions, d'abandonner ce privilège. Je crois qu'il y a, dans certains quartiers, de grandes erreurs à ce sujet. On ne demande pas, par ces résolutions, d'abandonner ces cinq millions de bons représentant la valeur des concessions de terres, lesquels sont en la possession du gouvernement comme garantie pour l'exploitation de la ligne pendant dix ans. Je puis dire que c'est là plutôt une question d'opinion que toute autre question, en ce qui concerne le gouvernement. Nous désirons que le contrat reste comme nous l'avons fait, et par conséquent, nous n'avons pas l'intention d'abandonner ce privilège, quoique nous soyons parfaitement certain qu'il n'est pas nécessaire de retenir un seul dollar de ces cinq millions de bons comme garantie, puisqu'il est déjà démontré que, bien que ce chemin ait éprouvé les plus grands obstacles possibles, et bien que les différents tronçons qui le composent ne soient pas réunis, ses revenus réels ont été d'environ \$978,000 pendant les derniers neuf mois. Ce chemin, une fois construit, aura une grande valeur ; nous n'avons aucune raison d'en douter. Ce chemin, nous ne pouvons pas en douter, réalisera, cette année, des bénéfices réels qui excéderont de beaucoup les dépenses faites pour son exploitation ; et, lorsqu'il sera livré à la circulation d'une extrémité à l'autre, il est parfaitement évident que le chemin de fer canadien du Pacifique sera établi sur des bases parfaitement solides, au point de vue du commerce, et qu'il sera considéré comme un des meilleurs chemins de fer que l'on puisse trouver dans le pays.

Examinons un peu plus attentivement ce que ces 3,393 milles de chemin représentent. J'ai déjà dit que toutes les concessions de terres de la compagnie, les 21,246,000 d'acres entre les mains du gouvernement, outre la légère partie requise pour régler la question des bons non reçus, constitueront une garantie pour le gouvernement ; et tout l'argent provenant de cette source, ira directement au gouvernement.

Les bons émis représentant la valeur des concessions de terres forment un montant de \$10,000,000. On a détruit
Sir CHARLES TUPPER.

ou annulé pour \$6,667,000 de ces bons. \$816,000 sont entre les mains de compagnies de terres, contre des versements non encore échus sur des achats, ce qui forme \$7,513,000 de bons qui sont ou annulés ou qui seront entre les mains de compagnies de terres tant qu'elles n'auront pas fait l'achat des terres ; et alors, ils seront remboursés ; ce qui laisse, entre les mains du public, une balance de \$2,487,000. La balance des sommes non encore échues sur des achats de terrain faits par des particuliers, laquelle balance est applicable au rachat de ces bons, est de \$1,363,500, laissant en tout \$1,123,500 dont on n'a pas disposé. De sorte que, lorsque l'on aura disposé de ces \$1,123,500 de bons représentant la valeur des concessions de terres, les 21,246,600 acres de terre resteront en entier et représenteront simplement les garanties entre les mains du gouvernement, ou l'argent qu'il retirera à mesure que les terres seront vendues. Ainsi, le gouvernement deviendra en possession de 21,246,600 acres de terre et de 3,393 milles de chemin.

Supposons une éventualité improbable, je ne dirai pas improbable, je dirai impossible. Il n'est pas, dans le pays, un homme intelligent qui ne sache pas qu'avec un privilège si insignifiant sur une aussi belle propriété que celle dont j'ai parlé, il est impossible que chaque dollar du principal et chaque dollar de l'intérêt ne soient pas payés entre les mains du gouvernement avant qu'il se soit écoulé un délai de douze mois ; il est impossible qu'il se produise d'autre résultat.

J'aurais pu me dispenser immédiatement et pour toujours d'examiner plus longtemps cette question, s'il n'avait pas été juste, en même temps, d'en examiner une partie qui, je crois, n'a peut-être pas encore éveillé l'attention publique ; je veux parler de la position dans laquelle serait le pays, si la compagnie retardait de douze mois le paiement du dernier dollar de cet argent avancé pour l'aider, ou de l'intérêt à cinq pour cent.

J'ai parlé des terres et du chemin de fer. M. l'Orateur, que nous coûtera le chemin, supposant que demain, après la conclusion de cet arrangement, que la compagnie ferait défaut ? quelle serait notre position, en supposant que la compagnie abandonnerait ses travaux demain ? Et, M. l'Orateur, il importe peu que la compagnie fasse défaut maintenant ou à la veille de terminer ses travaux ; la position sera la même, en tant que ces chiffres sont concernés. Je vous ferai voir ce que ces 3,393 milles de chemin coûteront au peuple de ce pays, dans l'hypothèse impossible où la compagnie manquerait à ses engagements. Je vais mettre le terrain des deux côtés du compte ; le terrain que la compagnie a vendu et qui lui a rapporté un bénéfice net de \$2.36 l'acre sur 3,753,400 acres. Cependant, dans le but de me conformer autant que possible aux opinions des honorables messieurs de la gauche relativement à la valeur de ces terres, je dirai qu'elles valent \$2 l'acre. Si nous disons que la subvention de 25,000,000 d'acres de terres faite à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique vaut \$2 l'acre, cela forme \$103,000,000, avec ce que nous payons en argent comptant, et ce que nous avons payé en chemins de fer terminés ; et c'était là, je crois, le calcul que j'ai fait avec plaisir les honorables membres de la gauche. Maintenant, M. l'Orateur, je mettrai à notre débit les 3,753,400 acres de terre vendus à \$2 l'acre, formant \$7,506,800.

Je mets à notre débit l'avance de \$339,235 sur les rails ; je mets à notre débit la subvention payée en argent, \$12,289,212 ; je mets à notre débit l'avance projetée de \$22,500,000 ; je mets à notre débit le privilège contre les chemins de fer Canada Central, et Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, \$5,333,333, en supposant que nous devrions payer ce montant si nous prenons possession du chemin ; je mets à notre débit la garantie des dévidendes sur le capital dont l'émission est différée, \$7,198,460 ; je mets à notre débit les obligations de concessions de terres qui ont été vendues sans qu'il y ait eu des ventes de terres pour les rembourser, \$1,123,500 ; je mets à notre débit le coût estimé des travaux dont le

gouvernement s'est chargé, \$28,000,000 ; je mets à notre débit la balance de la subvention en argent, \$12,710,788, et quel est le total ? J'invite les honorables messieurs de la gauche à scruter ces chiffres. Je vais déposer ce document sur le bureau, et j'invite ces honorables messieurs de la gauche à en faire l'examen le plus méticuleux et le plus détaillé, pour découvrir si ce n'est pas là un exposé fidèle de la position dans laquelle nous nous trouverions si, demain, ou dans deux ans, la compagnie faillissait à ses obligations, ou si elle y manquait en aucun temps. Pour ce qui en est de cette question, je dis que voilà le compte ; chaque dollar que la population du pays pourrait en toute possibilité être appelée à payer pour ces 21,246,600 acres de terres et ces 3,393 milles de chemin de fer sans aucune redevance sur aucune partie de la ligne, figure à notre débit. Le grand total est de \$97,001,328. C'est là ce que le chemin coûtera à la population du pays. L'état se lit comme suit :

État indiquant le détail des propriétés dont le gouvernement prendrait possession au cas où la compagnie ne remplirait pas les conditions auxquelles le prêt est effectué, et indiquant aussi le coût pour le gouvernement de chacune de ces propriétés :—

Étendue des propriétés.

Terres	21,246,600 acres.
Chemin de fer et embranchements.....	3,393 milles.

Prix de revient.

3,753,400 acres de terres (vendues) estimés à \$1 l'acre.....	\$ 7,506,800
Avance sur les rails.....	339,235
Subvention payée en argent.....	12,289,212
Avance proposée de.....	22,500,000
Privilège sur les chemins de fer Canada-Central et Q. M. O. et O.....	5,333,333
Dividende garanti sur le stock dont l'émission est différée.....	7,198,460
Obligations de concessions de terres pour le remboursement desquelles il n'y a pas eu de ventes de terres.....	1,123,500
Coût estimé des travaux du gouvernement.....	28,000,000
Balance de la subvention en argent.....	12,710,788
Total.....	\$97,001,328

En évaluant les terres à \$2 l'acre, la position serait comme suit :—

21,246,600 acres à \$2 l'acre	\$42,493,200
3,393 milles de chemin de fer à \$16,065	54,508,128

Maintenant, M. l'Orateur, que faut-il de plus ? Que ferons-nous des terres. J'ai estimé les terres dont la compagnie s'est servie à \$2 l'acre, et j'ai placé le montant du côté opposé du compte. J'ai indiqué également ce que les terres ont rapporté, et quelle serait notre position et combien nous coûterait le chemin. Je mets à l'avoir du chemin les 21,246,600 acres de terres à \$2 l'acre, faisant \$42,493,200 d'argent qui nous reviendra sur les \$97,000,000 ; et je prends le chemin de fer terminé, sans un sou de redevance sur toute la ligne depuis Montréal jusqu'à Port-Moody, qui ne coûtera au pays que la somme de \$54,508,128. C'est là le total.

De sorte que, M. l'Orateur, la position est telle qu'il n'y a pas un homme intelligent qui ne dise de suite, qu'il n'existe pas l'ombre d'un doute à l'effet que chaque dollar de ce capital et chaque dollar de cet intérêt ne reviendra pas tel que pourvu dans ces résolutions, au trésor public du Canada. Et je dis de plus qu'au cas où cette éventualité impossible se présenterait, notre position serait celle-ci. Après avoir vendu les terres au prix fixé par ces messieurs, celles qui nous reviendraient avec les 3,393 milles de ligne-mère et d'embranchements de Montréal à Port-Moody, nous aurions un chemin de fer qui coûterait au pays la somme de \$54,508,128.

Eh bien ! M. l'Orateur, combien le chemin de fer proprement dit nous coûtera-t-il ? Ce chemin qui, d'après les honorables messieurs de la gauche, devait coûter \$120,000,000.

Je n'ai pas besoin de rappeler que lorsque nous avons d'abord discuté cette question, l'honorable chef de l'opposition a soumis à la Chambre un calcul soigné de

ce qu'il en coûterait au gouvernement pour construire un chemin de fer de Callander à Port-Moody, sans un mille d'embranchement,—la simple ligne de Callander à Port-Moody,—et l'honorable député a déclaré qu'il avait soumis ces calculs, préparés avec tant de soin, à son collègue l'ex-ministre des travaux publics, qui depuis des années étudiait cette question dont il avait eu à s'occuper en sa qualité de ministre, et, M. l'Orateur, ces deux honorables messieurs en sont venus à la conclusion que le minimum du coût de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien entre Callander et Port-Moody, serait de \$120,000,000. Il a soumis les calculs de l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), mon distingué prédécesseur, et le résultat des recherches les plus minutieuses fut que cet honorable monsieur estimait le coût du chemin de Callander à Port-Moody, au chiffre plus exactement défini de \$121,700,000. Maintenant, M. l'Orateur, c'est la valeur du chemin d'après les honorables messieurs de l'opposition, c'est d'après leur déclaration le minimum du prix qu'il devait coûter. Il est vrai que j'avais estimé moi-même le coût de la ligne de Callander à Port-Moody, à \$84,000,000, et mon honorable ami, le chef de l'opposition, a profité de l'occasion pour me rappeler que ce n'était pas là un chemin de fer, mais un tramway.

C'était après que j'eus expliqué à la Chambre quelle était la nature du chemin que nous espérions pouvoir construire, et il m'était impossible de contredire l'assertion de l'honorable député, parce qu'elle était véridique. J'avais déclaré que vu la position dans laquelle nous nous trouvions placés, nous ne pouvions nous dispenser de continuer à pousser les travaux de notre mieux, et je démontrai que le moins qu'il nous faudrait dépenser pour construire la ligne de chemin de fer la moins dispendieuse, pouvant mettre Callander en communication avec Port-Moody, s'élèverait à la somme de \$84,000,000. Je ne pouvais mettre en doute la justesse des calculs de l'honorable député lorsqu'il disait qu'un chemin de fer digne de nous devait coûter au moins \$120,000,000, ou pour définir plus exactement le montant estimé par mon distingué prédécesseur, \$121,700,000. Maintenant, voyons ce que cela devra coûter à la population du Canada sous l'administration actuelle.

État indiquant ce que coûterait au gouvernement la ligne-mère entre Callander et Port-Moody, en cas où le chemin de fer du Pacifique canadien négligerait de rembourser le prêt.

3,393 milles de ligne-mère, embranchements et bateaux à vapeur, coût.....	\$54,508,128
Les 457 milles de ligne-mère et d'embranchements entre Montréal, Brockville et Callander, coûtent \$23,550 par mille, soit	\$10,762,736
Les 395 milles d'embranchements à l'ouest de Callander, au coût indiqué par les comptes de la compagnie.....	3,759,793
Les bateaux à vapeur ont coûté	552,251
	\$15,074,780

Formant un total de \$15,074,780, qui doit être déduit de la somme ci-dessus, pour arriver au coût de la ligne-mère entre Callander et Port-Moody, de sorte que la ligne entre Callander et Port-Moody a coûté au gouvernement. \$39,433,348

M. BLAKE. Très bien, très bien !

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député dit, très bien ! mais je le défie de toucher du doigt une seule faute ou la moindre erreur dans ce calcul. Je réponds, sur la position que j'occupe dans cette Chambre, de l'exactitude de l'état que je viens de présenter, et si l'honorable député peut démontrer que je n'ai pas donné un exposé impartial, honnête et sans fard des chiffres et des faits tels que consignés dans les archives du pays et les documents soumis à la Chambre, alors j'admettrai que je n'ai aucun droit à la confiance de la Chambre relativement à l'exposé que je fais de cette question. J'ai dit qu'il n'y a qu'un seul point qui soit une question d'estimation. Il y en a deux. L'un est l'estimation allant à dire qu'avec les matériaux en mains,

L'ouvrage peut être terminé pour \$27,000,000. Tout ce que je puis dire, c'est que l'ingénieur en chef du département a étudié la question avec soin, et comme la Chambre le sait déjà il n'a pas craint de déclarer qu'il croit que les chiffres de la compagnie peuvent être acceptés comme étant exacts. Quant aux \$28,000,000 de dépenses pour les travaux en voie d'exécution, j'ai fourni à la Chambre les chiffres que nous avons jusqu'à ce jour, et j'ai lieu de croire que le montant indiqué ne sera pas dépassé de beaucoup. Mais je crois que la Chambre conviendra avec moi qu'il y a une grande différence entre ces montants et \$120,000,000, chiffre de l'estimation faite par l'honorable chef de l'opposition (M. Blake), et je puis dire, en citant l'opinion des honorables messieurs de la gauche, que l'honorable député de Huron-Sud (Sir Richard Cartwright) a dans une occasion importante, fait lui aussi son estimation, en disant qu'il n'y avait aucune raison de supposer que la construction de la ligne, même en supposant qu'on eût pris tout le temps nécessaire, pût coûter moins de \$100,000,000. Je crois avoir démontré à la Chambre qu'entre l'estimation relative au coût des travaux faite par l'honorable chef de l'opposition, le chef de l'ancienne administration et le ministre des finances de l'ancien gouvernement, et ce montant de \$39,433,348, il y a une marge assez considérable. Dans ces circonstances, la ligne de Callander à Port Moody, soit 2,541 milles, coûterait à la population du pays environ \$15,520 par mille, y compris un équipement tout à fait suffisant en sus du coût de la construction. Je crois qu'il n'est pas nécessaire pour moi de discuter au long la question de la valeur des terres. J'ai estimé à \$2 l'acre la valeur des terres vendues par la compagnie, et je les ai placées au débit de la compagnie, et j'ai mis à l'avoir du gouvernement le reste des terres en les estimant à \$2 l'acre, estimation que les honorables messieurs de la gauche ne sauraient révoquer en doute. En consultant le discours prononcé par l'honorable chef de l'opposition, on verra qu'il a attribué à 11,500,000 acres de terre du premier choix, une valeur de \$1.04 l'acre, faisant un total de \$45,450,000, comme on peut le voir par les *Débats* de 1880, page 13 : à \$3.18, \$35,775,000, et s'adressant à votre très humble serviteur il ajouta : "à votre misérable somme de \$2 cela ferait \$22,500,000." De sorte que tout le montant qu'on nous demande de prêter à la compagnie en vertu des résolutions projetées, et pour le paiement duquel on n'offre pas de garantie plus complète, est de \$22,500,000, juste la somme que devait produire, d'après la déclaration de l'honorable chef de l'opposition, les 11,500,000 acres de terres à mon misérable prix de \$2. Je crois donc que dans ces circonstances il n'est guère probable que l'honorable monsieur puisse révoquer en doute l'exactitude du calcul que j'ai soumis à la Chambre et d'après lequel ces terres sont évaluées à \$2 l'acre.

Le 17 décembre 1880, l'honorable député de Huron-Sud (Sir Richard Cartwright) a donné à la Chambre le bénéfice de ces calculs en disant (page 16 des *Débats*) : "Et 15,750,000 acres de terres, valant aujourd'hui, au prix auquel les terres se vendent au Nord-Ouest, au moins \$37,500,000." Et personne au monde ne connaissait mieux la valeur de ces terres que l'honorable monsieur, car il s'occupait beaucoup de cette question ; et je ne suis pas du tout certain que si j'eusse été, autant que l'honorable monsieur, libre de me livrer au commerce des terres dans le Nord-Ouest, que je ne serais pas allé avec lui pour profiter de ses lumières et de son jugement pour choisir mes terrains. Je suis tout à fait convaincu que de quelque côté que puissent venir les objections quant à l'opportunité de faire cette avance de \$22,500,000, elles ne viendront pas de la part de cet honorable monsieur, qui, dès 1880, avant que le contrat pour la construction rapide du chemin de fer Pacifique canadien fût mis en vigueur, alors que le pays était comparativement tranquille, alors qu'il y avait au Nord-Ouest 100,000 acres de moins qu'aujourd'hui, déclarait lui-même que 18,750,000 acres de terres choisies valaient \$37,500,000 ; cet honorable Sir CHARLES TUPPER.

monsieur, dis-je, ne mettra pas en doute la parfaite suffisance de la garantie, lorsque, au lieu de 18,750,000 acres nous en avons 21,246,000 pour garantir le prêt. Il n'y a aucun doute que quelle qu'ait été alors la valeur des terres, elle est beaucoup plus considérable aujourd'hui. Personne en ce pays n'a montré plus d'enthousiasme que moi relativement à la valeur des terres du Nord-Ouest. Je n'ai jamais été plus enthousiaste à cet égard que je ne le suis aujourd'hui. Je dis que la valeur qu'avaient ces terres lorsque l'honorable député de Huron Sud a prononcé le discours auquel j'ai fait allusion, est de beaucoup augmentée depuis, aujourd'hui que l'accès est devenu plus facile, non-seulement grâce à la construction de la ligne-mère, mais grâce aussi aux 239 milles d'embranchement maintenant en exploitation dans le Nord-Ouest.

Votre prédécesseur, l'honorable M. Anglin, disait le 31 décembre : "Si les terres valent quelque chose, si le pays vaut la peine d'être colonisé, le prix de \$2 l'acre semble être une moyenne très basse." Je puis ajouter que les ventes faites jusqu'à présent par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, justifient et corroborent pleinement les déclarations faites par les honorables messieurs de la gauche, quant à la valeur des terres, parce que pour les 3,753,400 acres vendus jusqu'à présent, elle a reçu une moyenne de \$2.36.

Maintenant, M. l'Orateur, je ne m'étendrai pas beaucoup sur ce sujet, excepté en ce qui concerne les recettes du chemin. Il ne m'est pas nécessaire de dire à aucune personne un tant soit peu au fait des affaires de chemin de fer, qu'après tout, le point principal, lorsqu'il s'agit de calculer la valeur du chemin, est la question de savoir ce que le chemin peut rapporter. Quant à la possibilité pour le chemin de fer du Pacifique canadien de gagner de l'argent, il y a sans doute matière à des divergences d'opinion très prononcées sur la question de savoir si le chemin pourrait ou ne pourrait pas payer ses propres dépenses d'exploitation. Je ne parlerai pas de ceux qui se sont montrés les plus pessimistes à ce sujet, mais je dirai que les plus optimistes tant en cette Chambre qu'en dehors au sujet de la valeur et de la position du chemin de fer du Pacifique canadien comme entreprise commerciale, étaient loin de s'attendre à une preuve aussi claire que celle qui a déjà été fournie et qui établit hors de doute le fait que cette grande entreprise commerciale repose sur une base solide au point de vue commercial. Avec la preuve déjà fournie de la possibilité pour le chemin de fer de gagner de l'argent, il est maintenant à jamais établi, qu'à l'avenir, à mesure que les travaux avanceront, il y aura augmentation dans la recette ; et que lorsque cette grande voie transcontinentale sera complétée d'un océan à l'autre, nous pourrons nous enorgueillir en constatant non-seulement qu'une quantité très considérable de trafic et un grand nombre de voyageurs seront attirés sur cette ligne, mais encore que le chemin de fer sera en mesure de donner des profits beaucoup plus considérables que n'oseraient l'espérer ceux qui, à l'époque où le succès était douteux, ont eu le courage et l'esprit d'entreprise nécessaires pour risquer leurs capitaux et pour se charger d'une tâche aussi gigantesque.

J'ai sous la main un état des recettes brutes pour 1883 ; et en faisant une estimation pour le mois de décembre, je constate qu'elles s'élèvent au moins à \$5,420,931. Il est vrai que cela comprend un certain montant de \$1,274,000, représenté par le transport de matériaux de construction et d'approvisionnements. Mais il n'y a pas un homme un peu au fait des progrès du Nord-Ouest qui ignore que les progrès de ce pays, encore dans son enfance, devront naturellement être très rapides, si rapides que d'une année à l'autre il y aura une demande de transport pour subvenir aux besoins de la population, en fait de marchandises et de voyageurs, plus considérable que le montant indiqué dans ce relevé. Mais même en déduisant ce montant et en prenant le revenu net du trafic, nous avons une somme de \$4,146,913, contre

\$2,449,824 en 1882, soit une augmentation de \$1,697,089 sur les recettes du chemin en sus de celles de l'année précédente. Ensuite, comme je l'ai déjà dit, les recettes des derniers neuf mois, et que j'ai calculées comme recettes de la compagnie, s'élevèrent à \$978,660. L'énoncé de ce fait démontre à la Chambre que les espérances les plus vives des gens qui avaient le plus de confiance dans le succès de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, ont été beaucoup plus que vérifiées par les faits réels que nous avons sous les yeux. Je parlerai encore pendant quelques instants seulement au sujet de l'entreprise des promoteurs. Je parle des messieurs qui, les premiers, ont formé le syndicat du Pacifique, et je dis, M. l'Orateur, que les difficultés mêmes contre lesquelles ils se débattaient actuellement, la position même dans laquelle ils se trouvent placés, en dépit de tout ce que l'énergie, l'esprit d'entreprise et l'habileté ont pu faire, est la meilleure preuve de courage avec lequel ils ont poussé leurs travaux. On a demandé quel argent ces messieurs ont mis dans le chemin de fer du Pacifique canadien.

J'ai démontré, M. l'Orateur, que si l'on déduit jusqu'au dernier dollar provenant de toutes les sources, il y a contre la compagnie une forte balance pour argent fourni, après tout ce qu'elle a reçu sous forme de subventions en argent, comme produit de la vente de ses terres, et de ses emplacements de ville, comme profits nets résultant de l'exploitation de la ligne et comme produit des bons qu'elle a pu vendre même au prix réduit que cette vente a rapporté—que si l'on déduit tout cela, il reste encore une balance contre ces messieurs. Et quels sont les faits? Comme de raison, aujourd'hui il n'existe plus de syndicat; le syndicat a cessé d'exister lorsque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique fut organisée, et qu'ensuite les obligations de la compagnie furent mises sur le marché; ces obligations cessèrent alors d'appartenir au syndicat, et aujourd'hui c'est avec les actionnaires que nous avons à traiter.

Mais je ne puis oublier qu'il n'y aurait pas eu de compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qu'il n'y aurait pas eu un progrès gigantesque comme celui que nous voyons, si ces messieurs n'avaient pas eu le courage, l'énergie ou l'esprit d'entreprise de risquer \$10,000,000 de leur propre argent avant de demander à ce pays d'acheter pour un seul dollar de leurs obligations. Je dis qu'ils avaient une telle confiance dans cette entreprise qu'ils ont mis en péril leur propre capital; et si nous n'avions pas eu la chance de passer ce contrat avec des hommes de grande fortune, de grandes ressources, de grande énergie, d'un grand esprit d'entreprise, et d'une grande expérience, nous aurions subi un échec des plus désastreux au sujet de cette entreprise; et tout le progrès, l'avancement et le développement qui ont eu lieu par suite de l'exécution rapide de ces travaux, n'existeraient pas aujourd'hui.

Je ne base pas ces résolutions sur la raison étroite que ces messieurs aient un droit quelconque. Ils n'ont pas de réclamation à faire valoir. Ils ont conclu un contrat, et reçu, conformément à ce contrat, une magnifique subvention pour l'exécution de l'entreprise, quelque grande qu'elle fût, dont ils se chargeaient, et des profits considérables leur sont sans doute réservés. Je ne demande aucunement que la Chambre s'occupe de ces résolutions en considération d'une réclamation quelconque. Je dis que si la Chambre n'était pas disposée à acquiescer en quoi que ce fût à leurs désirs et à favoriser leurs intérêts, ces résolutions doivent être examinées au point de vue plus large des intérêts du Canada même. Mais, M. l'Orateur, à moins qu'il ne puisse être démontré qu'à part toute réclamation qu'ont ces messieurs, l'on devrait, dans l'intérêt du Canada, fournir les moyens requis pour poursuivre ces travaux avec la vigueur soutenue qui a été déployée dans leur exécution, les résolutions ne peuvent se recommander à la Chambre.

Vous me permettez de citer en passant quelques chiffres—quelque fastidieux qu'ils soient—pour moi et pour la Chambre—qui montreront quel effet a eu pour le Canada la

poursuite de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

Sir CHARLES TUPPER: M. l'Orateur, lorsque la Chambre a suspendu sa séance, à six heures, j'avais appelé son attention sur le fait important que, dans le cas, où, pour une raison quelconque, la compagnie ne paierait pas jusqu'au dernier dollar des \$22,500,000 qui leur auraient été avancés à mesure que les travaux seraient faits et pour terminer la ligne, ou l'intérêt sur cette somme, les habitants du Canada obtiendraient la construction de tout le chemin de fer canadien du Pacifique—depuis Callander jusqu'à Port-Moody, ce pourquoi le parlement a résolu d'accorder une subvention (les terres étant évaluées à \$2 l'acre) de \$103,000,000—pour moins de \$40,000,000; et j'avais dit que, puisqu'il en était ainsi, une pareille éventualité était tout à fait impossible—que l'on ne pouvait dans aucun cas supposer qu'une compagnie possédant, comme je l'ai démontré, une propriété d'une valeur aussi immense, vint à manquer de pourvoir au paiement d'une somme d'argent comparativement modique, comme l'est celle mentionnée dans ces résolutions; et, en considérant comme certain qu'elle remettra l'argent, le parlement et le pays assureraient la construction du chemin de fer canadien du Pacifique précisément aux conditions mêmes stipulées dans le premier contrat passé avec la compagnie.

J'ai démontré en outre que le résultat de l'exploitation de la ligne avait été tel—cette exploitation ayant rapporté un profit net de \$978,660 pour les neuf derniers mois avec un chemin formé, comme il l'est maintenant, de sections disjointes et sans raccordement—que je pouvais prétendre, comme j'avais, je crois, raison de le faire, que tout doute sur la valeur commerciale de l'entreprise était entièrement dissipé, et que nous pouvions franchement arriver à la conclusion que le chemin de fer canadien du Pacifique pouvait à l'avenir être considéré comme étant placé sur une base commerciale complètement solide.

J'ai démontré que le gouvernement actuel avait adopté la politique de ses prédécesseurs au sujet de ce que l'on appelle le monopole dans la province du Manitoba; qu'à l'époque où l'ancien gouvernement se mit à construire le chemin de fer canadien du Pacifique comme entreprise de l'Etat, il se sentit tenu de protéger le trafic du chemin afin qu'il ne fût pas détourné vers les lignes situées au sud de notre frontière, dans la république voisine, et qu'il avait en conséquence refusé de lancer une proclamation accordant des chartes à des lignes de la province du Manitoba qui se seraient raccordées aux chemins de fer américains dans le sud.

J'ai dit qu'à son avènement au pouvoir, le gouvernement actuel avait adopté cette politique; que nous avions senti, comme nos prédécesseurs, qu'en entreprenant une œuvre aussi gigantesque que la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, nous étions tenus d'adopter tous les moyens possibles de protéger notre propre ligne contre le détournement de son trafic au profit des lignes du sud—et, qu'on le remarque, c'était à l'époque où nous ne nous propositions pas de construire prochainement le chemin de fer canadien du Pacifique plus loin que Port-Arthur.

De plus j'ai dit que, lorsque nous avons obligé la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de prolonger immédiatement sa ligne au nord du lac Supérieur, et de nous donner par là une voie ferrée ininterrompue depuis Montréal jusqu'à l'Océan Pacifique, ou depuis Callander jusqu'à la côte du Pacifique, nous nous étions sentis obligés de donner à cette compagnie, à laquelle nous imposions des conditions si onéreuses, toute la sécurité que nous avions jugée nécessaire, et que nos prédécesseurs au pouvoir avaient considérée comme nécessaire, pour la protection du chemin de fer canadien du Pacifique.

Mais je suis heureux d'être en mesure de déclarer à la Chambre que, bien que le gouvernement, fidèle à cette politique, ait refusé de consentir à la construction, dans la province du Manitoba, de lignes destinées à se raccorder aux chemins de fer américains du sud, les faits qui ressortent de l'exploitation de la ligne jusqu'à ce jour sont tels, la conclusion à laquelle la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique elle-même est arrivée relativement à la possibilité pour une ligne d'entier parcours du chemin de fer Canadien du Pacifique de se tirer d'affaires, et, grâce à la puissance de ses propres avantages, de maintenir sa position en dépit de toute concurrence qu'elle peut rencontrer — bien que, d'après le contrat, nous n'ayons pas le pouvoir de toucher à aucune partie des Territoires du Nord-Ouest, nous sommes aujourd'hui en mesure de repasser et d'examiner de nouveau la politique de l'ancien gouvernement et celle du gouvernement actuel sur la nécessité de protéger davantage le chemin de fer canadien du Pacifique contre la concurrence.

Je suis heureux de pouvoir dire à la Chambre que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a une si grande confiance que sa ligne peut se protéger elle-même, que, lorsque cette dernière sera construite au nord du lac Supérieur, le gouvernement croit qu'il ne sera plus tenu de refuser, comme il l'a fait jusqu'à présent, de consentir à la construction dans la province du Manitoba de lignes destinées à se raccorder aux chemins de fer américains, dans le sud.

Je ne puis donner à la Chambre et au pays une meilleure preuve de la position qu'à notre sens cette grande entreprise du chemin de fer canadien du Pacifique a atteinte, qu'en disant qu'à mon avis, il est compatible avec ce que nous devons au peuple de ce pays et à cette grande entreprise nationale, que le gouvernement ne se sent pas tenu de continuer à suivre, dans la province du Manitoba, la politique de restriction qu'il a jusqu'ici été obligé de maintenir.

Lorsque la Chambre a suspendu sa séance, j'allais appeler pendant quelques instants son attention sur le résultat qu'a eu pour le Canada la construction rapide du chemin de fer canadien du Pacifique, et je sens que je n'emploierai pas inutilement votre temps si, au lieu de vous donner ma propre opinion sur cette question ou sur le sentiment du public à ce sujet, j'appelle, pendant quelques instants, votre attention sur des chiffres et des faits qui étayent, je crois, sur une base que rien ne peut ébranler, la preuve que le progrès du Canada, durant la construction rapide du chemin de fer canadien du Pacifique, a dépassé tout ce que le promoteur le plus exigeant de cette grande entreprise ait jamais pu espérer. Permettez moi de vous dire quel en a été l'effet sur la vente des terres dans le Nord-Ouest.

Nos prédécesseurs travaillaient aussi activement qu'ils comprenaient que l'intérêt du service public le demandait, à favoriser la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Lorsque nous leur avons succédé, nous nous sommes sentis obligés, conformément à l'opinion que nous avions toujours professée, de pousser cette entreprise avec encore plus de vigueur; mais, jusqu'à l'époque où nous avons pu passer ce contrat avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il nous a été impossible de nous mettre à l'œuvre avec l'énergie que, j'ai été heureux de l'apprendre, cette compagnie a déployée depuis qu'elle a reçu l'approbation du Parlement.

J'ai en mains un état indiquant le montant produit par les terres du Canada, des *homesteads*, des préemptions, des ventes, des compagnies de colonisation, le bois, les pâturages, des minéraux et diverses recettes provenant du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et j'ai demandé à l'honorable ministre de l'intérieur de diviser ceci de manière à montrer, autant que possible, par comparaison, l'effet sur cette importante question du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Depuis le 1er juillet 1870 jusqu'au 30 juin 1880, période de dix années, nous avons reçu de toutes ces sources la

Sir CHARLES TUPPER.

somme de \$817,426; du 1er juillet 1880 au 31 décembre 1883, nous avons reçu \$3,572,836, ce qui est la preuve la plus palpable possible de l'effet que la construction rapide du chemin de fer canadien du Pacifique a eu sur le développement des territoires du Nord-Ouest. Outre les \$3,572,836 reçus depuis le 1er de juillet 1880, il est dû pour préemptions pendant les trois années suivantes, depuis 1880, pas moins de \$4,393,070. Il me serait impossible de donner à la Chambre une preuve plus frappante et plus incontestable de l'effet qu'a eu pour le développement des Territoires du Nord-Ouest le développement et la construction rapides du chemin de fer canadien du Pacifique, que celle fournie par l'état que je viens de soumettre.

Si maintenant on examine le département des douanes, quel effet voit-on que la construction rapide du chemin de fer canadien du Pacifique a produit sur le commerce de cette région? En 1880, les revenus de la douane dans le Manitoba étaient de \$297,866, et dans les Territoires du Nord-Ouest, en dehors du Manitoba, de \$21,856, soit un total de \$319,622 pour le Nord-Ouest, y compris le Manitoba. En 1882, le revenu de la douane a été de \$1,054,601, dans le Manitoba, et de \$51,755 dans les Territoires du Nord-Ouest, soit un total de \$1,106,356. En 1883, il s'élevait dans le Manitoba à \$1,764,805, de \$297,000 qu'il était en 1880, et à \$68,137 dans les Territoires du Nord-Ouest, soit un total de \$1,832,942, en 1883, contre \$319,622 en 1880. Il serait impossible qu'une preuve pût établir d'une manière plus concluante que ne démontrent ces chiffres, le développement énorme et rapide d'un pays résultant de l'action d'un gouvernement. Le montant total de droits perçus dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest du 1er janvier 1881 au 1er décembre 1883, a excédé de \$1,831,167 la somme totale perçue depuis le 30 juin 1870 jusqu'au 31 décembre 1880. De sorte que vous avez la preuve frappante qu'en une seule année il a été perçu un montant de droits plus élevé que durant les dix années précédentes.

Maintenant, M. l'Orateur, j'appellerai un instant votre attention sur la preuve que nous fournit un autre département du service public, celui du revenu de l'intérieur. Il me sera à peine nécessaire de dire qu'en vertu d'un acte que j'ai eu l'honneur de soumettre aux Chambres lorsque j'étais ministre des douanes, en 1873, le département du revenu de l'intérieur n'a pas, je suis heureux de le dire, beaucoup à faire dans les Territoires du Nord-Ouest, parce que nous avons, par cet acte, établi dans les Territoires du Nord-Ouest ce que l'on appelle la loi du Maine, concernant la vente des liqueurs, laquelle défend la fabrication ou la vente de liqueurs enivrantes dans toute partie de ces territoires. Le résultat de cette loi a abondamment justifié sa promulgation. Je n'ai pas éprouvé une mince satisfaction, lorsqu'il fut proposé d'inclure dans les limites de l'ancienne province du Manitoba, une partie des Territoires du Nord-Ouest, en voyant les habitants de cette région s'y opposer en masse, et protester contre le projet de les faire entrer dans la province du Manitoba, à moins qu'on ne leur accordât la prohibition des liqueurs enivrantes qu'ils avaient alors dans le Nord-Ouest, et qu'il ne leur fût permis de conserver cette loi lorsque leur région ferait partie de la province du Manitoba.

Mais, comme vous le savez, le département de l'accise a eu quelque chose à faire dans cette province, et le revenu de l'accise en 1879-80 a été de \$65,841, sans compter \$1,567 de timbres à ajouter à l'accise. Le revenu de l'accise s'est élevé de \$65,000 en 1879-80, et de \$96,000 en 1880-81, à \$184,750 en 1882-83, et à \$84,257 pendant les premiers six mois de l'exercice 1883, du 1er juillet au 31 décembre. Les droits d'accise perçus dans les six années écoulées de 1873-74 à 1879-80, se sont élevés à \$215,000, tandis que depuis 1880-81 jusqu'au 31 décembre 1883, c'est-à-dire pendant deux ans et demi, ils se sont élevés à \$530,328.

Si maintenant nous examinons un autre indice de la condition du peuple, et un indice très frappant de la condition des masses, c'est-à-dire les balances au crédit de ceux qui ont des dépôts aux banques d'épargne du gouvernement, nous trouvons de nouvelles preuves tendant toutes à établir la même chose. Le 31 décembre 1880, il y avait une balance de \$153,589. Le 31 décembre 1883, cette balance s'élevait à \$615,354, soit, depuis la ratification du contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, une augmentation de plus de \$400,000 dus à ceux qui avaient des dépôts aux banques d'épargne.

En prenant le témoignage que fournit le département des postes, vous trouvez la même indication satisfaisante des progrès remarquables du pays. J'ai ici un état qui indique le nombre d'envois par la poste expédiés des bureaux du Manitoba et du Nord-Ouest pendant une semaine de chacune des années 1881, 1882 et 1883, et je suis obligé de le limiter à une semaine, parce qu'il m'a été impossible d'obtenir dans ce département les chiffres généraux que j'ai pu me procurer dans les autres. Dans une seule semaine de 1881, le nombre de lettres et cartes-poste expédiées a été de 42,994, et celui des journaux, livres et échantillons, de 6,552. Dans une semaine du mois de mars 1882, il a été mis à la poste 62,892 lettres et cartes-poste, et 12,053 journaux, livres et échantillons. Pendant la semaine correspondante de mars 1883, le nombre des lettres s'est élevé, en une seule année de 62,000 à 89,847, et celui des journaux, livres et échantillons, à 18,193.

La besogne des mandats-poste au Manitoba donne aussi un exemple très frappant du même genre. Le montant des mandats-poste émis en 1875 a été de \$26,452.85; en 1876, de \$9,139.61; en 1877 il a été encore moindre, savoir, \$2,350.25. En 1878, lorsque le changement d'administration eut donné au peuple une nouvelle vie et un nouvel élan, il s'est élevé à \$46,751, en 1879 à \$69,986, en 1880 à \$172,398, et pendant les six mois écoulés le 31 décembre 1880, à \$107,101, formant, depuis le 31 juin 1875 jusqu'au 31 décembre 1880, un total de \$480,000 pour mandats-poste émis dans le Manitoba. Le total de mandats-poste émis dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest depuis le 1er janvier 1881 jusqu'au 31 décembre 1883 a été comme suit: pendant les six mois terminés le 30 juin 1882, \$398,241; pendant l'année expirée le 30 juin 1883, \$667,722; et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883, \$347,854. Du 30 juin 1875 au 31 décembre 1880, le montant total des mandats-poste émis a été de \$480,000, tandis que pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883, il s'est élevé à \$347,000, soit à un chiffre presque aussi élevé que celui qu'il avait atteint pendant toutes les années précédentes, et le total du 1er janvier 1881 au 31 décembre 1883, s'est élevé à \$1,538,038.

Mais l'exemple peut-être le plus frappant de tous la preuve la plus remarquable du développement rapide du Nord-Ouest, ce qui nous intéresse tous le plus, c'est le nombre d'immigrants que nous pouvons attirer dans cette contrée.

Nous savons tous que nous avons, au Manitoba et dans les grands territoires du Nord-Ouest, un champ illimité pour le progrès. Nous savons tous que dans ce pays nous avons le grand pays à blé à exploiter, non-seulement des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, mais de toute l'Amérique du Nord. Nous savons tous que M. Taylor, depuis vingt ans consul américain à Winnipeg, un homme dont l'opinion fait autorité, a déclaré publiquement que la zone à blé à exploiter dans l'Amérique du Nord se trouve au nord de la frontière des États-Unis. Nous savons tous, d'abord, que le sol de cette contrée dépasse en fertilité, celui de n'importe quelle autre partie du monde connu,—il est certain qu'on ne saurait trouver dans les États producteurs de blé, situés au sud de notre territoire, rien qui puisse être comparé comme fertilité au Nord-Ouest. Nous savons maintenant, M. l'Orateur, que nous avons 25,000,000 d'acres de magnifiques terres dont la fertilité ne saurait être surpassée en aucune partie du monde civilisé.

Mais, M. l'Orateur, bien que nous eussions ce champ illimité à notre disposition, nous n'avons pu faire que très peu de chose, et nous n'aurions jamais pu faire beaucoup sans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Maintenant, la meilleure preuve de notre prospérité est ce qui arrive au moment actuel dans toutes les parties de l'univers. Ceux qui habitent des pays plus anciens et où la population est plus dense, cherchent un champ plus vaste et plus nouveau pour leur industrie, suivent avec intérêt ce qui se passe de ce côté-ci de l'Atlantique. Nous savons qu'ils ont les yeux tournés vers le Nord-Ouest du Canada plus qu'ils ne l'auraient jamais été et plus qu'ils n'auraient jamais pu l'être sans la construction d'un chemin de fer du Pacifique canadien. Et, M. l'Orateur, nous savons, non seulement que le Nord-Ouest offre au progrès un champ illimité, mais encore qu'à part la fertilité du sol il offre cet avantage que le blé récolté sous ces climats septentrionaux, est d'une qualité supérieure à celle d'aucun blé cultivé plus au sud ou sous un climat plus tempéré. De sorte que, à tous les points de vue que l'on puisse se placer pour envisager la question, nous entrevoyons pour le pays des perspectives illimitées. Tous, tant que nous sommes, nous considérons tout moyen employé pour le développement du pays comme l'unique moyen à employer pour faire du Canada un pays prospère et lui voir occuper la position que tout Canadien digne de ce nom doit désirer lui voir occuper, et cela le plus tôt possible. Il serait impossible de s'exagérer jusqu'à quel point la construction rapide de ce chemin de fer du Pacifique canadien et les mesures prises par la compagnie pour répandre dans toutes les parties de l'univers des renseignements au sujet de cette contrée, ont eu pour effet d'attirer l'immigration dans ces parages.

Maintenant, qu'il me soit permis, M. l'Orateur, de vous citer les chiffres relatifs à l'immigration. Que démontrent-ils? Il démontrent que le nombre total des personnes qui sont arrivées au Nord-Ouest pendant les dix années qui ont précédé l'adjudication de l'entreprise à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, c'est-à-dire de 1871 à 1880 inclusivement, a été de 64,765. Le nombre total des personnes arrivées au Nord-Ouest depuis l'adjudication de l'entreprise à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, c'est-à-dire pendant les années 1881, 1882 et 1883, s'est élevé à 149,560 immigrants. La valeur totale de l'argent et des marchandises apportés dans le pays—et c'est là une considération très secondaire comparée à ce qui est beaucoup plus précieux que l'argent—cette industrie et ce travail nécessaire pour créer une grande richesse nationale—je dis que même sous ce rapport, il y a un progrès, car le montant total apporté par les colons, de 1875 à 1880 inclusivement, autant que l'on a pu s'en assurer, a été d'environ \$6,000,000 pendant six ans, tandis que durant les trois dernières années, le montant apporté dans le Nord-Ouest peut être évalué à plus de \$15,000,000, d'après la plus basse estimation. Je sou mets ces chiffres à la Chambre comme une preuve de l'effet produit sur le progrès des Territoires du Nord-Ouest par la construction rapide du chemin de fer canadien du Pacifique.

Un point très important, M. l'Orateur, en rapport avec l'immigration, c'est le coût du transport des immigrants au Nord-Ouest. La première question que pose un immigrant de n'importe quelle partie du continent d'Europe ou de la Grande-Bretagne, lorsqu'il songe à venir dans ce pays, c'est combien il lui en coûtera pour s'y rendre; et très souvent une question de quelques dollars dans la différence du coût engage l'immigrant à prendre une ligne plutôt qu'une autre, comme le savent tous ceux qui sont tant soit peu au fait de cette question. Or, M. l'Orateur, le tarif annoncé sur la ligne de chemin de fer ininterrompue de Québec à Winnipeg est actuellement de \$31.50; le tarif *via* les lacs et Duluth sur le chemin de fer ininterrompu de Québec à Winnipeg, est de \$35.50. Les chiffres que j'ai donnés sont ceux que l'on a exigés depuis quelques années, mais un arrange-

ment en vigueur depuis deux ans a eu pour effet de réduire à \$21.64 le tarif de Québec à Winnipeg, et à \$16.64 *viâ* les lacs et Duluth. Je crois, M. l'Orateur que ces tarifs n'ont jamais été publiés. Mais, grâce au progrès rapide accompli par la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, nous sommes maintenant en état de dire aux immigrants du continent européen et des Îles Britanniques, que ce printemps le tarif depuis Québec jusqu'à Winnipeg, *viâ* Port-Arthur, sera réduit de \$31.50 à \$12, et de Montréal à Winnipeg, *viâ* Port-Arthur, à \$10. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre quel énorme élan ce changement dans le coût du transport des immigrants à destination de cette contrée, donnera naturellement à l'immigration qui se dirigera de ce côté.

Je désire, M. l'Orateur, dire un mot au sujet d'un point qui a attiré quelque peu l'attention d'une partie de la presse de ce pays, savoir, qu'un arrangement a été fait moyennant un prix comparativement réduit, pour les immigrants qui viennent par New York, sur le chemin de fer Erié, et changeant de train à Brockville, se rendent ainsi à Winnipeg, *viâ* le port de New-York, pour un prix d'une modicité inconnue, sans précédent. Je puis dire, M. l'Orateur, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a été complètement étrangère à cet arrangement. C'est mon honorable ami le ministre de l'agriculture qui a fait cet arrangement, et je déclarerai à la Chambre, ce qui satisfera tous les habitants du Canada, qu'il aurait complètement manqué à son devoir envers le pays s'il n'avait pas agi ainsi.

Chacun reconnaîtra l'immense importance de la réduction de \$31.50, le tarif annoncé, à \$12, opérée dans le tarif exigé des immigrants de Québec à Winnipeg. Chacun verra immédiatement quel courant énorme d'immigration ce changement aura pour effet de diriger vers cette contrée. Mais si l'on eût établi ce tarif réduit par les steamers Allan se rendant au port de Québec, et que l'on n'eût pas pourvu à un tarif correspondant *viâ* le port de New-York, voici quel en aurait été le résultat : Comme vous le savez, à l'heure qu'il est, tout le service de l'émigration en Europe se fait par des agents de lignes de steamers ; or, aussitôt que le tarif aurait été abaissé à ce chiffre réduit par la ligne des steamers Allan se rendant à Québec, si une réduction correspondante n'avait pas été opérée *viâ* New-York, tous les agents d'émigration en Europe et dans la Grande-Bretagne, travaillant dans l'intérêt des lignes de steamers se rendant à New-York, se seraient mis non pas à travailler contre la ligne Allan, car ils n'oseraient le faire, mais à médire du Canada et à le décrier, comme seul moyen de servir les intérêts des steamers Allan voyageant à New-York. Il était donc absolument nécessaire, dans l'intérêt du Canada, non seulement d'établir ce prix réduit de passage et cette communication à partir de Québec ; mais, afin de conserver l'immigration venant du continent européen, et de fortifier notre position à ce sujet, ce que nous sommes très désireux de faire, il était absolument nécessaire d'empêcher ce qui autrement eût été inévitable, savoir, que tous les agents de chaque ligne de steamers dont les navires quittent la Grande-Bretagne ou le continent à destination de New-York, ne décriassent le Canada du lundi matin au samedi soir, bon an mal an, dans le but de diriger l'immigration vers le port de New-York. Dans ces circonstances, je suis sûr, M. l'Orateur, qu'il n'est personne dans ce pays qui ne comprenne que notre politique était conforme aux intérêts du Canada, et à ceux de Québec, car du moment que l'on tournerait contre ce pays chaque agent d'immigration sur le continent européen et que l'on empêcherait par là les gens de venir par les lignes canadiennes de steamers, on prendrait les moyens les plus efficaces pour arrêter le fort courant d'immigration qui, dans les circonstances présentes, se dirigera vers le Canada en passant par le port de Québec. Comme de raison, nous savons tous l'importance qu'il y a d'abrèger la distance, de même que d'abaisser le tarif. Des personnes qui étaient obligées de passer par Chicago pour se rendre à Winnipeg avaient non-

Sir CHARLES TUPPER.

seulement à payer \$31.50, au lieu de \$12 en passant par le Canada, mais elles devaient subir un long voyage à travers les États-Unis, pendant lequel les agents de compagnies de terres et de chemins de fer pouvaient employer tous les moyens possibles pour les empêcher de jamais atteindre le Nord-Ouest. Voilà un des grands résultats obtenus par la construction rapide du chemin de fer canadien du Pacifique ; voilà un des grands résultats obtenus par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en construisant une ligne directe depuis Montréal jusqu'à Winnipeg, et, de cette manière, transportant les immigrants par une voie entièrement construite sur le territoire canadien, comme la chose se fera le printemps prochain ; non-seulement on ne les exposera pas à être détournés de nos lignes vers d'autres régions, ce qui autrement aurait pu arriver ; mais ils éviteront un détour de 500 milles, et seront transportés de Québec à Winnipeg par une ligne droite, à travers notre propre territoire, au lieu de passer par Chicago.

Je désire faire part à la Chambre d'un calcul très condensé relativement à ce que peut produire le Nord-Ouest. Je ne m'occuperai pas du petit inconvénient produit par les gelées de l'été dernier. On a beaucoup exagéré les choses, au grand préjudice du Nord-Ouest et du Canada. Mais on a eu des gelées dans Ontario, dans le Dakota et le Minnesota, et même dans l'Etat de New-York, et ceux qui n'ont pas été assez heureux pour engranger de bonne heure leurs récoltes ont souffert des dommages plus ou moins élevés. Pour éviter à l'avenir de pareilles éventualités, les cultivateurs n'ont qu'à déployer un peu plus d'activité et d'énergie, lorsqu'ils font leurs semailles, le printemps, et, comme de raison, l'an dernier a été une année tout à fait exceptionnelle. Mais, bien que notre attention ait été souvent appelée sur le développement du Nord-Ouest, je puis le dire, je crois qu'il est peu de membres de cette Chambre qui aient entrevu quelles sont, dans toute leur étendue, les richesses de cette grande contrée. J'ai parlé de son énorme superficie, de la fertilité inouïe du sol, de la splendide espèce de blé que l'on ne peut cultiver ailleurs que dans ces froides régions du nord.

Mais qu'il me soit permis d'appeler un instant l'attention de la Chambre sur quelques chiffres qui démontreront combien de blé cette contrée peut produire. Quelqu'un d'ici a-t-il calculé combien de blé récolteraient cent mille cultivateurs ensemençant de ce grain chacun 320 acres de terre ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux que l'honorable monsieur ait fait ce calcul. Je suis bien aise qu'il ait réfléchi au fait que 100,000 cultivateurs ensemençant chacun 320 acres, ou 200,000 cultivateurs ensemençant chacun la moitié de cette quantité d'acres, et en estimant le produit à 20 boisseaux seulement par acre, au lieu de l'évaluer à 27 ou 30, ce qui est la moyenne au Nord-Ouest dans les bonnes années, récolteraient 640,000,000 de boisseaux de blé, soit 50 pour 100 de plus que le blé produit aujourd'hui dans toute l'étendue des États-Unis. On n'a qu'à réfléchir un instant à ces chiffres pour comprendre l'avenir réservé au Canada, pour comprendre quel magnifique grenier notre Nord-Ouest canadien peut devenir pour l'univers ; et lorsqu'on se rappelle que nous avons dans cette fertile contrée six zones qui donneraient à 100,000 cultivateurs chacun 320 acres, on peut comprendre dans une certaine mesure quel magnifique avenir nous réserve le développement de cette grande contrée.

Et, M. l'Orateur, je crois que le Canada a justement raison de s'enorgueillir de ce que les habitants de ce pays aient eu le courage, je pourrais dire la hardiesse, d'entreprendre la construction d'un chemin de fer canadien du Pacifique, et je crois que l'histoire leur en tiendra compte. Lorsque les États-Unis, avec une population de plus de 38,000,000, entreprirent de construire un chemin de fer transcontinen-

tal, l'univers en fut étonné. Ce projet attira l'attention du monde civilisé, et chaque jour la presse annonça comme un fait étonnant que les États-Unis avaient entrepris la construction des chemins de fer *Union* et *Central Pacific*. Or, tous ont dit qu'il s'en fallait de beaucoup que le *Union* et le *Central Pacific* fussent aussi longs que le chemin de fer canadien du Pacifique. Le *Union* et le *Central Pacific* ne couvraient qu'environ 1,900 milles de chemin, tandis que le chemin de fer canadien du Pacifique seul en couvre 2,541 milles; et cependant quatre millions et demi de Canadiens, que nous étions alors, ont eu le courage d'entreprendre un ouvrage plus grand que celui entrepris par 38,000,000 d'habitants aux États-Unis, et qui avait provoqué l'admiration de l'univers. Je dis sans crainte, que l'histoire ne nous fournit pas d'exemple d'une résolution plus courageuse, plus hardie et plus énergique que celle prise par le gouvernement du Canada, lorsqu'il dit : Nous avons un magnifique Nord-Ouest à développer. Nous avons sous notre contrôle et notre administration une grande contrée, la moitié du continent de l'Amérique Septentrionale, dont nous répondons; et, avec ces responsabilités, nous osons faire ce que seuls des hommes qui sentent qu'ils peuvent compter avec confiance sur les ressources d'un grand pays, de la moitié d'un continent, devraient oser entreprendre; et si la génération actuelle ne nous en donne pas crédit, le fait que nous aurons eu le courage et la hardiesse de nous charger d'exécuter ce grand projet sera dans les temps futurs regardé comme la réalisation de l'une des plus grandes idées de ce siècle. La Providence nous a favorisés. Dieu et la nature ont tracé à la surface du Canada la route la plus courte et la meilleure pour un chemin de fer transcontinental. La Providence a tracé dans les limites de notre pays, et à notre portée, une ligne de communication d'un océan à l'autre, la plus courte qu'il soit possible de trouver, une route plus courte qu'aucune autre entre l'est et l'ancien monde. La Providence a placé dans nos limites une ligne de chemin de fer, dont une plus grande partie traverse un pays plus fertile que nulle part ailleurs sur le continent américain. La Providence a mis dans nos mains et sous notre administration une ligne de chemin de fer dont le défilé à travers les montagnes Rocheuses est plus bas, la section des montagnes Rocheuses plus courte, et la chute de la neige moins forte que sur les chemins de fer du Pacifique *Northern*, *Union* ou *Central*. Lorsque cette ligne sera terminée, une personne de Chicago—pour ne pas parler de nos propres gens—qui désirera se rendre sur la côte du Pacifique, aura plus court à prendre le chemin de fer canadien du Pacifique au point le plus rapproché possible et à passer par Port-Moody, s'assurant par là un voyage plus court que si elle se rendait à San-Francisco, dans son propre pays. Dans ces circonstances, le gouvernement du Canada s'est acquitté de ce qu'il croyait être son devoir vis-à-vis du pays, en se chargeant comme il l'a fait de cette question.

Je dis, M. l'Orateur, qu'en présence du développement sans exemple et sans précédent qui a suivi nos efforts sous ce rapport, nous manquerions à nos obligations et nous serions déloyaux à l'égard de notre pays, si nous refusions d'adopter les moyens simples qui sont actuellement proposés à la Chambre de réaliser le prompt parachèvement de cette grande entreprise nationale. Je sais trop bien jusqu'à quel point cette question du chemin de fer canadien du Pacifique est ancrée dans le cœur et l'esprit du peuple canadien pour hésiter le moins du monde à croire que le parlement donnera dans cette occasion, comme il l'a fait précédemment, un appui cordial et généreux à la proposition du gouvernement.

Nous serions indignes de la position que nous occupons—de la position avancée que nous occupons sur ce continent relativement à cette grande question nationale—si, après avoir mis la main à la charrue, nous allions reculer, ou manquer un instant au devoir qui nous est dévolu

de terminer cette grande entreprise nationale le plus tôt qu'il nous sera possible de le faire.

Voyons un instant ce qui arriverait si nous reculions dans ce moment. Nous avons, par l'exécution rapide de cette gigantesque entreprise, conquis aux yeux de la mère-patrie et de l'univers une position, un état qu'il aurait été impossible au Canada de s'assurer en vingt années par aucun autre moyen. En présence de ce fait patent et apparent, relativement à cette grande question, le peuple du Canada nous demandera, lorsque l'occasion se présente d'obtenir, sans qu'il en coûte au pays un seul dollar de subvention additionnelle, le parachèvement en deux années d'un ouvrage qui, autrement, ne serait terminé qu'en 1891, le peuple du Canada nous demandera d'adopter, sans hésiter, dans les intérêts du pays, la ligne de conduite indiquée dans ces résolutions.

Comme je l'ai déjà dit, je demande ceci non dans l'intérêt d'un groupe d'hommes—non dans l'intérêt de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—mais je le demande à cette Chambre, M. l'Orateur, comme les habitants de ce pays nous le demanderont dans l'intérêt du pays auquel nous appartenons, du Canada dont nous nous enorgueillissons à si juste titre.

M. l'Orateur, je propose que vous quittiez maintenant le fauteuil.

M. BLAKE : Quelles que soient les autres prédictions que l'honorable monsieur a pu faire dans le passé au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique, et qui ne se sont guère réalisées jusqu'à présent, quelles que soient les autres prédictions qu'il a pu faire ce soir, et qui peuvent être fausses, il en a fait une pour l'accomplissement de laquelle il a, je puis le dire, pris des mesures, savoir, que les résolutions ne seront pas rejetées, mais qu'elles seront adoptées. Toutefois, mon devoir est de signaler à une Chambre qui, je le sais parfaitement, ne partage pas ma manière de voir, quelques points qui, je crois, méritent l'attention de la Chambre et celle du pays, avant que nous arrivions à une décision sur l'important sujet qui nous est soumis.

Cette question est importante. L'honorable monsieur l'a traitée comme si c'était très peu de chose pour un pays aussi vaste, possédant d'aussi grandes ressources, ayant un glorieux présent et un avenir aussi prodigieux que celui qu'il a dépeint, de contracter une nouvelle obligation comprenant trente millions en argent—il a parlé de cela comme d'une question réellement peu importante. Et lorsqu'il est si absolument certain, comme l'a fait remarquer l'honorable monsieur, que l'obligation n'est que nominale, pour la forme, qu'il est certain qu'elle sera rachetée, c'est encore moins important. Mais, M. l'Orateur, je crois que la masse du peuple sera d'avis qu'avant de demander au Parlement de faire même le premier pas que l'honorable monsieur nous demande de faire ce soir, il était juste que l'on nous donnât de plus amples détails, des renseignements plus détaillés; que l'on aurait dû jeter sous plusieurs rapports plus de lumière qu'on ne l'a fait.

Il ne faut pas oublier que depuis plusieurs années nous demandons des renseignements que nous n'avons pas même obtenus à l'heure qu'il est, sur des faits importants relatifs au progrès et aux opérations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Relativement au prix réalisé par le capital-actions, à la manière dont il a été distribué aux membres de la Compagnie, à la valeur réelle qu'il a produit, au prix payé en effet pour certains travaux; relativement aux contrats que la compagnie a passés, il ne faut pas oublier que nous avons demandé des informations, non pas seulement depuis le commencement de cette session, mais pendant les sessions précédentes; que, pour ce qui concernait le gouvernement, on nous a garanti par des paroles—et pour ce qui était de l'assentiment de la Chambre, on nous a garanti—par des paroles— que ces informations nous seraient

fournies, mais sans résultat pratique; et qu'aujourd'hui l'on nous demande de nous former en comité, en présence de ces demandes répétées et sans résultat d'informations que, partie en vertu de la loi du pays, la compagnie était tenue de fournir chaque année, et partie en vertu des pouvoirs que possèdent la Chambre et le gouvernement, elle était également tenue de fournir, à demande.

On nous a donné, depuis le commencement de cette session, des informations au sujet de cette proposition, et les documents ordinaires ont en partie été déposés sur le bureau de la Chambre; mais l'honorable monsieur presse l'étude de sa proposition avant que ces papiers aient été imprimés, avant qu'ils soient accessibles aux députés. Il m'est arrivé de pouvoir en lire une partie, en manuscrit, et une partie seulement. Je ne sache pas qu'un autre des deux cents et quelques députés qui composent cette Chambre, et qui sont censés s'intéresser à cette question, ait lu aucune partie de ces documents, à l'exception de la lettre de M. Stephen, qui a été livrée au public imprimée. Comme de raison, j'excepte les honorables membres du gouvernement, qui ont préalablement eu l'occasion de lire ces documents, vu qu'ils en avaient la garde; mais, comme je l'ai dit, on demande à ceux d'entre nous qui n'ont pas eu cet avantage, de faire le premier pas, sans qu'ils aient eu une occasion raisonnable de voir quels sont les faits.

L'exposé que l'honorable monsieur a lui-même fait ce soir —le dédale de chiffres dans lequel il s'est engagé—diffère dans quelques détails—peut-être pas très importants, mais suffisamment pour déranger quelque peu les calculs—de ce que dit la lettre du président de la compagnie; et il est vrai que dans son discours il a jeté plus de lumière sur quelques-uns des détails; mais cette lumière, bien qu'elle soit partielle, bien qu'elle soit faible, bien que le rayon en soit microscopique, se rattache toute à des points sur lesquels nous avons sans cesse demandé des informations qui nous ont jusqu'ici été refusées.

M. l'Orateur, la proposition est extrêmement sérieuse. Pour ceux d'entre nous qui se rappellent la discussion qui eut lieu lorsque ce contrat fut passé, pour ceux d'entre nous qui se souviennent des remarques faites de temps à autre par les honorables députés qui approuvaient le contrat, c'est une très désagréable surprise.

Ne nous disait-on pas que le pays se sentait mal à l'aise quant au nombre inconnu de demandes possibles relativement au chemin de fer canadien du Pacifique? Ne nous disait-on pas que le pays était décidé, et que le Parlement, se faisant l'interprète du sentiment du pays, était résolu à régler une fois pour toutes la limite de nos obligations? Ne nous disait-on pas qu'il valait mieux pour nous connaître le coût de l'entreprise, même quoique ce fût une somme élevée, et nous y conformer, et en finir avec la question? Pas plus tard qu'à la dernière session, ou à l'avant-dernière, un député—je crois que c'était l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty)—parlant de la question, peut-être alors un peu surannée, dit que le peuple en était satisfait, parce qu'il se sentait à l'aise de connaître la limite de ses obligations.

Voilà ce que l'on disait, et nous nous mîmes avec ardeur à l'œuvre, et nous commençâmes vigoureusement l'entreprise, connaissant le prix des sections du gouvernement et le montant des subventions en argent, et sachant parfaitement que nous ne serions point appelés à donner davantage. Or, il y a deux ou trois ans que le contrat a été passé, et l'on nous demande d'avancer \$22,500,000 en argent—somme presque égale à la subvention originale—et d'engager notre crédit pour près de \$7,500,000 additionnels; de sorte que ce soir notre certitude quant à la limite de nos obligations, que l'on a tant prononcé comme l'une des choses qui devaient faire accueillir favorablement le contrat par la Chambre et le pays, est passablement évanouie.

Ne nous a-t-on pas également parlé à satiété des ressources énormes, de la richesse et du crédit du syndicat avec

M. BLAKE.

lequel le contrat avait été passé, disant que c'était une question de la plus haute importance, qu'il était si important de confier l'entreprise non-seulement à des Canadiens, mais à des capitalistes d'autres pays, des États-Unis, de l'Angleterre, de la France, possédant des moyens si puissants qu'ils pouvaient eux-mêmes construire un chemin de fer canadien du Pacifique? Ne nous a-t-on pas dit maintes et maintes fois que nous avions la garantie que le contrat serait exécuté, grâce aux ressources énormes en fait de crédit, de capital et de confiance que possédait la compagnie à laquelle les honorables ministres avaient confié l'entreprise? Il n'y a pas si longtemps que cette déclaration a été très emphatiquement répétée. Ce n'est pas seulement lorsque le contrat fut passé que cela fit du bien; ce n'est pas seulement dans cette Chambre qui, ai-je toujours cru—et je dis cela à son crédit—montrait quelque répugnance à accepter le contrat—que cette déclaration fut faite; mais plus tard—dans le mois de novembre 1881—l'honorable chef du gouvernement fit cette déclaration, à Toronto.

Qu'avons-nous fait? Nous sommes allés en Angleterre; nous avons entamé des négociations avec des capitalistes de France, d'Angleterre et de New-York. Nous ne voulions pas n'avoir qu'une corde à nœud. Nous avons choisi sur ces trois grands marchés aux capitaux, et nous avons formé la compagnie de capitalistes la plus forte et la plus entreprenante qui ait jamais construit un chemin de fer depuis le commencement de la construction des voies ferrées jusqu'à ce jour.

Sir JOHN A. MACDONALD: Écoutez, écoutez.

M. BLAKE: Oui, M. l'Orateur, il paraît qu'ils ont un associé commanditaire, le Canada.

Tout le pays le voit. Tout le pays le sait. A l'heure qu'il est elle construit chaque jour un mille et demi de chemin de fer, et s'il ne survient aucun accident ou aucun malheur imprévu, elle a l'intention de terminer toute la ligne depuis la rivière Rouge jusqu'au pied des montagnes Rocheuses avant la chute de la neige de 1882, et elle croit qu'elle le fera.

Or, elle n'a pas tout à fait accompli cela. Elle n'a pas entièrement exécuté le projet que l'honorable monsieur était assez optimiste pour espérer qu'elle accomplirait, savoir, le parachèvement de la voie ferrée jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses pour la fin de 1882.

Sir JOHN A. MACDONALD: Bien près.

M. BLAKE: Mais elle ne l'a pas fait; et vous pouvez comprendre quels plans gigantesques elle faisait, lorsque c'était là son espoir, bien que l'on représente comme une chose tout à fait inouïe ce qu'elle a fait.

Maintenant, il semble que cette grande réunion de capital, la plus puissante qui ait jamais été formée, comprenant l'influence du Canada, des États-Unis, de l'Angleterre et de la France—oui la plus puissante qui ait jamais été formée depuis le commencement du monde jusqu'à ce jour—vient faire quoi? vient encore nous demander de l'argent, afin de pouvoir—plus tôt, il est vrai—mais afin de pouvoir compléter les travaux qu'elle avait entrepris d'exécuter; et il paraît que la vantardise qui, depuis un an ou deux a continuellement resonné à nos oreilles, la déclaration qu'on nous a répétée à satiété, à l'effet que le gouvernement et le parlement qui avaient passé le contrat étaient justifiés—justifiés d'une manière triomphante—l'étalage merveilleux de capital que faisait la compagnie et son déploiement étonnant de crédit et d'énergie; parce qu'elle procédait si vite; parce qu'elle allait compléter le chemin si tôt; il paraît, dis-je, que cette déclaration doit être acceptée sous cette restriction passablement importante qu'elle fera cela si nous en payons la façon.

Lors de la passation du contrat, on a beaucoup discuté un autre point au sujet duquel notre position se trouve ce soir également justifiée. Nous avons entendu l'honorable monsieur faire remarquer—appréciation faite environ trois ans trop tard—qu'il est important, dans l'intérêt du Canada, d'accorder une nouvelle subvention pour la construction du chemin. Il commence maintenant à comprendre—après trois ans de réflexion et d'expérience, il s'est assuré—qu'il

est véritablement dangereux pour le Canada de payer le chemin non d'après le prorata, mais en proportion du nombre de milles construits. Il dit que, dans l'intérêt du Canada—et nullement dans l'intérêt de la compagnie, oh non !—il importe que nous veillions à ce que la compagnie ne reçoive pas une subvention excessive pour les travaux faciles qu'il reste à faire, parce que s'il en était ainsi, lorsqu'elle arriverait aux 95 milles difficiles dont il a parlé, où serait l'argent nécessaire pour les construire ? Il a oublié que la compagnie est déjà rendue à ses 95 milles, qu'elle est arrêtée là, et que la difficulté ne résulte pas de la condition actuelle du contrat, que l'argent serait dépensé dans les travaux faciles avant qu'on fût arrivé aux travaux difficiles, mais que la compagnie est arrivée aux travaux difficiles et veut une portion de l'argent alloué pour la partie facile du chemin qui viendra plus tard.

Mais, comme je l'ai dit, c'est environ trois ans trop tard, et je regrette que nous n'ayons pu convaincre plus tôt l'honorable monsieur de l'excellence du point de vue où il se place ce soir. Nous démontrions que la subvention devait être payée en proportion du coût total des travaux. Nous déclarions qu'il importait, dans l'intérêt du pays, que si cette compagnie devait recevoir certaines subventions en terres et en argent pour l'entreprise, elles les reçût dans la proportion du montant total de la subvention par rapport à la valeur des travaux à être exécutés à un point particulier.

Nous faisons remarquer que l'honorable monsieur appliquait un principe différent et qu'il donnait une portée tout à fait disproportionnée de la subvention pour cette même portion des travaux qui allait être exécutée la première. Nous signalions le fait que, de cette manière, les ressources qui devaient être réservées pour la partie difficile du chemin seraient épuisées avant que la compagnie arrivât à ces travaux difficiles, et nous demandions que le principe de la distribution au prorata fût appliqué à une époque où il eut pu être utile de le faire.

Mais il nous fut impossible de convaincre l'honorable monsieur. Oh ! non, disait-il, nous admettons que la subvention pour la partie de la ligne traversant les prairies est totalement disproportionnée relativement aux subventions accordées pour l'autre partie des travaux ; nous pourrions sans doute payer en proportion de la valeur des travaux, mais nous refusons de propos délibéré d'adopter un pareil principe.

Nous voulons donner pour les travaux qui seront exécutés les premiers et qui sont les plus faciles, beaucoup plus que la somme qui sera accordée pour les travaux que l'on exécutera les derniers et qui sont les plus difficiles. Et maintenant que la compagnie est arrivée aux travaux difficiles, elle veut que la position soit changée. Elle a eu pratiquement tout le bénéfice de l'autre position, ayant obtenu une part proportionnée de la subvention en conséquence du principe des paiements alloués pour les différentes sections d'après le nombre de milles, et maintenant qu'elle est rendue aux travaux difficiles, on propose d'appliquer un autre principe à la sortie de cette difficulté.

J'ai dit que les sommes qui devaient être payées à la fin des travaux sont épuisées, et il est nécessaire de faire une investigation complète pour savoir comment il se fait que ces ressources sont épuisées. C'est là le premier devoir de la Chambre avant même de commencer à examiner si elle donnera davantage.

Le premier devoir de cette Chambre était de surveiller cette affaire, indépendamment de la question de savoir si elle donnera davantage—son premier devoir était de surveiller cette affaire, ayant, comme elle l'avait, le droit d'examiner ce qu'étaient les contrats, et comment l'entreprise marchait réellement ; mais aujourd'hui que l'on nous dit que pour exécuter le projet entrepris par le gouvernement et la compagnie, il est nécessaire d'avancer cette somme énorme, il devient évident que c'est pour nous un devoir impérieux de

nous assurer de ce que sont les affaires du passé ; comment il se fait que l'on ait dépensé une somme aussi considérable pour les travaux qui ont été exécutés.

Or, pour ce qui est des prairies du Nord-Ouest, en calculant approximativement le résultat des chiffres donnés par l'honorable monsieur, je suppose qu'indépendamment de l'équipement, et, je présume, sans le ballastage de la ligne dans le Nord-Ouest, la ligne-mère a dû coûter près de \$18,000, par mille ; et je n'ai jamais pu voir comment un pareil chiffre pouvait être justifié comme étant le coût raisonnable de la construction de la ligne à travers cette contrée.

Si nous examinons le prix que l'honorable monsieur a estimé pour les embranchements construits dans le Nord-Ouest, on trouvera une déclaration très différente quant à ce qu'ils ont coûté par mille.

J'ai dit l'autre jour, et je le répète aujourd'hui, qu'une grande partie de cette dépense est probablement le résultat de la rapidité. On ne peut construire un chemin aussi rapidement que celui-ci, sans payer pour sa construction plus que s'il avait été construit avec la célérité ordinaire, ou avec une célérité pas assez extraordinaire pour être appelée "absolument pas précédent."

Je répète qu'une vitesse comme celle-ci signifie que l'on a fait des dépenses et qu'il était tout à fait impossible, soit en ce qui concerne l'établissement du tracé, soit en ce qui concerne les arrangements économiques pour la construction, ou en ce qui concerne l'achat des matériaux et le fait d'engager les ouvriers, il était tout à fait impossible, dis-je, de construire le chemin d'une façon aussi peu dispendieuse que si l'on eût fait les travaux moins rapidement. Mais il y a une autre question, et c'est une question sur laquelle j'ai souvent attiré l'attention. Comment ces travaux ont-ils été faits ? Et pourquoi ? J'ai demandé des renseignements à ce sujet. La loi en a demandé. L'acte refondu des chemins de fer a décrété qu'il était du devoir de cette compagnie de transmettre chaque année, le 30 de juin, au ministre des chemins de fer, les contrats passés pour la construction du chemin. Cette loi a été violée par la compagnie. Elle l'a délibérément violée. Elle n'a pas transmis ces contrats. On a fait connaître la chose au Parlement. A plusieurs reprises j'ai demandé ces contrats. Enfin, j'ai demandé, par motion, un contrat et l'acte d'association de la compagnie d'entrepreneurs de l'Amérique du Nord, mais le parlement a refusé de mettre la loi en vigueur et n'a pas voulu ordonner la production de ces documents. Le Parlement a préféré rester dans l'ignorance au sujet de ces choses qui, en vertu de la loi, devaient être connues.

Et ce soir, bien que le Parlement ait complètement changé d'opinion pendant les quelques jours qui viennent de s'écouler, bien que nous ayons adopté unanimement les motions demandant la production de ces contrats et représentant qu'il était de la plus haute importance pour le public que l'on obéît à cette loi et que ces contrats fussent produits, cependant on n'obéit pas à la loi et les contrats ne sont pas produits ; et ce n'est que dans le discours du ministre, lorsqu'il invite la Chambre à se former en comité général pour examiner la proposition, que nous pouvons connaître un peu la nature des arrangements faits pour la construction.

Et l'honorable ministre nous annonce aujourd'hui que les travaux ont été faits par une compagnie d'entrepreneurs ou de construction, dont faisaient partie plusieurs membres du syndicat. De sorte que la compagnie a conclu des arrangements avec ses propres membres pour la construction du chemin. Il nous dit que cet arrangement n'existe plus aujourd'hui, qu'on y a mis fin lorsque les matériaux ont manqué ; qu'on y a mis fin lorsqu'il devint impossible de trouver des fonds pour permettre à la compagnie de construction de continuer les travaux, et, parmi les sommes comprises dans le montant total de \$58,700,000, pour lequel le président de la compagnie demande crédit, comme ayant été affectés à la construction du chemin, se trouve une balance de \$600,000 au débit de la compagnie de construction et au

crédit du syndicat ; de sorte que, bien qu'ils aient suspendu les travaux parce qu'il n'y avait pas d'argent pour les payer, ils n'ont pas employé les \$600,000 payés d'avance et qu'ils avaient en mains.

Et il paraît que c'étaient là les arrangements qui existaient entre la compagnie du chemin de fer et sa compagnie de construction, autant que nous pouvons le constater parce que l'on nous en a déjà fait connaître. Je ne crois pas, M. l'Orateur, être injuste envers la compagnie et sa corporation en supposant que plusieurs directeurs de la compagnie étaient membres de cette corporation, vu que l'honorable ministre a dit que plusieurs membres de la compagnie en faisaient partie. Je puis dire que je ne connais pas la question. J'ai, à plusieurs reprises, demandé des renseignements, et jusqu'aujourd'hui il m'a été impossible de les obtenir. L'honorable ministre semble dire qu'il les déposera prochainement sur le bureau ; il les déposera, je suppose, après que nous aurons décidé ce que nous ferons.

Sir CHARLES TUPPER : J'espère les donner demain.

M. BLAKE ; Demain ! Alors, j'espère que nous ne déciderons rien ce soir. Que je sois injuste ou non, je supposerai, en l'absence des renseignements, que plusieurs des directeurs de la compagnie sont aussi membres de la compagnie de construction. Or, quelle qualité prend un directeur de la compagnie lorsqu'il fait un contrat avec la compagnie ? Le fait-il comme membre de la compagnie de construction ou non ? Comme directeur de la compagnie, il est obligé d'examiner si le contrat est ou n'est pas favorable à la compagnie. Comme membre de la compagnie des entrepreneurs, il est obligé d'examiner si le contrat est ou n'est pas favorable à cette compagnie. Il entend, dans les circonstances, de décider une chose quelque peu difficile : tenir un juste milieu, ne faire aucune injustice à la compagnie de chemin de fer, et ne faire aucune injustice à la compagnie des entrepreneurs. Le Parlement a cru que des hommes ne doivent pas être placés dans une position aussi fautive, et de crainte que, dans le cas de conflit entre leur intérêt et leur devoir, l'intérêt l'aurait emporté, il a défendu de tels arrangements ; car, dans l'acte refondu des chemins de fer de l'honorable ministre, il est stipulé que :

Nul officier ou employé de la compagnie, ni aucune personne concernée ou intéressée dans les contrats de la compagnie, ne pourra être nommé directeur ni remplir les fonctions de directeur ; et nul directeur de la compagnie ne contractera, ni ne sera, directement ou indirectement, pour son propre usage et bénéfice, intéressé dans aucun contrat fait avec la compagnie ne se rattachant pas à l'acquisition des terrains nécessaires au chemin de fer, ni ne sera, ni ne deviendra associé d'un entrepreneur de la compagnie.

Et, en conséquence, s'il est vrai que cette compagnie d'entrepreneurs est réellement composée d'un grand nombre — d'un nombre quelconque — de directeurs de la compagnie de chemin de fer qui a passé le contrat, je crains qu'elle n'ait violé non-seulement l'esprit, mais aussi la lettre de la loi, et que nous ne soyons naturellement portés à soupçonner un tel contrat. La loi stipule aussi qu'aucun contrat pour travaux de construction ou exploitation, etc., ne sera passé qu'après que des soumissions auront été demandées dans des annonces insérées au moins pendant quatre semaines dans quelques journaux publiés dans l'endroit le plus rapproché de celui où l'on veut faire exécuter les travaux. Je ne sais pas combien de députés ont vu l'annonce publiée par la compagnie du Pacifique canadien pour demander des soumissions. Je ne sais pas dans quel journaux elle a été publiée. J'ose dire qu'elle a été publiée ; mais j'ose dire qu'elle a été publiée dans des journaux qui n'ont pas une circulation très étendue. Je n'ai jamais pu, je le sais, entendre demander au public de faire des soumissions pour les travaux de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; et je ne suis pas surpris que, comme question de fait, les travaux construits par la compagnie du chemin de fer l'aient été par une compagnie d'entrepreneurs composée en grande partie des directeurs de cette corpo-

M. BLAKE.

ration. Or, lorsque l'on discutait le contrat au parlement, nous avons fait remarquer qu'il était possible que des arrangements de ce genre fussent faits et qu'il était possible que l'on eût, pour la construction des travaux, un prix plus élevé que ce que ces travaux coûtent réellement. Et je répète que, vu que l'on a refusé de nous donner des renseignements, vu le fait que l'on a méprisé la loi dont j'ai parlé, vu l'exposé que vient de faire le ministre, je répète, dis-je, que nous avons droit à ce que l'on examine cette affaire d'une façon complète et minutieuse avant de nous occuper des rapports plus intimes que nous pourrions avoir avec cette corporation. Bien que la compagnie d'entrepreneurs ait été dissoute ou qu'elle ait cessé ses opérations, il peut arriver, si le gouvernement fait de nouvelles concessions, vu que l'honorable ministre a affirmé que la compagnie avait cessé ses opérations parce qu'elle manquait de moyens, il peut arriver, dis-je, quand de nouvelles subventions seront faites, que la compagnie soit réorganisée, et il peut se faire, aussi, que la compagnie d'entrepreneurs soit disposée, tant que les libéralités dureront, à dépenser les sommes que nous lui votons libéralement. Mais je ne crois pas que les habitants du pays soient satisfaits de la chose, et je maintiens qu'une enquête complète à ce sujet, une enquête minutieuse, rigoureuse, devrait être faite, si la Chambre doit faire son devoir, avant de reconnaître les exigences de la compagnie ou les recommandations du gouvernement, afin qu'il nous soit permis de nous en occuper de nouveau.

Puis, M. l'Orateur, l'honorable ministre a dit qu'il était démontré que les fonds publics — et beaucoup plus que les fonds publics — avaient été employés, complètement employés à la construction des travaux entrepris, et il semble croire qu'il est parfaitement inutile d'examiner les diverses questions soulevées au sujet de l'état actuel de la compagnie en face des chiffres qu'il nous a cités. J'ai fait remarquer dans le passé, j'ai fait remarquer l'autre jour, et je fais remarquer ce soir que cette affaire comporte des questions plus importantes que la question d'argent ; outre cela, j'ai dit qu'il y avait deux questions importantes ; j'ai dit que si vous ajoutiez le crédit à l'argent, il y a la question de la responsabilité qu'entraînent les diverses autres entreprises auxquelles l'honorable ministre n'a pas fait allusion. Il s'agissait aussi de l'énergie, du temps, de la main-d'œuvre employés dans ces autres entreprises ; et, outre cela, il y avait en jeu une grande question politique ; il s'agissait d'une compagnie obligée de s'adresser à la confiance publique, ce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a été forcée de faire, d'après le programme maintenant devant nous, après s'être lancée dans des entreprises tout à fait étrangères au but qu'elle devait poursuivre, qui y étaient si étrangères que malgré l'étendue de ses pouvoirs, ils n'étaient pas suffisants pour lui permettre de se lancer dans ces entreprises, et, après s'être engagée, en quelque sorte, par ses directeurs ou autrement, dans la voie où nous voyons s'engager souvent les compagnies qui outrepassent leurs pouvoirs, elle a été obligée de s'adresser ici — c'était, je crois, l'an dernier — pour faire passer une loi qui lui permet de se lancer réellement et ostensiblement dans ces autres entreprises. Cependant, cette loi n'a pas été trouvée suffisante, puisque nous avons maintenant devant nous un autre bill à l'effet de donner à cette compagnie des pouvoirs additionnels pour lui permettre de se lancer plus avant dans des entreprises que la charte originaires ne prévoit pas et dont elle ne s'occupe pas. Je dis, M. l'Orateur, que vous ne pouvez pas, en arrangeant ces chiffres — même en supposant qu'ils soient exacts, car je prouverai, je crois, qu'ils ne le sont pas — vous ne pouvez pas, dis-je, même en arrangeant les chiffres comme l'a fait l'honorable ministre, et en supposant qu'ils soient exacts, conclure que la compagnie a accompli tout ce que nous avions le droit d'attendre d'elle. Nous ne savons pas si les difficultés où elle se trouve ne sont pas dues à son fait. Il m'a été donné, M. l'Orateur, en plusieurs circonstances — en trois ou quatre circonstances — de faire remarquer, depuis

que ce contrat a été accordé, dans quelle position se trouvait la compagnie du chemin de fer du Pacifique, d'après les exposés du gouvernement, d'après les exposés de la compagnie elle-même, et d'après ce que je connaissais. J'ai fait remarquer qu'elle avait, comme je le croyais, un magnifique contrat, et qu'elle se trouvait dans une position admirable. Mais j'ai fait aussi remarquer, dernièrement, que quelque fût l'excellence du contrat, quelque admirable que fût la position, l'entreprise était si grande qu'elle exigeait toute l'énergie et tout le dévouement de ceux qui en faisaient partie, qu'elle exigeait une grande prudence, de la sagesse et des talents dans la manière de la conduire, sinon les éléments de fortune qu'elle possédait indubitablement, comme je le croyais, ne pouvaient pas empêcher la corporation d'éprouver des désastres. Et, auparavant, j'avais indiqué où, d'après moi, cette corporation rencontrerait des dangers sur son chemin, et ce soir, l'honorable ministre a fait vaguement allusion à quelques-uns de ces dangers.

Nous nous sommes opposés à ce que l'on accordât des pouvoirs étendus relativement au prolongement des embranchements. Je suis d'avis, comme l'honorable ministre, qu'il est nécessaire d'avoir dans les territoires du Nord-Ouest plusieurs chemins de fer plutôt qu'un seul. C'est ce que j'ai toujours dit. Je lui ai parlé ainsi lorsqu'il a présenté le bill du chemin de fer canadien du Pacifique. Bien que j'aie été un peu surpris de l'entendre parler ainsi, j'admets avec lui que quelques-uns des embranchements que cette compagnie a construits sont plus importants que plusieurs sections du tronc principal. Je ne sais pas comment il concilie cela avec ce qu'il pense généralement du tronc principal; mais de quelque façon qu'il puisse concilier ces choses, je partage tout à fait l'opinion qu'il a exprimée deux fois ce soir, je crois, à savoir: qu'il y a des embranchements plus importants que certaines sections du tronc principal du chemin de fer canadien du Pacifique. Mais je prétendais, relativement au prolongement du chemin de fer canadien du Pacifique et relativement à ses embranchements, qu'il importait que nous conservions notre droit de surveillance et que nous décidions, pour nous-mêmes, si nous pouvions autoriser la construction de ce prolongement et de ces embranchements, et en quels endroits nous pouvions les faire construire. Je sentais, qu'autrement, les fonds que l'on pouvait consacrer et que la prudence nous commanderait de consacrer à la construction de la ligne entreprise, pouvaient être employés à d'autres fins, et je sentais que chaque fois que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, avant d'avoir rempli les conditions de son contrat, s'adresserait au parlement pour obtenir le pouvoir d'acquérir ou de construire un prolongement, ou d'acquérir ou de construire un embranchement, il serait à propos de lui demander: "Comment remplissez-vous les conditions de votre contrat principal? Que faites-vous? De quelle façon dépensez-vous votre argent? Ou bien, est-il certain que cette entreprise où vous vous proposez de vous lancer ne vous entraînera pas dans une voie ou dans une autre, de façon à vous exposer à ne pas remplir les conditions de votre contrat?"

On n'a pas voulu entendre ces observations, et le parlement a résolu, à la demande de l'honorable ministre, de donner à la compagnie un pouvoir réellement illimité, en ce qui concerne les prolongements et les embranchements; je ne veux pas dire un pouvoir absolument illimité de construire des embranchements en tous sens, car, par là, on ne permettrait pas de pousser la ligne dans la partie est d'Ontario, comme on l'a fait depuis, mais, à part cela, c'est un pouvoir illimité. Eh bien! on a dit que ce qui a été accompli, autant que l'honorable ministre a discuté ce qui a été fait, est bien fait; on a dit qu'il était important pour le pays, qu'il était important pour la compagnie, que l'argent fût dépensé d'une façon judicieuse, et qu'il en avait été ainsi; sur ce sujet, je vais ennuyer la Chambre un peu plus longtemps. Cependant, en ce qui concerne le chemin, l'honorable ministre n'a pas traité cette question ce soir.

Bien qu'il ait annoncé qu'il se disposait à faire son exposé général relativement au progrès des travaux, il n'a pas jugé à propos de surcharger de détails la discussion concernant la question du chemin. Nous prétendions que l'on accordait des pouvoirs trop étendus aux entrepreneurs du chemin, que ces pouvoirs seraient probablement employés d'une façon que le parlement ne pouvait pas approuver, que pour la sauvegarde des intérêts du pays, le chemin passerait trop au sud, et que l'intérêt particulier des membres de la compagnie, comme monopoleurs et entrepreneurs des travaux à bon marché, pourrait leur faire oublier ces considérations qui, jusque là, avaient porté à fixer le tracé de la route dans une autre direction.

Ces intérêts ont prévalu et le tracé du chemin a été fixé très loin, dans la direction du sud. Dès le commencement, la compagnie avait décidé de faire passer le chemin par Calgary, c'est-à-dire, de la faire passer par la Passe du Cheval-qui-Rue (Kicking-Horse Pass), ou quelque part dans le voisinage. Elle en a ainsi décidé avant que l'on s'aperçût qu'aucune passe était praticable; elle s'en est toujours tenue là depuis, et l'on ne nous a pas encore donné de renseignements qui démontrent que même aujourd'hui il y a, d'après le contrat, une passe praticable. Au contraire, les renseignements que l'on nous a donnés indiquent que l'on ne peut construire aucun chemin dans cet endroit, d'après les termes du contrat du chemin de fer canadien du Pacifique; que les rampes les moins fortes que l'on puisse trouver le sont de beaucoup plus que celles que l'on a adoptées comme point de comparaison, c'est-à-dire, celles du "Union Pacific Railway," et je prétends qu'en l'absence d'un acte du parlement, le gouvernement n'a pas le pouvoir de sanctionner le choix que l'on a fait d'un tracé qui ne donne pas les rampes prescrites dans le contrat, autrement, le gouvernement change le contrat et ne l'exécute pas.

Et, M. l'Orateur, l'exercice d'un autre pouvoir auquel nous nous opposons, c'est-à-dire, le pouvoir d'émettre des actions au-dessous de leur valeur réelle en argent, a déjà causé beaucoup d'ennui et en causera davantage à l'avenir.

Nous avons fait remarquer qu'en vertu de ce plan, on pourrait émettre des actions jusqu'à un montant qui excéderait les besoins réels du chemin, et pour des considérations de beaucoup moindre que la valeur au pair ou la valeur nominale; qu'il pourrait de cela surgir des occasions de créer des intérêts de spéculation, de faire des arrangements désavantageux au pays sous plusieurs rapports, que finalement le chemin s'est trouvé chargé, comme un trop grand nombre de chemins le sont, d'un capital nominal de beaucoup plus élevé que la somme réellement requise pour sa construction; et nous voyons qu'il en est ainsi. Il est vrai que personne, pas même les honorables ministres, je pense, n'avait le moindre idée de la portée que l'on donnerait à l'application de ce pouvoir, car ils auraient manqué à leur premier devoir envers la Chambre, si, en ayant la moindre idée, ils avaient, comme ils l'ont fait, laissé faire exécuter le contrat. On a parlé de \$25,000,000 comme du capital maximum, et nous avons fait tous nos calculs et basé toutes nos discussions sur l'idée que c'était là le capital le plus considérable que cette compagnie émettrait, je parle du capital nominal. Cela pourrait faire comme argent comptant une somme beaucoup moindre. Mais, forts d'une autorisation générale donnée par l'acte concernant les chemins de fer, qu'on a rendu applicable à cette compagnie d'après les dispositions insérées par l'honorable ministre, elle a, peu de temps après avoir été constituée en corporation, porté son capital nominal à \$100,000,000. Personne n'a prétendu qu'elle voulait avoir \$100,000,000 en argent. C'est dans le but d'émettre le stock à escompte; c'était pour mettre le stock à quelque chose comme cinquante, que les \$100,000,000 ont été créés. Ce n'est pas parce qu'elle avait besoin de \$50,000,000; mais pour certaines raisons, elle a préféré émettre un montant considérable de capital nominal

pour s'assurer une somme d'argent comptant relativement petite. Nous avons discuté beaucoup une des difficultés incidentes qui en naissent. Pendant longtemps l'honorable ministre des chemins de fer a soutenu avec beaucoup de vigueur que la compagnie avait droit à payer 10 pour 100 sur tout le montant nominal du capital, mais à la fin il a abandonné cette position; la division dont le cabinet a été menacé à ce sujet a été évitée et l'honorable ministre a reconnu que pour ce qui nous concernait, il fallait se baser sur le coût réel du chemin et non sur le montant du capital nominal. Mais, dans le même temps, une difficulté avait pris naissance du fait que la compagnie avait annoncé qu'elle était disposée à payer l'intérêt sur son capital au taux de cinq pour cent, durant la construction. La loi dit que durant la construction il peut être acquitté un taux d'intérêt n'excédant pas 6 pour 100 sur le montant réellement payé; et, comme le stock a été émis comme stock payé, la compagnie a prétendu avoir droit de payer l'intérêt à 5 pour 00 sur le montant payé. J'ai soutenu déjà et je soutiens encore que c'est là une opération illégale; que la loi concernant les chemins de fer, qui est la seule loi en vertu de laquelle on pût prendre le capital de la compagnie et l'appliquer à l'acquisition de l'intérêt pendant la construction, limite expressément à un dividende de six pour cent sur le montant du stock réellement payé; et convenir de payer \$5 sur chaque \$100, lorsqu'il n'y a eu que \$15 ou \$50 de payées, c'est éviter—pas éviter, c'est en réalité violer la loi.

Une autre difficulté née de ce mode d'émission du stock était l'incertitude au sujet de ce qu'était réellement le stock. Le pays était profondément intéressé à la chose, vu que l'obligation que nous avons assumée au sujet de la non-diminution des péages dépendait de cela, et cependant, jusqu'à ce soir, nous avons été hors d'état de nous procurer aucune information à ce propos, et les renseignements qui nous sont fournis ce soir sont très généraux et pas du tout satisfaisants. On a recommandé dans le principe que le stock fut émis à soixante. J'ai ensuite vu un état par lequel il apparaissait que le prix réel de l'émission était de cinquante pour le syndicat qui a entrepris l'émission de \$30,000,000. J'ai appelé l'attention de l'honorable ministre des chemins de fer sur cet état, et il dit qu'il a jamais entendu parler de pareille chose, qu'il ne croyait point à ce rapport. Mais nous apprenons ce soir pour la première fois ce qu'à réalisé le stock de \$55,600,000, nous apprenons qu'il n'a produit que \$25,358,000; car si vous prétendez qu'on n'a fait ni distribution, ni émission à un escompte plus élevé pour une partie que pour une autre, le stock aussi près que possible a été émis à 46 pour la compagnie.

Ne devrions-nous pas savoir jusqu'à quel point le syndicat a augmenté son stock nominal? Il devait payer \$5,000,000 comptant, capital original. Je ne doute pas qu'il l'a fait. Mais qu'est-ce que cela représente en stock de la compagnie? Sans doute que cela représente beaucoup plus que \$5,000,000. Combien plus? Qu'a-t-il fait avant d'émettre les \$30,000,000? Quels arrangements ont été pris pour disposer du stock de \$25,000,000, le seul capital autorisé dans l'origine? A quel taux le stock a-t-il été pris, si vraiment le stock a été pris, pour l'achat d'une partie du chemin de fer Canada Central? Ce sont là des questions qui toutes ont un intérêt profond pour nous, car nous voulons savoir ce que la compagnie a réellement obtenu comptant pour son stock, quelle est l'étendue de notre obligation, au moins de notre droit de limiter la réduction des péages. Et nous voulons de plus le savoir, parce que cela a trait aux considérations qu'on fait valoir pour nous engager à approuver le prêt à la compagnie. J'ai vu quelques organes de l'opinion publique assez mal informés pour déclarer au sujet de cette proposition que la nécessité de faire quelque chose pour la compagnie est devenue manifeste, parce qu'en réalité son stock se vendait à cinquante cinq, seulement à cinquante-cinq cents dans le dollar, et, lorsque le stock est tombé si bas, il est devenu

M. BLAKE.

tout à fait clair que nous ne pouvions laisser ces pauvres gens en émettre davantage à un pareil taux. Mais, ainsi que je l'ai dit, ces organes de l'opinion publique étaient mal informés; ils avaient été trompés par la nature de l'opération. La compagnie a émis un montant nominal de stock qui dépassait de beaucoup ce qui était requis à escompte. Elle a préféré appeler le capital \$100,000,000 que \$50,000,000; cela sonnait mieux à l'oreille. Elle se sentait mieux de savoir qu'elle avait \$100,000,000 au lieu de \$50,000,000, et cela lui a donné certains avantages collatéraux pour donner un dividende ou un intérêt considérable pendant la construction, et l'a mis plus facilement en état de faire monter le stock de cinquante vers le pair, que s'il était émis au pair pour obtenir des prix beaucoup plus élevés que le pair.

J'ai fait voir à la Chambre que le stock de la compagnie a été émis à un prix moyen net de quarante-six pour la compagnie, et sur cela elle a convenu de payer un intérêt de \$5 sur les \$100, ce qui veut dire un taux de près de onze pour cent par an payable semi-annuellement. Ces pauvres gens qui vous demandent de l'assistance—ces gens énergiques qui veulent pousser si vite pour vous les travaux du chemin—ont assez pris soin d'eux-mêmes pour prendre de bonne heure des dispositions pour que sur cette somme qu'ils avaient placée dans l'entreprise, ils prissent environ onze pour cent pendant que les travaux de la construction avanceraient; et l'on va vendre le stock et l'on va obtenir des subventions et des avances, on va réaliser la valeur des bons représentant les terres concédées, afin que pendant la durée des travaux, on paie onze pour cent d'intérêt à la compagnie. On a d'abord décidé de terminer la construction très rapidement, et ensuite on a décidé qu'on aurait une garantie pour l'intérêt. Et on a annoncé qu'on en était arrivé à un arrangement en vertu duquel, même après la construction, et pendant nombre d'années, l'ensemble de ce dividende va être réellement garanti.

Il me semble que lorsque l'on trouve qu'on propose d'émettre un stock nominal de \$100,000,000, alors que le paiement supposerait que \$25,000,000 seraient extravagants; quand on voit qu'une partie de ce stock a été émise à un prix moyen de quarante-six seulement; quand on voit qu'il y a de faits des arrangements qui assurent le paiement d'un dividende de onze pour cent sur ce prix moyen; quand on voit la compagnie vous demander, en faisant le calcul de ses dépenses, que vous lui devriez être reconnaissant de ce qu'elle s'est assurée un dividende de onze pour cent sur son placement, il doit être évident que nous avons pour devoir de nous enquérir de ces choses; qu'il faut les examiner avec soin, les analyser et en voir le fond. Si nous devons faire ce que l'honorable ministre a assez exactement décrit dans les instructions qu'il a données à son ingénieur et au commissaire du revenu de l'intérieur—si nous devons nous mettre dans l'alternative de faire une grande transaction hypothécaire ou d'entrer en société avec une compagnie de chemin de fer, nous devrions savoir comment elle a géré ses affaires, ce qu'elle a fait, comment elle a fait sa distribution; nous devrions discuter cette question de dividende et nous assurer du résultat. Je vais faire voir dans un instant que nous ne sommes pas dans une position aussi avantageuse que si nous étions en société. Nous pouvons être exposés au risque, mais il n'est pas probable que nous touchions aux profits. Puis nous avons objecté au monopole, et je crois que les événements ont justifié cette objection. Il a été démontré que cela constituait un empêchement sérieux à la colonisation du Nord-Ouest. Il a été démontré que c'était une très mauvaise affaire pour le présent et pour l'avenir de cette contrée. Nous nous sommes très fortement opposés à ce que nous croyons être une extension non autorisée et tout à fait inconstitutionnelle du monopole que l'honorable ministre a inauguré—j'emploie le mot à dessein,—lorsqu'il a conseillé le désaveu de certaines chartes de chemins de fer en s'appuyant sur le principe qu'il a invoqué. L'honorable monsieur aime beaucoup, quand il le peut, se mettre sous

l'égide de ceux dont, en règle générale, il s'emploie à abaisser, à avilir et à mépriser la conduite. Mais en cette circonstance, il a tout à fait tort de dire que la politique du précédent gouvernement lui fournit une justification de sa propre politique. Il y a deux raisons contre cela. La première c'est que ce qui a été fait dans le temps—bien que ce ne fût pas un désaveu, mais même en supposant que cela équivaldrait à un désaveu,—l'a été à une période où l'on n'avait arrêté ni le tracé de la route, ni le système de construction du chemin de fer du Pacifique canadien—que la chose se fit par le gouvernement ou par une compagnie; et je soutiens, comme je l'ai soutenu auparavant, que c'est une chose tout à fait différente de dire que vous contrôlerez les chemins de fer d'un pays à travers lequel passe un chemin de fer du gouvernement, mis en exploitation par le gouvernement, et de dire que vous le contrôlerez quand vous aurez livré ce chemin à une compagnie particulière. Tant que c'est un chemin de fer du gouvernement, c'est un chemin de fer du peuple, et le peuple ne peut avoir un monopole dans sa propre affaire—non un monopole nuisible et auquel on pourrait objecter—car l'intérêt à servir est celui du public qui possède ce chemin de fer.

Y a-t-il quelqu'un pour supposer qu'un gouvernement qui possède un chemin de fer pourrait exiger des taux trop élevés pour le bien du pays? Eh bien, regardons le Dominion. Prenons-en les deux extrémités en en séparant pour un instant la Colombie Anglaise—et j'espère qu'aucun des honorables députés ne supposera que c'est pour toujours, mais pour un instant,—prenons le Nord-Ouest à une extrémité et les provinces maritimes à l'autre; prenons le chemin de fer du gouvernement qui s'étend depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes et le chemin de la compagnie particulière qui passe à travers le Nord-Ouest, et demandons-nous d'après quel système les services sont respectivement réglés, d'après quelles règles les taux sont établis, quels sont les résultats pratiques pour les populations à travers lesquelles ces chemins passent respectivement; et qu'on nous dise, si on peut, sans sourire, que vous allez les mettre tous les deux dans la même catégorie. De plus, une telle politique pourrait être révoquée. Elle pourrait être modifiée et changée. La même opinion publique qui contrôlerait les taux déciderait en même temps de l'époque où l'on pourrait donner plus d'accès. Ce que les honorables ministres ont fait, ça été, autant que possible, de rendre impossible dans le contrat la concession d'autres accès, et ce qu'ils ne pouvaient pas faire dans le contrat, ils l'ont fait en violant l'esprit et en appliquant la lettre de la loi pour désavouer toutes les autres chartes de chemins de fer au Manitoba. Le contrat même dit que dans les territoires du Nord-Ouest, dans les parties où le Dominion étend son pouvoir, aucun chemin de fer allant dans la même direction et en deçà de ces limites ne pourra recevoir de charte pendant les vingt années à venir, et il dit que dans toute nouvelle province qui pourra être créée par la suite dans le Nord-Ouest, cette prohibition continuera, ce qui voulait dire manifestement que dans les provinces existantes telle prohibition ne pouvait être faite ni être proposée, ce qui indiquait clairement que si le contrat avait contenu une pareille disposition, du moment qu'une nouvelle province aurait été formée elle aurait pu exercer le droit constitutionnel d'accorder des chartes aux chemins de fer et de les soustraire à son contrôle.

Pour prévenir cela, le contrat contenait la disposition extraordinaire que la constitution de toute province non encore créée, serait entravée et restreinte par un article qui lui défendrait d'user de son droit constitutionnel. En présence de ce fait et devant la déclaration faite par l'honorable premier ministre dans le débat dont il est souvent parlé, qu'on ne peut contrôler l'Ontario et le Manitoba, il a toujours contrôlé le Manitoba depuis. Maintenant, il nous dit qu'il est content de pouvoir nous apprendre—je suppose qu'il a l'intention

de dorer la pilule pour le Nord-Ouest, comme en d'autres occasions il a essayé de la dorer pour la nombreuse population de l'est; mais je remarque que la dorer a été assez mal appliquée, et je suis surpris que l'honorable monsieur, avec toute sa vieille expérience, n'ait pas pu accomplir sa tâche plus adroitement qu'il l'a fait—il espère dorer la pilule en disant qu'aussitôt que le chemin de fer sera complètement construit, le gouvernement pourra reprendre l'idée de reconsidérer la politique, et ils pensent réellement qu'ils pourront s'arrêter d'opprimer le Manitoba et de violer la constitution en même temps, dans deux ou trois ans. Pourquoi? Il est assez bon de nous le dire. C'est parce que la compagnie pense pouvoir le faire avec sécurité. Elle pense qu'alors, avec ses pouvoirs, ses privilèges, ses exemptions de droits, les griffes qu'elle aura étendues sur toute cette contrée, elle l'aura tellement en son pouvoir qu'il importera vraiment fort peu de savoir quel pouvoir vous laissez à ces pauvres gens. "Que le cheval vive, et il aura de l'herbe," mais l'honorable monsieur propose que le cheval meure, et ensuite il mettra une botte de foin devant la bête.

Aussitôt que la population du Manitoba sera entièrement sous le contrôle, il accordera ces concessions et il lui demande d'être reconnaissante envers lui pour les concessions qu'il propose de faire. Nous avons prétendu que le monopole était écrasant, vu qu'on calcule qu'il va produire des taux élevés et les résultats ordinaires des monopoles; et qu'il était important, dans les commencements de la colonisation du pays, de concéder le pouvoir de la liberté de construire des chemins de fer. Depuis ce temps, on a essayé de nous démontrer que les taux étaient très modérés; qu'ils étaient raisonnables; qu'ils étaient tout ce qu'on pouvait attendre; que dans un pays neuf comme celui-ci, la mise en exploitation d'un chemin de fer—comme c'est sans doute le cas—est très coûteux; que dans un pays où il n'y a pas beaucoup de fret de retour, le coût est nécessairement plus élevé; que dans un pays dont le climat est un peu sévère, cela coûte encore plus cher; et, qu'en conséquence, les taux devraient être élevés pour que le chemin de fer rapporte. Mais tous ces arguments manquent en ceci, que ceux qui les emploient oublient que c'est une des conditions du contrat que le chemin soit mis en exploitation avec des taux rémunérateurs longtemps après l'ouverture, et que vu cette circonstance beaucoup d'argent et de terres ont été ajoutés à l'assistance publique que l'entreprise devait recevoir. Quand nous avons fait contraster les prix avec ce qu'on devait faire, on nous a dit: "Oh! vous ne tenez pas compte du fait que la compagnie aura à exploiter le chemin à perte pendant un grand nombre d'années; nous avons tenu ce compte comme nous devons le faire en honnêtes gens, et nous payons d'avance pour cette exploitation non rémunérative." Eh bien, comme nous avons payé d'avance pour cette exploitation qui ne donne pas de profit, on prétend aujourd'hui que les taux devraient être tels qu'ils pussent donner un bénéfice, et c'est pourquoi il faut payer le double, d'abord, d'avance en vertu du contrat, et ensuite par la population du Nord-Ouest—ou, selon les déclarations qui sont faites, la population du Nord-Ouest doit payer dans les deux cas; car si on en croit ces déclarations, le Nord-Ouest devra payer tout le prix du contrat à même ce que produiront ses terres, de sorte qu'il paie d'abord d'avance en vertu du contrat pour obtenir des taux peu élevés, et ensuite il paie les taux quand le contrat est exécuté.

Je n'ai pu voir que la rapidité avec laquelle cette entreprise a été conduite ait contribué à son succès. Je n'ai pu remarquer que ceux qui y ont été mêlés aient été doués d'une si merveilleuse puissance d'intuition, de jugement et de décision, qu'ils soient arrivés à une conclusion plus tôt qu'il n'était nécessaire, et en même temps d'une manière juste. On a pris des décisions inconsidérées, on a adopté différents projets qui ont indiqué, de temps à autre, le manque de cet examen soigné, de cette action prudente, qui étaient essentiels pour assurer le succès de cette entreprise.

A une époque très reculée dans l'histoire de l'entreprise, on annonça que la compagnie allait construire un embranchement jusqu'au Sault Sainte-Marie. D'autres compagnies songeaient alors à bâtir un chemin dans cette direction, mais la grande compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique annonça qu'elle allait construire cet embranchement. La chose fut annoncée publiquement, et l'honorable ministre me dit : " Vos vœux sont être comblés ; vous disiez que l'on devrait passer par le Sault Sainte-Marie, et c'est ce que l'on va faire." Or, un peu plus tard, l'honorable monsieur reçut avis que la compagnie avait modifié ses vues. Elle avait envoyé au département ses plans, dans lesquels elle appelait ceci l'embranchement du Sault-Sainte-Marie. Elle avait maintenant décidé de faire passer la ligne-mère par le Sault Sainte-Marie ; et elle demandait que son plan, qui était appelé le plan d'un embranchement, pût devenir jusque là le plan de la ligne-mère ; et elle annonça que ses ingénieurs avaient examiné le tracé et trouvé une route praticable, et beaucoup meilleure, quoique plus coûteuse, pour d'autres raisons beaucoup meilleures, que la première route ; et l'honorable ministre y consentit sous la réserve conseillée par son ingénieur, que tant que la compagnie n'aurait pas établi d'une manière incontestable la possibilité de relier Port-Arthur au Sault ou au voisinage du Sault, la subvention serait retenue.

La compagnie se mit à l'œuvre, et dans le même discours où l'honorable premier ministre fit les remarques dont j'ai parlé, il traita au long cette question et dit combien il était avantageux au pays, combien il était avantageux à Ontario surtout, que cette affaire fût maintenant réglée, et que le changement de tracé devait abrégé de plusieurs années la période de la construction sur la côte nord du lac Supérieur. Peu de temps après, toute l'affaire avait manqué. Il n'a pas été produit de lettre—je ne sais pas s'il en existe de ce genre—expliquant la chose, mais sans donner aucune explication au Parlement ou au public, on changea le plan, et l'on décida de faire passer la ligne-mère dans l'intérieur du pays ; on reprit l'ancien tracé, et il fut alors décidé de construire un embranchement jusqu'à Algoma-Mills ; et c'est sur ce plan que l'on a procédé depuis, ce qui montre que l'on a changé de projet au moins trois fois, et ce qui indique, comme je l'ai dit, que cette extrême rapidité d'exécution est très propre à conduire à des décisions irréflechies, et, chose très possible, à des décisions imprudentes et erronées. Et l'on nous dit alors qu'il était de la plus haute importance que l'embranchement d'Algoma-Mills et le chaînon de raccordement à l'est de cet endroit fussent construits bientôt. On nous dit que le fait que les immigrants se rendraient à Port-Arthur par cette ligne courte et rapide allait nous être très avantageux l'année suivante. Nous devons, disait-on, voir à ce que le chemin de fer canadien du Pacifique transportât les immigrants par cette voie, route splendide, comprenant tant de milles de Montréal à Algoma-Mills, puis le voyage de vingt-quatre heures d'Algoma-Mills à Port-Arthur, et ainsi de suite. Mais les journaux nous disent—et je crois que sur ce point ils disent la vérité—que ce ne sera pas là la route ; que les steamers se rendront du port d'Owen-Sound à Port-Arthur, que le trafic sera, cette année, expédié du port d'Owen-Sound et non d'Algoma-Mills ; que les immigrants vont être transportés par les chemins de fer d'Ontario et Québec, et de Toronto, Grey et Bruce à Owen-Sound, et que l'itinéraire sera de ce port à Port-Arthur, et nullement par l'autre route.

Ainsi, il appert que pour avoir sur notre territoire une ligne s'étendant jusqu'au Nord-Ouest, pour les immigrants, la grande rapidité avec laquelle on a construit l'embranchement allant à Algoma-Mills n'était pas nécessaire. Si l'embranchement d'Algoma-Mills ne doit pas être la route que suivront les immigrants à destination du Nord-Ouest, à quoi servait-il de précipiter la construction de cet embranchement et de dépenser la somme de près de \$2,000,000 qu'a coûtée sa construction rapide ? Si vous constatez que

M. BLAKE.

le gros de votre immigration l'an prochain, que la plus grande partie de votre transport des voyageurs et des marchandises l'an prochain passe non par Algoma-Mills, mais par Owen-Sound, ne trouverez-vous pas encore une fois que la célérité, la spontanéité de décision, aura eu pour résultat une dépense que l'on aurait mieux fait de différer, eu égard aux autres obligations de la compagnie, et aux difficultés qu'elle pouvait rencontrer, et qu'elle a effectivement rencontrées.

M. l'Orateur, la décision dont j'ai parlé au sujet de la route du sud était, je le crains beaucoup, une décision erronée à un autre point de vue. Je n'ai jamais jusqu'ici rien dit en public à ce sujet, mais j'ai recueilli les informations que j'ai pu demander à tous ceux qui avaient passé sur la partie occidentale du chemin, et que j'ai rencontrés, et je suis obligé de dire que l'on était unanimement d'opinion—je n'ai jamais entendu émettre une opinion contraire par ceux à qui je me suis adressé—que l'aspect du pays le long de cette route sud dans la partie occidentale, à l'ouest de la Mâchoire-d'Orignal, jusqu'au pied des montagnes Rochouses, était beaucoup inférieur à l'aspect du pays dans d'autres régions (beaucoup inférieur à celui du territoire qu'aurait traversé la route centrale), et tous ceux à qui j'ai parlé éprouvaient et m'ont exprimé de fortes craintes sur l'effet qu'auraient pour la compagnie la qualité inférieure de cette région et des difficultés résultant du manque d'eau et de l'aridité du climat.

Pour ce qui est de ces opérations dans l'est, dont l'honorable monsieur n'a pas parlé—je crois qu'elles tombent dans différentes catégories. Il était sans aucun doute très raisonnable que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dût chercher à étendre son contrôle direct vers l'est jusqu'à Montréal. Il ne peut non plus y avoir aucun doute que les termes mêmes du contrat n'indiquassent la probabilité d'une pareille extension. Le contrat fait particulièrement allusion à cette extension. Il traite du Canada Central.

Si je me rappelle bien, il parle des autres chemins de fer ; mais, dans tous les cas, il indiquait assez clairement que l'on avait l'intention de se rendre à Montréal, si la chose était possible. Toutefois, autre chose est de dire que l'intention était bonne, et autre chose de dire que les moyens adoptés, les marchés conclus, les arrangements faits, étaient prudents et sages. Je n'ai pu, par les informations que l'on nous a fournies, m'assurer d'une manière qui approchât de l'absolue exactitude, du coût des voies ferrées que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a acquises. J'ai fait un calcul dont je parlerai plus tard ; mais je dis qu'il est évident que l'achat comprenait plusieurs embranchements sans aucune importance pour la ligne-mère, et que le coût de ces chemins, considérés comme achetés pour la communication avec la ligne-mère, absorbera une très forte partie des sommes allouées pour la construction de la ligne-mère, et du coût par mille de la ligne-mère entre Callander et Montréal.

L'honorable monsieur n'a pas, dans cette circonstance, parlé d'une de ces acquisitions, que l'on regarde généralement comme comprise dans le grand achat. Je parle de celle du chemin de fer des Laurentides, chemin de fer séparé acheté vers le même temps, et, comme je l'ai démontré à la dernière session, d'après les informations que j'ai pu obtenir, acheté de M. Sénécal moyennant un prix qui lui a rapporté un énorme profit, et qui dépassait de beaucoup la valeur commerciale du chemin. Je ne crois pas que cette ligne ait été d'aucune utilité au chemin de fer canadien du Pacifique ; et quelque puisse être son utilité pour quelqu'un, le prix qu'elle a été payée, je crois, excédait de beaucoup sa valeur. J'ai fait remarquer les détails de ce marché, à la dernière session. Lorsqu'on nous demande de décider que, cette compagnie ayant si bien et si sagement dépensé ses fonds, nous avons raison de lui prêter \$30,000,000 additionnels, je maintiens que ce marché devrait être expli-

qué. Je maintiens que l'on devrait nous donner des renseignements à ce sujet. Je maintiens que l'on devrait nous dire pourquoi ce tronçon de voie ferrée a été acheté, et moyennant quel prix et dans quelles circonstances. Autant que je puis le calculer, je crois que cela a fait gaspiller à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique quelque chose comme \$400,000.

Voilà, pour le moment, M. l'Orateur, au sujet de ce que l'on réunit ordinairement sous le chef de Callander à Montréal. Mais on ne nous a pas donné beaucoup d'informations au sujet d'autres chemins. Il est vrai qu'à part des exceptions peu importantes, les fonds de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'ont pas été dépensés directement dans l'entreprise de Credit-Valley, autant qu'il appert. Il paraît maintenant que la compagnie a dépensé \$484,000 pour des obligations du Credit-Valley, que le gouvernement détient actuellement comme garantie pour \$1,000,000 en argent. Il appert clairement que \$484,000 de son argent ont été dépensés pour l'achat de ces obligations. Mais, M. l'Orateur, dans une circonstance comme celle-ci, lorsqu'on nous demande d'examiner les obligations de cette compagnie, à laquelle nous allons prêter de l'argent, je maintiens que l'honorable ministre n'a pas rempli complètement ses devoirs en omettant de nous dire quelle est la position de la compagnie par rapport au Credit-Valley, à l'Ontario et Québec, et de nous renseigner sur tout ces détails. Autant que les sources générales d'information et l'acte du parlement nous permettent d'en juger, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique devient locataire de ces lignes à des conditions qui l'obligent à garantir cinq pour cent sur les obligations mises en circulation. Les obligations actuellement en circulation ont été vendues, je suppose, dans le cas du Credit-Valley, environ trente à trente-cinq cents dans le dollar, et la garantie du chemin de fer canadien du Pacifique leur a donné la valeur du pair—si la garantie du chemin de fer canadien du Pacifique peut leur donner cette valeur. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, en effet, consenti à ce que ces chemins gagnent cinq pour cent sur le total de leur coût; et l'on nous demande aujourd'hui (autant que j'ai pu comprendre le greffier, qui a lu la pétition) de donner à cette compagnie le pouvoir de prolonger son chemin à travers la presque île occidentale d'Ontario, jusqu'à la frontière; et l'on prend d'autres mesures pour augmenter le système des entrepôts du chemin de fer Credit-Valley.

Je ne sais pas—nous n'avons aucune information à ce sujet—quelle est l'étendue réelle des obligations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique relative à cette entreprise. Ces obligations peuvent être légères ou lourdes—cela dépend de ce que rapportera le trafic de ces chemins lorsqu'ils seront complétés. Mais j'ai à peine besoin de dire que nous devons pleinement nous attendre à ce que les opérations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans l'Ontario une fois terminées, il en résulte un avantage temporaire, dans tous les cas, pour une partie considérable de la population. Je crois qu'il y aura là une très forte concurrence; je crois que les tarifs y seront très réduits pendant quelque temps; je crois que l'on sera forcé d'exploiter le chemin Ontario et Québec en acceptant un tarif, et dans des circonstances qui rendront extrêmement difficile pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de payer, à même ses recettes, cinq pour cent sur le coût total de ce chemin. S'il en est ainsi, l'actif en général et le capital de la compagnie devront combler le déficit. Ils le font aujourd'hui, je suppose, dans le cas de la compagnie du Credit-Valley, que ce déficit soit considérable ou faible.

Il y a aussi un arrangement par lequel la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a loué la ligne de Toronto, Grey et Bruce. On n'a rien dit à ce sujet; on ne nous a pas dit quelle était l'étendue de cette obligation du chemin de fer canadien du Pacifique; nous ne savons pas

quel est le montant du trafic du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce; nous ne savons pas si le trafic probable de cette ligne en paiera les dépenses. S'il n'y suffit pas, cette obligation sera naturellement onéreuse jusqu'au montant du déficit.

En outre, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a dépensé, nous a dit l'honorable monsieur, pour l'acquisition de la charte du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, une somme dont je ne me rappelle pas exactement le chiffre,—quelque chose au-dessous de deux cent mille piastres, et ainsi du reste.

Sir CHARLES TUPPER: Est-ce pour la construction d'un chemin?

M. BLAKE: Combien a-t-on construit de ce chemin?

Sir CHARLES TUPPER: On en a construit un bout contournant la montagne de Montréal.

M. BLAKE: Je ne sais pas combien de milles ont été construits. Il serait intéressant de savoir combien l'on a payé pour la charte. Nous accordons tant de chartes, M. l'Orateur. Nous en avons les mains si pleines. Tant de députés travaillent activement durant la session à faire accorder des chartes de chemins de fer. Nous les accordons si aisément. Il est si peu difficile d'accorder une charte de chemin de fer, excepté lorsque c'est dans le Manitoba, qu'il serait intéressant de savoir ce que vaut une marchandise de ce genre après qu'elle a reçu la précieuse impression de cette Chambre et du Sénat, et la sanction de l'Exécutif. Je suppose que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'aurait pas de peine à obtenir elle-même une charte comme celle de l'Atlantique et du Nord-Ouest; mais c'est un autre qui l'a eue. Pour quelle somme la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique l'a-t-elle eue, et dans quel but? Sans doute afin de s'assurer un raccordement avec le Sud-Est. Ici, l'honorable monsieur a senti qu'il marchait sur un terrain un peu glissant, parce qu'il a dit qu'il importait beaucoup que le chemin de fer canadien du Pacifique obtînt un intérêt dans le Sud-Est. D'après ce qu'il a dit du chemin, il m'a semblé que ce dernier s'étend dans toutes les directions. Il paraît fournir le moyen de communiquer le plus directement avec Boston, Portland, New-York, Halifax, Saint-Jean, Saint-André et Louisbourg. J'ignore si j'ai nommé tous les endroits; mais il paraît que c'était la chose nécessaire pour atteindre les différents endroits. Il semble aussi que la compagnie ait à construire un chemin pour communiquer avec Québec. L'honorable monsieur dit qu'elle va le faire immédiatement. J'espère qu'il va s'en porter garant. Il me semblait que le Sud-Est était un chemin extraordinaire, et, eu égard à son importance, je ne suis pas surpris que le chemin de fer canadien du Pacifique ait donné \$1,600,000 ou \$1,700,000 pour en obtenir le contrôle. C'est une propriété précieuse, et il semble que la compagnie l'a acquise à bon marché.

L'honorable monsieur a dit qu'il était important que le chemin de fer canadien du Pacifique s'étendît jusqu'à un port de mer du Canada. Il a aussi dit que la compagnie était du même avis. De fait, je ne sais si la compagnie n'a pas très récemment fait part de son opinion à ce sujet à quelques membres de cette Chambre. Afin d'obtenir ce résultat, il était nécessaire que la compagnie obtînt le chemin de fer de Montréal, Portland et Boston. C'est probablement avec la même intention admirable qu'elle entraînait il y a quelque temps en négociations avec les autorités municipales de la ville de Portland pour obtenir le chemin de fer de Portland et Ogdensburg, lequel, je n'en doute pas, offre également l'admirable avantage de pouvoir servir à communiquer avec Saint-André et les autres ports des provinces maritimes. L'honorable monsieur a expliqué avec cette lucidité et cette clarté qui ont caractérisé ses paroles ce soir, et qui caractérisent particulièrement ses discours parlementaires sur cette question, comment elle allait se rendre à ses

ports, à l'exception de Saint-Jean, qu'il a laissé de côté, ou presque; et j'ai remarqué, lorsqu'il s'est étendu sur Halifax, que la mâchoire de l'honorable ministre des finances est tombée comme s'il s'était dit: Ceci ne fera pas l'affaire; il en fait un terrible gâchis; il vante trop Halifax. L'idée de faire valoir Halifax! Il aurait dû mettre tous ces ports sur un pied d'égalité: il aurait dû les mentionner tous plusieurs fois, afin que chacun d'eux pût être mentionné le premier." L'honorable monsieur ayant doré la pilule pour Saint-Audré, Halifax et Saint-Jean, et ayant dit aux habitants de Québec qu'ils allaient avoir un troisième chemin de fer, je me demande sur quelle rive du Saint-Laurent, ou si c'est au milieu de ce dernier, pour que l'on puisse atteindre leur port comme port d'été; ayant satisfait de cette manière les différents députés, il dit que la compagnie du chemin de fer du Pacifique aurait failli à ses devoirs à l'égard du Canada si elle se fût arrêtée là. Elle devait aller plus loin, et ici il fit voir l'admirable avantage qu'offre le Sud-Est, par le fait qu'il nous mettrait en communication non-seulement avec ces ports, mais aussi avec ceux des États-Unis. Il dit que la compagnie devait avoir accès jusque là afin de pouvoir prendre le trafic du port de New-York, le trafic du port de Portland, le trafic du port de Boston, et le transporter sur son grand chemin de fer, et qu'elle manquerait à ce qu'elle doit au Canada si elle ne fournissait pas ces moyens de communications.

M. l'Orateur, il y eut un jour un homme à qui l'on demanda s'il voulait contribuer à la concession d'un boni à un chemin qui partirait de son village, et il répondit: "Jamais; je contribuerai à la concession d'autant de bonis que vous le voudrez à des chemins qui viendront dans ce village, mais à des lignes qui devront partir d'ici, jamais." L'honorable monsieur suppose-t-il que si le trafic de New-York, Portland et Boston vient dans la direction de l'ouest par le chemin de fer canadien du Pacifique, il ne se dirigera pas dans la direction de l'est vers New-York, Portland et Boston? suppose-t-il, comme l'homme au boni, que son chemin n'ira que d'un côté? Cela peut être bien—je ne dis pas que ça ne l'est pas—mais ce serait se jouer de l'intelligence de cette Chambre que de supposer que ceci n'est pas une grosse question quant à la tête de ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, et nous faisons aussi bien de lui faire face. Il vaut autant que nous sachions clairement s'il est dans la politique du gouvernement et du parlement que les ressources que cette compagnie possède en vertu de son contrat, soient appliquées—lorsque nous allons encore prendre dans le trésor \$30,000,000 additionnels—à créer pour le chemin de fer canadien du Pacifique un terminus aux États-Unis, sur l'Atlantique.

Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas tout. Relativement aux dépenses il arrive que la somme de \$700,000 a été dépensée pour ce que l'honorable monsieur appelle—je crois que c'est le terme technique de la bourse—"soutenir" le capital-actions de la compagnie canadienne des terres du Nord-Ouest; et il a été mentionné dans l'état de l'honorable monsieur plusieurs autres sommes considérables, qui n'ont pas été expliquées. Mais l'honorable monsieur a dit: "Je me suis cru tenu, en traitant cette question, de donner des informations complètes, saines et certaines." Il s'est senti obligé de s'assurer, à fond, de l'état des choses, et pour cela il a chargé son ingénieur et le commissaire du revenu de l'intérieur d'aller à Montréal examiner les comptes de la compagnie, comme il aurait été à propos de le faire si d'autres avaient été pour lui avancer une forte somme sur sa propriété, ou pour s'associer à elle dans son entreprise. Cet ordre fut donné le 28 janvier, et le rapport fut fait le 2 février, si j'ai bien compris l'honorable monsieur. Dans quel but ces hommes furent-ils envoyés à Montréal? Afin de renseigner l'honorable monsieur? Afin de le mettre en mesure de comprendre ce qu'ils faisaient, lui et ses collègues? Afin qu'il pût obtenir ces informations dont ils avaient besoin pour arriver à une décision? Oh! non; car ils étaient

déjà arrivés à une décision. Ils avaient décidé avant que le rapport eût été fait. Il avait été fait une déclaration; on nous avait annoncé leur politique, et, en conséquence, ce n'était pas pour cette fin. Mais c'était, je le soupçonne, parce que l'on croyait que nous accepterions cet état, et les officiers de l'honorable monsieur ainsi que de l'honorable ministre du revenu de l'intérieur furent envoyés à Montréal dans ces circonstances pour faire un rapport au sujet de cette affaire. Les ministres dont ils dépendent déciderent qu'ils entreraient dans la société, qu'ils avanceraient l'argent, et que le parlement aurait des informations telles qu'elles mettraient ce dernier en mesure d'approuver les ministres. Les officiers vont à Montréal faire une enquête, et l'on s'attend à ce que le parlement approuve. Ils mettent deux ou trois, ou quatre jours à examiner ces opérations, qui comprennent tant de millions; ils font cette investigation en vue d'une décision déjà prise. N'est-ce pas la chose la plus surprenante du monde que ces deux subordonnés de l'honorable monsieur n'aient pas trouvé que les comptes fussent complètement inexacts, et que l'honorable monsieur ne devait pas accepter la négociation? Je suis frappé de stupeur! il était si probable qu'ils allaient faire un rapport contraire à ce qu'avait décidé l'honorable monsieur; il était si probable qu'ils devaient différer d'opinion avec le ministre au sujet de la proposition que ce dernier allait soumettre aux chambres, qu'il est vraiment extraordinaire qu'ils aient fait le rapport que nous avons entendu ce soir de la bouche de l'honorable monsieur. Dans ce rapport, M. l'Orateur, ils nous disent qu'ils ne se sont pas enquis de la distribution du capital-actions; ils nous disent qu'ils ne se sont pas enquis des sommes dépensées sur la ligne; et si nous prêtres de l'argent sur la foi que l'on a disposé avec sagesse du capital-actions et que l'on a dépensé avec prudence l'argent sur la ligne, ils ne se sont pas enquis de choses qui étaient extrêmement importantes. Je ne doute pas que ces comptes ne sont pas falsifiés; je n'ai pas de doute que ces comptes sont tenus comme ces messieurs ont dit qu'ils étaient tenus; je ne doute pas qu'il n'y a eu ni falsification ni fraude dans la tenue des livres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Mais la question est de savoir quelles négociations elle a faites? La question est de savoir si ces négociations étaient prudentes, si elles étaient sages, quelle en a été la nature? Voilà les questions dont on devait s'occuper, voilà les questions que l'on aurait dû examiner. Mais les investigateurs nous disent: Nous ne sommes pas enquis de la distribution du capital-actions; nous ne nous sommes pas enquis des dépenses de la compagnie.

Mais, M. l'Orateur, tout alla bien tant que dura l'argent. Comme je l'ai dit, tous ceux dont les opinions s'accordaient avec celles des ministres faisaient des éloges de la compagnie, qui, suivant eux, possédait tous ces moyens et tout ce pouvoir que les ministres lui attribuaient. Elle ne pouvait se tromper, elle ne s'était pas trompée; elle construisait plus rapidement que personne ne l'avait fait jusque là; elle construisait un meilleur chemin que personne ne l'avait fait jusque là; elle construisait à meilleur marché que personne ne l'avait fait auparavant. L'apparence du chemin allait constamment s'améliorant; les travaux devenaient plus faciles; et l'on constatait que les difficultés disparaissaient de jour en jour et d'année en année; que la perspective s'annonçait plus brillante pour le trafic. Tout indiquait de plus en plus l'excellence extrême de l'entreprise. On n'a cessé de nous régaler de cette joyeuse nouvelle, jusqu'à l'époque où l'on nous donna une autre version; jusqu'au mois d'octobre dernier, alors que le pays fut étonné d'apprendre que le gouvernement avait consenti à garantir trois pour cent du capital-actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour une période de dix années. Dans l'intervalle les possesseurs de l'heureux contrat, de cette magnifique entreprise, avaient traité précisément comme on espérerait qu'elle traitât; elle avait agi relative-

ment à cette entreprise précisément comme on espérait qu'elle le fit; et maintenant, tout à coup, sans un instant d'avis, on nous dit qu'elle va obtenir une garantie du gouvernement. La chose a été annoncée la première fois le 27 octobre et l'on a dit que le gouvernement avait garanti l'intérêt de \$100,000,000, et qu'il avait reçu \$15,000,000 en argent, et qu'il devait recevoir le 1er février dernier, \$5,000,000, et \$4,500,000 en effets dont la garantie n'offrait aucun doute. C'est là ce que l'on a dit lorsqu'on a donné les détails, mais en premier lieu, on avait simplement annoncé que le gouvernement avait accordé la garantie telle que mentionnée.

Mais, M. l'Orateur, je n'ai jamais pu comprendre, et l'honorable monsieur n'a pas expliqué aujourd'hui, comment il pouvait se faire que la compagnie dût se trouver dans une meilleure position en donnant une somme d'argent ou l'équivalent d'une somme d'argent représentant la valeur actuelle, de cette garantie. Il n'est pas dans la nature des choses qu'elle dût être par là dans une meilleure position. Il est impossible qu'elle pût améliorer sa position simplement en prenant une certaine partie de son actif disponible et en le mettant sous clé moyennant un prix raisonnable destiné à représenter les dividendes pendant dix ans. L'honorable monsieur nous dit que les plus grands financiers du Canada, de New-York, de Londres, sont unanimes à dire que cette opération aurait pour effet d'élever la valeur des actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Or, tout ce que je puis dire, c'est que j'aimerais que l'on m'expliquât comment, suivant la prétention dont j'ai parlé, l'actif tangible de la compagnie, représentant pleinement la valeur de la garantie, et qui était transporté pour la garantie, pouvait augmenter la valeur des actions. Il aurait aussi bien pu me dire qu'en retirant votre argent de votre gousset, et en le gardant dans votre main, vous augmentiez votre richesse. Il aurait aussi bien pu me dire qu'en immobilisant une partie de vos fonds dans certains placements ne rapportant que quatre pour cent, vous amélioriez vos affaires.

Il est très vrai que si cet arrangement avait été mis à exécution, comme on a cru pendant quelque temps qu'il l'avait été; si le gouvernement avait donné cette garantie gratuite, si le gouvernement avait engagé le crédit du pays pour de l'argent comptant ou son équivalent, cela aurait pu être un avantage; ceux qui détenaient alors le capital-actions auraient pu en retirer plus, parce que les gens auraient pu acheter plus promptement, sachant que le Canada pouvait, dans tous les cas, répondre de trois pour cent sur la valeur nominale du capital-actions pendant dix ans et que cela ne coûterait rien à la compagnie. Mais si c'était là l'attente, elle devait être bientôt dérangée. C'était là, évidemment, l'attente, car les actions haussèrent.

En Angleterre, Morton, Rose et Cie, agents de la compagnie, reçurent un câblegramme annonçant que le gouvernement avait garanti pour une période de dix ans, trois pour cent sur \$100,000,000, et annonçant aussi que les recettes de la compagnie n'étaient grevées d'aucune charge, afin qu'elles pussent fournir ce dividende avec intérêt à trois pour cent. Ce câblegramme était, sans doute involontairement, très malheureusement rédigé, car l'impression qu'il devait produire — qu'il produisit chez moi, et qu'il produisit chez les autres — fut, d'abord, que la garantie était gratuite — non pas que c'était un simple dépôt fait par la compagnie entre les mains du gouvernement, de l'actif que le gouvernement devait détenir, mais que c'était une garantie gratuite. J'ai certainement supposé, lorsque j'ai lu le câblegramme, qui déclarait que les recettes de la compagnie ne seraient pendant une période de dix ans grevées d'aucune charge, afin qu'elles fournissent le dividende, que nulle partie des recettes de la compagnie n'était grevée pour ces trois pour cent; mais lorsque les documents ont été produits, j'ai constaté que le service des postes et celui du transport, deux facteurs des recettes de la

compagnie, étaient expressément grevés pour le paiement du dividende, bien que je ne puisse concilier avec la lecture que j'ai faite de l'arrangement ce qui a été déclaré sur le marché de Londres, et, je suppose, sur le marché de New-York, à l'effet que par cet arrangement les recettes ne devaient pas être grevées. Toutefois, comme c'était là ce que l'on croyait, les actions haussèrent, et elles s'élevèrent à environ soixante-quatre à New-York et à Londres. Il y eut beaucoup de spéculation, et je crois que le marché fut ce que l'on appelle vidé et que plusieurs personnes perdirent beaucoup d'argent avec des actions de chemin de fer du Pacifique. On n'a pas encore découvert qui en avait profité. Quelques jours seulement plus tard on constata que la compagnie s'était trompée. Dans sa lettre, écrite environ huit jours, je crois, après la première proposition, elle dit qu'elle ne voulait pas de cet arrangement. Elle proposa que la garantie s'appliquât seulement à ces \$5,000,000, parce qu'elle ne voulait pas, disait-elle, rendre immédiatement les \$35,000,000, et que cela lui coûterait trois d'argent.

La Chambre est-elle surprise, le gouvernement est-il surpris, le pays est-il surpris que des financiers, bien qu'ils ne fussent peut-être pas aussi sages que ceux qui croyaient que c'était un excellent arrangement, aient refusé de croire que la valeur des actions était augmentée par cette opération? Les actions baissèrent bientôt, et l'on fit des révélations complètes — non, pas des révélations complètes, mais de nouvelles révélations, au sujet de la nature de cet arrangement. On apprit qu'il avait été payé un certain montant d'argent, qu'il allait en être payé davantage, et que des sûretés avaient été données pour la balance. On ne fit pas connaître la nature des sûretés. Suivant les explications de l'honorable monsieur lui-même, on attribua l'arrêt et la baisse que subirent les actions au mystère et au défaut de clarté qui avait caractérisé l'arrangement; et je dois dire que, pour ce qui concerne la compagnie même et le gouvernement, au sujet de cet arrangement, il était malheureux au suprême degré, qu'il eût été exécuté comme il l'a été — exécuté d'une manière qui permit de supposer, avec un trop grand semblant de raison, que l'on s'était servi des négociations avec le gouvernement pour favoriser les intérêts des particuliers qui les connaissaient.

Je maintiens que l'on aurait dû tenir cet arrangement absolument secret, et qu'il n'aurait pas dû y avoir d'agiotage sur les actions de la compagnie par quelqu'un connaissant cet arrangement, et que lorsque ce dernier fut complété on aurait dû le communiquer au public dans tous ses détails. On aurait dû faire connaître tout l'arrangement, dis-je, afin que le public pût savoir exactement ce que le gouvernement donnait et ce que la compagnie donnait au gouvernement, et qu'il pût juger par lui-même quel serait l'effet sur les actions.

Mais, comme le *Witness*, de Montréal, nous en a informés, il y a quelque temps, M. Drinkwater, secrétaire de la compagnie, a rapporté que le premier ministre avait dit à la compagnie de ne pas parler, et déclaré qu'il se proposait de donner des explications complètes dans quelques jours, et qu'en attendant elle devait garder le silence. Et elle garda le silence. Mais le premier ministre ne parla pas; et il ne parla pas aujourd'hui. La négociation eut un autre effet sur le gouvernement. Quel concert de louanges se fit entendre! La négociation était représentée comme magnifique, comme ayant été pour le gouvernement l'occasion d'un succès financier; opération que le ministre actuel des finances pouvait seul mener à bien. L'insuccès de l'emprunt local devint une bénédiction déguisée, parce que l'honorable ministre des finances n'avait pas besoin d'argent, car le syndicat allait lui en fournir. Qu'avait-il besoin de \$1,000,000 lorsque le syndicat du chemin de fer canadien du Pacifique allait lui fournir \$24,500,000? Qu'il était heureux qu'il n'eût pas contracté cet emprunt. Il n'aurait pas su quel emploi faire de l'argent, vu le \$24,500,000 qu'il allait avoir du syndicat.

Non-seulement ce dernier allait fournir l'argent qu'il avait eu l'intention de prendre dans le gousset de ses concitoyens en prélevant un emprunt, mais on allait aussi avoir amplement de quoi rembourser les emprunts qui devaient échoir dans onze mois. La situation était meilleure. L'honorable monsieur serait, il est vrai, obligé d'aller en Europe, mais seulement pour une fraction de la somme qui autrement aurait nécessité ce voyage, car, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ajoutant aux immenses bienfaits que lui devait déjà le pays, versait à même ses abondantes ressources, ces sommes dans notre trésor, afin de nous permettre de payer nos dettes.

Ceux qui ont représenté cet arrangement comme bénéficiant admirablement au gouvernement et au pays ont-ils jamais songé que, s'il en était ainsi, cet arrangement ne pouvait également être si bon pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; qu'il ne pouvait être si énormément avantageux au gouvernement, et être en même temps une grande chose pour l'autre partie contractante ?

Une simple affaire d'argent de cette nature ne peut avoir ces caractères opposés. Combien la situation est aujourd'hui changée ! En novembre dernier, nous nous félicitions de ce que nous avions \$24,500,000 d'argent comptant que la compagnie était prête à fournir pour racheter notre dette, et nous sommes, ce soir, à discuter la proposition d'avancer \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

Si ce n'est pas là une volte-face depuis novembre jusqu'à février, je ne sais pas ce que c'est qu'une volte-face. C'était une affaire magnifique pour la compagnie et pour le pays de voir celle-là fournir \$24,500,000 ; c'est aujourd'hui une affaire superbe, et pour la compagnie et pour le pays, de voir celui-ci faire un prêt de \$22,500,000. L'honorable ministre a dit que cette transaction était quasi autorisée par la loi.

Depuis quelques jours, nous avons une idée nouvelle de ce qu'est l'inviolabilité des actes du parlement et de ce qu'est le pouvoir de l'exécutif.

Pas plus tard que l'autre jour, les honorables messieurs de la droite ont mis de côté un acte solennel du parlement promulgué par eux-mêmes et qui décrétait d'une manière impérative l'exécution de certaines choses, et lorsque je leur ai demandé en vertu de quelle loi ils agissaient ainsi, on m'a dit que c'était en vertu de la loi de la nécessité. Je ne suis pas injuste à son égard en disant qu'en cette occasion il n'a pas reconnu de loi. En réalité il n'y avait pas même d'arrêté du conseil, mais on a lancé un décret du département qui enjoignait aux percepteurs de la douane de tout le pays de se soustraire à la loi. Je suis presque surpris maintenant d'apprendre que l'honorable ministre des chemins de fer admet avoir outrepassé un peu les pouvoirs du gouvernement en faisant cet arrangement. Je suis surpris qu'il n'ait pas dit qu'ils avaient pleine autorité de le faire. Pourquoi ne l'aurait-il pas fait ? Dans le cas où ils auraient besoin d'argent comptant pour acquitter nos dettes ou faire face à nos obligations, il y a une loi qui les autorise à emprunter cet argent et à émettre des annuités limitées en retour. Avec ce droit, n'est-il pas conforme à la loi d'émettre des obligations en garantie sans avoir l'argent ? Il est vrai qu'il surgirait des inconvénients ; car le but de la transaction était d'obtenir de l'argent comptant, et si l'on n'obtenait pas l'argent, les dettes ne pouvaient être acquittées.

L'honorable ministre dit qu'en agissant de la sorte, le gouvernement n'a fait qu'outrepasser un peu ses pouvoirs. Je dis que c'est là un acte excessivement grave ; que c'est un acte qu'on ne peut faire sans encourir la plus grave responsabilité ; un acte qu'on ne peut faire que dans une occurrence qui constituerait par elle-même une justification de la violation de la loi ; que c'est un acte, si on le traite aussi légèrement que cet acte a été traité, propre à jeter du doute sur toutes les garanties du gouvernement ; un acte au sujet du-

M. BLAKE,

quel, avant de le commettre, les ministres auraient dû s'assurer d'abord qu'il était nécessité absolument par quelque événement pressant, et ensuite, qu'ils pouvaient faire face à ce besoin. Mais ils n'étaient pas convaincus que ce fût absolument nécessaire, et, après tout, ils n'ont pas surmonté la difficulté ; car l'honorable ministre nous dit que le résultat de ce grand coup n'a pas été seulement un fiasco, mais un réel désastre ; que cette transaction a été un désastre pour la compagnie, parce qu'elle n'a pas donné une plus-value d'un dollar à son stock et qu'elle a versé les \$8,700,000 entre les mains du gouvernement. Ils s'adressent au Parlement, et ils nous disent dans le discours du trône qu'ils ont fait cet arrangement en octobre. Ils ne nous disent pas qu'ils ont été forcés par la nécessité d'outrepasser la loi et qu'ils vont nous demander un bill d'indemnité pour l'avoir transgressée. Ils ne présentent pas de bill d'indemnité, mais ils disent : nous allons considérer cette affaire comme une transaction ordinaire et nous allons vous demander de faire quelque chose d'un peu mieux pour la compagnie. Vous allez vous constituer en comité, considérer le marché comme un marché valide, et, comme la compagnie n'est pas en état d'exécuter la convention, nous allons vous demander de consentir à remettre à cinq ans le versement de l'argent dû en février. Je dis que ce n'est là ni un mode constitutionnel, ni une manière convenable de traiter une transaction de cette nature, et ce parlement manquera à son devoir envers le peuple qu'il prétend représenter, s'il n'exige pas que des transactions de cette énorme importance, faites en dépit de la loi, soient au moins traitées avec tous les égards dus au caractère grave qu'elles ont, de façon à ce que l'approbation régulière et complète dont elles doivent être revêtues repose sur cette nécessité qui seule les justifie. Cependant, le gouvernement était certainement déterminé, et il a mis les actionnaires de la compagnie dans une assez bonne position. Il convient de garantir pendant dix ans les dividendes aux actionnaires et de faire la chose, pour une très forte partie, au moyen du crédit, après avoir reçu l'argent comptant, prix du dividende. Voici encore une intervention de l'ordre des choses tel qu'il existait. On nous a dit, lorsque le contrat relatif à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien a été conclu, que nous avions de la compagnie la garantie que la voie serait complétée, et au lieu de cela, nous lui donnons des garanties pour ses dividendes ; mais on semble aujourd'hui nous proposer d'abandonner la garantie que la voie serait parachevée, et à la place, garantir que la compagnie paiera ses dividendes. C'est là un arrangement qui, je n'en doute pas, donnera, lorsqu'il sera exécuté au moyen du crédit, beaucoup de satisfaction aux actionnaires ; mais si ce n'est pas là une altération du contrat conclu avec la compagnie, je ne comprends plus ce que c'est qu'une altération.

La présente proposition veut que nous garantissions jusqu'à concurrence d'une somme égale en argent comptant à la valeur actuelle de \$7,000,000 et de lui prêter, en sus, \$22,500,000. Ainsi nous allons engager \$30,000,000. Pour cela nous allons aussi abandonner la garantie que nous avons que la voie sera complétée. Le gouvernement va se trouver dans une position tout à fait singulière vis-à-vis de la compagnie—dans une position en quelque sorte double et inconséquente. D'abord il va garantir des dividendes aux actionnaires et ensuite il va se trouver le créancier hypothécaire de la compagnie. Il va garantir pendant dix ans des profits aux actionnaires de la compagnie, et il sera le créancier hypothécaire en rapport avec ces mêmes profits à même lesquels seulement les dividendes peuvent être payés. Quel est le résultat de cette position ? Ensuite ce Parlement aura à prêter l'oreille à un très léger cri demandant la diminution des péages, car la compagnie répondra : Ah ! messieurs, très bien. Vous savez sans doute que vous avez garanti l'intérêt sur notre capital-actions jusqu'à concurrence de trois pour cent ; vous savez que vous nous avez prêté \$22,500,000 sur lesquels nous avons convenu de payer un intérêt, et ces seuls

fonds, à même lesquels nous puissions payer l'intérêt, pro-
viennent des profits de l'entreprise. Si vous voulez diminuer
les taux de péage, vous ne pouvez avoir—

Sir CHARLES TUPPER: Il y a la vente des terres.

M. BLAKE: Naturellement il y a la vente des terres,
mais qu'est-ce qu'on a dit à propos de la vente des terres?
ce dividende va être payé tout le temps ainsi que l'intérêt.
Comment, dans ces circonstances, le gouvernement pourra-
t-il répondre à la recommandation de la compagnie; que
l'intérêt du pays exige des taux de péage élevés, afin qu'on
puisse exécuter les obligations stipulées, sans que la compa-
gnie subisse les pertes causées par un déficit dans le revenu?
Je n'ai pas l'intention d'examiner un grand nombre des esti-
mations que l'honorable ministre a faites. Nous aurons
amplement occasion d'examiner ces chiffres qui, dans certains
cas, ne sont pas les mêmes que ceux fournis par l'état même
de la compagnie. L'honorable ministre a introduit, et a intro-
duit à propos, certains éléments qu'on a manqué de donner
une exactitude dans l'état de la compagnie, comme, par
exemple, le montant d'argent comptant reçu pour les empla-
cements de villes et le revenu produit par les recettes du che-
min. Il y a d'autres articles qu'il faudrait encore ajouter, entre
autres, le boni de \$200,000 donné par Winnipeg et qui a
été perçu l'année dernière. Il vaut mieux que l'état soit
fait une fois pour toutes, avec une appréciation complète de
la portée des ajoutés et des changements faits à l'état même
de la compagnie—que la chose soit faite de la façon la plus
parfaite, ce soir, et répétée plus tard.

Cependant on peut faire quelques observations générales
au sujet de ces calculs. Dans le cours de la der-
nière session, j'ai parlé devant la Chambre de l'estimation
faite par la compagnie, d'après le rapport de décembre
1882, de ce que coûterait le chemin, en comprenant la voie
depuis Montréal jusqu'à Port Moody et les embranchements,
à l'exclusion des sections appartenant au gouvernement. La
compagnie disait alors que le chemin serait construit au
coût de \$25,000,000 de subvention, de bons représentant
\$20,000,000, valeur des terres concédées, et de \$90,000,000 en
actions, qui, à soixante, équivalaient à \$54,000,000 en argent
comptant; c'est-à-dire pour le tout \$99,000,000 en argent.
Pas plus tard qu'en avril 1883, le président de la compagnie
a publié une lettre dans laquelle il disait que le coût des
3,260 milles complètement équipés, pour les actionnaires,
serait de \$54,000,000, qu'il prétendait pouvoir être réalisés
pour les \$90,000,000 de stock, contre quoi ils auraient
17,000,000 acres des plus belles terres à blé du continent.
Cette même estimation, qui en pratique était la répétition
en avril de ce qui avait été déclaré en décembre précédent,
faisait voir que toute la ligne depuis Montréal jusqu'à Cal-
lander et les embranchements actuellement projetés, coûte-
raient à la compagnie \$99,000,000, dont elle aurait
à fournir \$54,000,000.

Maintenant, à la dernière session, j'ai fait voir, en analy-
sant ce rapport, qu'il faudrait déduire de cette somme,
pour avoir le coût de la ligne-mère, pour la construction de
laquelle le contrat était adjugé, environ \$3,000,000. Je ne
pouvais parler avec une complète exactitude, mais c'était
l'estimation la plus rapprochée que je pouvais faire, et
je ne suis pas encore convaincu qu'il y eut une erreur bien
appréciable dans cette évaluation. S'il y avait erreur, c'est
au détriment des chiffres tels que je les présente aujourd'hui.

Cela laisserait pour le coût de la voie dont la construction
est donnée à l'entreprise, \$91,000,000 d'après les estimations
de la compagnie en 1881. Aujourd'hui, en janvier 1884, on
présente une nouvelle estimation, et cette estimation méri-
tera certainement d'attirer la sérieuse attention du parle-
ment, lorsqu'on lui demandera de se fier à cette nouvelle
estimation comme démontrant qu'on est à pourvoir à la
création de fonds au moyen desquels le chemin sera para-
chévé. Cette estimation comprend les chiffres que voici:
M. Stephen dit que l'ensemble des dépenses de la compagnie

a été de \$53,700,000; et que pour finir, cela coûtera \$27,-
000,000, et j'ajoute à cette estimation pour l'équipement,
\$2,800,000; ce qui fait un coût total de \$88,500,000 pour
compléter le chemin.

Sir CHARLES TUPPER: Cela comprend l'équipement.

M. BLAKE: Je suis très heureux de l'apprendre. Alors,
d'après la présente estimation, le coût total sera de \$95,700,-
000. Ce montant est de \$13,300,000 moindre que l'estima-
tion d'avril dernier pour tout le chemin; de sorte que si
nous avons dit que l'estimation de \$85,700,000 était pour la
même chose que l'estimation de décembre 1882 et d'avril
1883, nous trouvons dans le coût une diminution d'environ
\$13,000,000. Mais ce n'est pas tout; car cette nouvelle esti-
mation de \$85,700,000 comprend beaucoup plus que l'an-
cienne estimation. Elle comprend les dépôts pour les di-
videndes futurs pendant des années après la fin des travaux.
Je laisse ces dividendes, comme étant supposés compris dans
les anciennes estimations, jusqu'au temps fixé dans l'esti-
mation pour le parachèvement—les deux années qui res-
tent; mais il y a plusieurs années, après le parachèvement,
pendant lesquelles la compagnie aura à payer des divi-
dendes auxquels elle a pourvu à même ces \$85,700,000.
Pour cela il faut déduire \$5,000,000. Cette somme com-
prend aussi cette multitude d'items—les items ayant
rapport au prolongement jusqu'au bord de la mer—dont
l'honorable ministre a parlé et qui se montent à \$3,500,000;
et elle comprend encore les bons du Credit-Valley, disons
\$500,000, formant en tout \$4,000,000 en chiffres ronds—
c'est-à-dire \$9,000,000 en tout, d'items compris dans les
transactions projetées par la dernière estimation et dont il
n'était pas question dans les autres. Déduisons donc
\$9,000,000 de plus, et nous avons une somme de \$76,700,000
comme le coût, tel qu'estimé aujourd'hui, de travaux qu'on
prisait à \$99,000,000 il y a neuf mois.

Je veux maintenant appliquer ces remarques à l'estima-
tion faite au sujet de la voie dont la construction est donnée
à l'entreprise. J'ai fait voir ce qu'elles étaient, appliquées à
toute la ligne actuellement projetée. Voici en nombres
ronds les chiffres de M. Stephen au sujet de la voie
dont la construction se fait à l'entreprise: Travaux
exécutés sur la ligne-mère, \$23,000,000; proportion
de l'équipement—car je prends sur moi de dire que
l'équipement était pour toute la ligne, et j'en fais en
conséquence la déduction pour les embranchements—
\$6,000,000; matériaux, \$4,000,000; pour compléter,
\$27,000,000; et j'ajoute pour l'intérêt et les dividendes, pas
moins de \$6,000,000; ce qui, en omettant l'équipement, don-
nerait \$66,000,000 comme estimation actuelle de la voie dont
la construction est donnée à l'entreprise. La compagnie
pense maintenant que le chemin dont la construction est
donnée à l'entreprise, depuis Callander jusqu'à Port-
Moody, va lui coûter \$36,000,000, contre \$90,000,000, esti-
mation qu'elle a fait pas plus tard qu'en avril dernier; c'est
une épargne de \$24,000,000 sur ce qu'elle était convenue et
tenue de faire pour le pays—en comprenant, comme je l'ai
dit, dans cette estimation, la forte somme de \$6,000,000 pour
les dividendes à prendre du capital, sans qu'il soit du tout
question des recettes. Ces différences nous confondent tout
à fait. Il est impossible de les comprendre. L'honorable
monsieur n'a pas tenté de les expliquer. Il n'a pas parlé
des estimations qu'on nous a données à la dernière session,
que nous avons discutées, dont nous avons eu à nous occuper,
et il ne les a pas comparées aux estimations qu'il présente
aujourd'hui, et il ne nous a pas dit comment il se fait qu'on
demande \$24,000,000 de moins, pour terminer la ligne qui
se construit, que ce qu'on demandait il y a dix mois. Je
crois qu'une explication est nécessaire et qu'on devrait s'en-
quérir de ce fait. Je ne suis pas satisfait des états qui nous
ont été donnés sans le moindre détail, excepté ce que con-
tiennent les quelques lignes que l'honorable ministre a lues
ce soir.

Et puis, si la ligne qui se construit ne doit coûter que \$66,000,000, la compagnie va recevoir \$25,000,000 comptant; \$9,200,000 provenant des bons représentant la valeur des terres concédées—dont elle a reçu plus de \$9,000,000; \$700,000, déjà reçus, provenant de bonis et de la vente d'emplacements de villes, — et de ce chef elle va probablement toucher encore \$500,000 — ce qui fait un ensemble de \$35,400,000 comptant. Et elle va maintenant avoir de nous \$22,500,000, ce qui fait \$58,900,000 provenant du public, à mettre en regard d'une dépense totale de \$66,000,000 sur la voie qui se construit. Et elle a déjà entre les mains 10,000,000 d'acres de terre, et elle va avoir pendant que les travaux progresseront, une autre quantité d'acres se montant à plus de 11,000,000—plus de 21,000,000 d'acres en tout. C'est là, M. l'Orateur, la proposition. Nous avons passé un contrat avec la compagnie pour construire ce chemin de fer. On nous dit maintenant que ce chemin de fer dont la construction est donnée à l'entreprise, l'objet de ce contrat, ne va lui coûter que la somme que j'ai mentionnée. Et nous soutenons qu'elle a pris au trésor public plus de \$35,000,000, et que l'emprunt doit, pour la plus forte partie, compléter l'ensemble de ce qui reste—et, de plus, elle va avoir 20,000,000 d'acres de terre; et ce que va lui produire la vente de son stock avec ce qu'elle a eu de son stock primitif, ses premiers \$25,000,000, devrait suffire pour terminer les travaux.

Dans ces circonstances, il est impossible de prétendre que ce n'est pas la ligne qui se construit qui est la cause de la difficulté. Dans ces circonstances, il est impossible de soutenir que, si les forces de la compagnie avaient été limitées et prudemment appliquées à la construction de ce chemin, on aurait pu voir surgir une pareille question. Dans ces circonstances, le prêt de \$22,500,000 n'est pas nécessaire pour la construction du chemin; on en a besoin à cause des obligations générales dont la compagnie s'est chargée. Comme je l'ai dit, je ne puis, sans avoir d'autres explications, donner mon assentiment à ces changements d'estimations.

Je ne puis comprendre sur quoi on les appuie. Il est vrai qu'on nous dit que les travaux sont beaucoup moins difficiles que ce que l'on prévoyait—que le contrat va être beaucoup plus avantageux qu'on ne s'y attendait. Ces raisons ne paraissent pas excessivement fortes pour justifier l'avance aux heureux entrepreneurs d'une autre quantité de l'argent du public, mais c'est une question très sérieuse de savoir comment la compagnie explique que, pour terminer le chemin, elle a besoin d'un montant aussi considérable que celui représenté par cette estimation de \$27,000,000.

Si, comme je l'ai dit, vous appliquez la nouvelle proposition à la voie en construction, vous verrez que si la compagnie, à même ses propres fonds, faisait une avance modérée à cette entreprise, les ressources du pays suffiraient pour faire exécuter les travaux avec une rapidité raisonnable. Et la vérité est qu'avec les arrangements proposés, ce n'est pas la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, mais le gouvernement, qui, pratiquement, fournira les fonds pour construire la ligne. Le président dit que ces \$58,700,000 qu'il a levés comprennent les divers items,—ce que je ne mets pas en doute,—qui proviennent du public, savoir: — subvention, environ \$12,300,000; bons représentant les terres concédées, qu'il dit n'avoir produit qu'un peu plus de \$9,000,000, mais les comptes font voir que la compagnie a reçu \$9,200,000, et je présume que le reste est en la possession du gouvernement; les bonis et les emplacements de villes, qu'il omet, \$690,000; et les recettes jusqu'au 30 de juin dernier, que je suppose être d'environ \$1,400,000, formerait \$23,600,000.

Puis il donne comme étant une partie de ce que la compagnie a fourni sa dette flottante, la dette à laquelle elle ne peut faire face, et à laquelle on nous demande de pourvoir—pour laquelle nous allons donner \$7,500,000 de ces \$22,500,000 tout de suite pour couvrir cette partie de ce que la com-

M. BLAKE,

pagne a contribué et qui est comprise dans les \$58,700,000. Pourquoi n'a-t-elle pas vu à cela? C'est parce qu'elle a failli à cette tâche que nous sommes ici ce soir. Nous avons à pourvoir à la chose. Nous allons lui prêter de l'argent et prendre une hypothèque. Il y comprend aussi les \$8,700,000 pour les dividendes à venir. Je ne pense pas moi-même que ce soit là une dépense nécessaire sur le chemin de fer du Pacifique canadien.

Cette compagnie s'est peut-être montrée très prudente en nous disant: "Vu que notre stock est à quarante-six, ce qu'il nous a coûté, nous voudrions obtenir 11 pour 100 de plus pendant que les travaux progressent, et nous allons nous assurer les trois cinquièmes de ce montant; mais pour nous les assurer, nous allons en faire un dépôt; nous ne pouvons faire nous-mêmes ce dépôt dans une banque, car s'il s'élevait quelque difficulté, on nous l'enlèverait; mais nous allons faire en sorte que le gouvernement du pays va le prendre de nous, le garder pour nous, nous le payer en dividendes, de temps en temps, à mesure que les années s'écouleront.

"Nous allons transporter \$8,700,000 de notre présent actif qu'on aurait pu, autrement, utiliser dans l'exécution des travaux, afin de nous préparer un abri pour les jours de pluie, afin que le gouvernement et le pays puissent nous le fournir—nous le distribuer—d'année en année, de façon à ce que nous puissions être sûrs de quelque chose."

Après avoir fait cette demande de \$8,700,000 pris à même l'argent prélevé de façon ou d'autre,—il me semble que les comprendre dans les \$58,700,000 fournis pour la construction du chemin de fer est une proposition d'une grande portée. Eh bien, je déduis ces deux sommes—la dette flottante à l'acquiescement de laquelle nous avons à pourvoir, et ces \$8,700,000 engagés pour le bénéfice des actionnaires de l'avenir; et je trouve que ce montant ajouté aux \$23,600,000 pris au trésor public dont j'ai déjà parlé, forme \$39,800,000, ce qui laisse une balance de \$18,900,000 seulement comme montant fourni par la compagnie pour l'entreprise. Et de cette somme—il s'agit de la ligne en construction—il y a encore d'autres déductions à faire. La dépense pour les travaux à faire depuis Montréal jusqu'à Callander, comprend les divers items y ayant rapport que l'honorable ministre nous a donnés ce soir—\$5,400,000; pour les embranchements, \$3,800,000; divers, \$3,600,000; et les bons du Credit-Valley, \$500,000 de plus, ce qui nous donne un ensemble de \$13,300,000 à déduire; ce qui laisse—il ne s'agit que de la ligne en construction—quelque chose comme \$5,000,000 seulement en argent que la compagnie a fourni à même ses propres ressources. C'est là, M. l'Orateur, l'état des choses ayant rapport à la voie dont la construction est donnée à l'entreprise, et, avec quelques légères modifications, c'est là l'état des choses ayant rapport à tout le chemin. Ces considérations font voir une fois de plus combien il est ridicule de dire qu'on aurait eu besoin de cet argent si la compagnie avait traité cette entreprise d'après l'esprit et en se conformant aux stipulations du contrat. C'est parce qu'on s'est écarté de cet esprit et de ces stipulations; c'est parce qu'on s'est occupé d'autres choses qui peuvent être utiles, qui peuvent être avantageuses, qui peuvent servir les intérêts du pays, mais dont on aurait pas dû s'occuper au détriment des forces qu'avaient la compagnie pour remplir ses obligations envers le public; c'est pour cela que l'argent du pays a été mis en réquisition.

La première chose que la compagnie avait à considérer était celle-ci: Pouvons-nous remplir nos obligations envers le public?—avant de se lancer dans ces différentes affaires. Ils ne peuvent remplir leurs obligations, et ils viennent à nous pour que nous les mettions en état de le faire. Si toutefois il est vrai qu'il n'y a pas d'explication satisfaisante de la réduction dans l'estimation du coût; si le coût doit encore être estimé comme il l'a été, il n'y a pas plus de neuf ou dix mois, il est clair alors que les calculs de l'honorable ministre tombent complètement à faux. Il est clair aussi

que ses recommandations au sujet de la manipulation des finances tombent complètement à faux. Si vous appliquez seulement ces calculs de débit et de recette à l'estimation actuelle, vous obtenez un résultat; mais si vous les appliquez à l'estimation de la dépense faite il y a dix mois, vous produirez un résultat tout à fait différent avec l'estimation actuelle de la dépense, qui place le coût de la construction du chemin de fer si en bas de ce qu'on avait auparavant estimé qu'il coûterait, on arrive au résultat que voici: La compagnie doit \$7,500,000; elle a besoin, pour compléter le chemin, de \$27,000,000, et elle veut payer sa dette flottante. C'est pour cela qu'elle veut avoir \$34,500,000 en argent. Que va-t-elle obtenir du gouvernement? Elle va obtenir sa subvention, \$12,700,000; et un prêt de \$22,500,000, ou \$34,500,000 en argent. Elle va donc, d'après l'estimation actuelle, obtenir du pays chaque chelin nécessaire pour compléter le chemin. Le pays va fournir non-seulement chaque chelin nécessaire à l'achèvement du chemin, mais encore chaque chelin nécessaire à l'acquittement de la dette flottante. C'est là la déclaration faite; et ces résultats étant certains, il est possible, et j'avance la chose comme valant la peine d'être examinée—que cette dette flottante ne comprend pas les \$5,000,000 empruntés temporairement sur les \$10,000,000 en capital-actions; et s'il en est ainsi, le paiement de la dette flottante aurait pour résultat de libérer les \$10,000,000 de stock à la disposition de la compagnie. Mais, dans le même temps, l'honorable monsieur peut dire sur le ton du triomphe que le chemin va être complété avec cet argent, c'est-à-dire si ces estimations sont correctes.

Eh bien, l'honorable monsieur qui offrait de fournir d'une main légère chaque dollar que l'on croit nécessaire pour terminer la voie d'une extrémité à l'autre et acquitter la dette flottante, peut bien dire: "Je suis à pourvoir complètement aux moyens de construire le chemin de fer du Pacifique canadien." Cependant si les estimations ne sont pas suffisantes, si elles ne sont pas parfaites; si il faut quelque chose comme la dépense estimée l'an dernier pour le coût réel, le compte devient tout l'opposé de ce qu'il est, et il faudra trouver des sommes considérables à puiser à d'autres sources pour faire face aux nouvelles demandes. L'honorable monsieur dira: Oh, la compagnie se procurera cet argent par la vente des terres ou par une nouvelle émission de stock, par des moyens qui n'ont pu jusqu'à présent le lui fournir. Mais vous savez, monsieur l'Orateur, que l'état que nous avons de la condition du chemin indique qu'il n'y a pas lieu de croire à ce résultat, parce que l'emprunt n'est complètement amortissable qu'en 1891, ce qui veut dire qu'on n'attend pas de bien grandes ressources prises autre part avant 1891; certainement pas avant les deux années qui vont suivre; et si l'on n'obtient pas de grandes ressources d'autre part d'ici à deux ans, il est clair que si cette estimation est insuffisante, si l'estimation faite l'an dernier est l'estimation exacte, il faudra une plus grande quantité d'argent, et je pense que les procès-verbaux de ce soir indiqueront le lieu auquel on s'adressera pour avoir cet argent. Les renseignements que nous avons eus sont, comme je l'ai dit plus d'une fois, tout à fait défectueux. J'ai signalé des différences énormes dans l'estimation du coût, des différences extrêmement bien trouvées pour convaincre le Parlement qu'aujourd'hui au moins, on pourvoit amplement au moyen de construire le chemin de fer; extrêmement commodes pour convaincre le Parlement qu'il ne court pas le risque d'être sollicité de nouveau. Mais on n'explique aucunement comment il se fait que ces estimations commodément basses sont si extraordinairement plus basses que les estimations faites il y a dix mois. Sur ce point nous avons droit à quelques explications. Puis, à propos des ventes. En 1882, on a fait rapport au Parlement qu'il y avait 6,450,000 acres de terres vendues. On a fait rapport au Parlement qu'il y avait pour \$17,300,000 en bons représentant la valeur des concessions de terres à être rachetées par ces ventes. On a rapporté qu'il y avait des bons de vendus au montant de \$18,500,000. Dans le rapport

statistique de l'année, déposé hier sur le bureau de la Chambre, la compagnie du chemin de fer du Pacifique déclare que jusqu'en juin 1883, le montant réalisé par la vente des bons représentant la valeur des terres concédées, a été de \$18,500,000. Le document mis sous nos yeux dit que le total de la vente des terres, au lieu d'être de 6,450,000 acres, est de 3,750,000 acres; au lieu d'une vente de bons produisant \$18,500,000, on n'en a vendu que pour \$10,000,000—2,700,000 acres de moins; \$8,500,000 en bons de moins. Ce changement dans la situation de la compagnie est une grande source de faiblesse. J'attribue la difficulté qu'elle éprouve à l'anéantissement de ses espérances au sujet de ces transactions et qui avait eu pour résultat ce rapport éblouissant. Ce dont je me plains, c'est qu'après avoir déclaré qu'il allait nous donner un exposé tout à fait franc de la transaction, qu'il sentait qu'il était de son devoir, que c'était le devoir de la compagnie de faire complètement sortir le chat du sac et de donner à la Chambre toute l'histoire, l'honorable ministre a laissé en dedans du sac une partie considérable de la queue du chat. On n'a pas réalisé dans cette seule partie les huit millions d'argent comptant qu'on espérait. Et la raison, c'est que la compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada a failli à la tâche d'exécuter son contrat; et nous voyons aujourd'hui—chose dont j'aurais parlé même en l'absence de la déclaration de l'honorable ministre, à ce sujet,—combien la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien était intimement liée avec la compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada. Cette compagnie, connue malheureusement d'un trop grand nombre de Canadiens, a été organisée dans le but de venir en aide à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et était en grande partie, je crois, composée de membres de cette organisation. On a dit à la population de ce pays que ce serait là la meilleure partie du bienfait. C'était la vraie chose—la crème du Nord-Ouest. On lui a dit—on a convaincu la population—que des particuliers en Angleterre allaient souscrire deux tiers du capital, ou \$10,000,000, et que le Canada aurait le privilège de souscrire \$5,000,000; mais on lui a dit que la demande allait être si forte que tout homme qui voudrait \$5,000 devait prendre des actions au montant de \$10,000, vu qu'il ne pourrait avoir ce dont il avait besoin, que si il souscrivait un montant double. Par ce moyen ils se sont fait souscrire \$10,000,000 au lieu de \$5,000,000, au Canada, et ils ont dit aux gens qu'ils n'auraient à payer que le dépôt et que l'Anglais vorace serait tellement disposé à avaler le stock, que les Canadiens pourraient l'envoyer de l'autre côté de l'océan et le vendre à une prime énorme. On a obtenu ici des souscriptions au montant de \$10,000,000; puis l'on a envoyé la liste en Angleterre, et l'on n'y a obtenu non pas \$10,000,000, mais \$5,000,000. Combien ont reçu les personnes autres que les promoteurs du projet? je ne le sais pas. L'affaire est allée à l'eau. Et dans mon opinion c'est parce qu'elle reposait sur une base fautive—sur de fausses données quant au capital requis pour des transactions de cette nature. Les souscripteurs espéraient que les ventes se feraient si rapidement qu'ils pourraient payer le prix des terres sans faire appel aux actionnaires; et le public anglais n'a pas souscrit les actions d'une compagnie dont les opérations entraîneraient une aussi forte responsabilité. Les actionnaires d'ici à qui on avait dit que s'ils avaient besoin de \$5,000, ils devaient souscrire \$10,000 d'actions, furent avertis qu'ils avaient souscrit pour \$10,000 et non pour \$5,000; quelques-uns ont payé tout ce qu'ils ont pu, et ont ensuite vendu les \$10,000 pour une partie de ce que les actions leur coûtaient; et la perte subie par le capital canadien à cause des opérations de la compagnie a été de plusieurs millions. Nous apprenons que l'argent que nous avons donné à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour construire cette voie ferrée a été dépensé jusqu'au montant de \$600,000 pour "soutenir" le stock de la compagnie des terres du Nord-Ouest, opération qui, lorsqu'elle se fait dans les bases

ques, chez les banquiers, pour maintenir à flot leur propre stock, est traitée très sévèrement.

Et l'honorable monsieur dit que cela était tout à fait naturel et convenable, que c'ést ait autorisé par la charte, car tout le monde sait combien ils étaient profondément intéressés à maintenir le stock à flot. Je ne pense pas du tout que ce fût là une manière convenable d'appliquer l'argent. C'était appliquer l'argent de façon à faire croire à la partie du public qui fait des placements de capitaux, que le stock valait plus qu'il ne valait en réalité; à faire croire au public qu'il y avait une demande de ce stock, laquelle n'existait pas. C'était une fautive application des fonds du chemin de fer du Pacifique canadien. M. Stephen ne dit pas un seul mot, dans son rapport, des ventes de terres faites au dehors ni des bois; mais le rapport fait au Parlement fait voir que la ville de Winnipeg a accordé un boni de \$200,000, et je crois qu'on a déjà réalisé \$490,000 par la vente des emplacements de villes. Puis nous n'avons pas eu de lui—bien que l'honorable ministre ait fourni quelques renseignements—une seule information au sujet du compte de l'exploitation ni des recettes nettes; et je n'ai pas pu comprendre si les \$2,128,000 qu'il a représentés comme payés pour les dividendes ont été tournis en partie à même les recettes nettes, ou si c'était à part de ces recettes nettes. Je trouve, bien que je ne sois pas sûr d'être dans le vrai—dans l'exposé de l'honorable monsieur, que les recettes nettes sont comprises dans les \$587,000 dont M. Stephen a parlé, et que, par conséquent, il en a tenu compte. Mais l'exposé semble faire voir que c'est là de l'argent fourni par la compagnie, bien que ce fût de l'argent produit par l'exploitation du chemin et qu'il eut dû être mis en regard de l'intérêt payé sur le capital jusqu'à présent. L'honorable monsieur dit que les rapports sont satisfaisants. Je suis fâché de ne pouvoir être d'accord avec lui, et je suis encore d'opinion que sur ce point, nous devrions avoir plus de renseignements. Si je lis bien le rapport du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'année finissant le 30 juin 1882, les profits de l'entreprise sont mis comme dépassant d'environ \$249,000 les dépenses faites jusqu'alors; et je vois par le rapport déposé sur le bureau de la Chambre, que l'an dernier ses profits ont dépassé les dépenses par quelque chose comme \$537,000 seulement.

La lettre ne parle pas du tout de la chose pour l'année entière, mais elle rend compte des neuf mois qui ont suivi immédiatement la précédente, ce qui donne quelque \$900,000 comme recettes pendant ces neuf mois. On désirerait savoir ce que cela signifie. On désirerait savoir quel est le véritable coût de l'exploitation; jusqu'à quel point ces deux mois couvrent l'année précédente; que signifie la différence dans les résultats entre l'année complète se terminant le 30 juin 1882 et celle se terminant le 30 juin 1883. Puis nous apprenons ce soir pour la première fois ce que le stock a produit. La lettre ne donne aucun renseignement à ce sujet. Ainsi que je l'ai déjà remarqué, nous ne savons pas aujourd'hui de quelle façon le stock a réalisé ce montant; à quel taux les \$30,000,000 émis au public ont été vendus; combien le syndicat en a pris et à quel taux; quels sont, en d'autres termes, les mérites réels d'une transaction à laquelle nous sommes très profondément intéressés. On ne dit pas un mot dans le rapport fait au gouvernement et dans celui fait par le gouvernement au parlement, des relations de la compagnie avec tous les autres chemins dont j'ai parlé et ses relations avec le Hamilton et Nord-Ouest, dans lequel, ainsi que me l'ont dit des intéressés à la transaction, une forte quantité de stock et de bons a été achetée dans l'intérêt de la compagnie. On ne donne, non plus, aucune explication venant du président de la compagnie au sujet des transactions en rapport au chemin de fer des Laurentides, du Canada-Central et du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Les rapports sont de compréhension relativement difficile. Un rapport dit que la compagnie a payé sur ces chemins \$3,200,000. Je

M. BLAKE.

pense que l'honorable monsieur a dit, ce soir, \$3,333,000, et je crois que l'exposé du président allait jusqu'au 31 décembre.

En prenant \$3,200,000 comme chiffre rond, il y a, dit-on, des hypothèques pour cinq millions et demi de piastres, ce qui semblerait constituer une somme de \$3,700,000 pour ces chemins. Mais si vous consultez les rapports de chemins de fer, vous verrez qu'il y a, en chiffres ronds, \$4,000,000 que la compagnie du Pacifique n'a pas encore payés sur le prix d'achat du Canada-Central, et \$3,850,000 sur le prix d'achat du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, en tout \$7,850,000. Ajoutez à cela les \$3,200,000 qui ont été payés, et vous trouverez \$11,000,000 comme coût de ces chemins, au lieu de la somme moindre à laquelle j'ai fait allusion. Il faut encore ajouter, je suppose, les frais d'équipement et autres. Le paiement de \$2,300,000 comme intérêt sur dépôts et prix d'achat, frais d'équipement et autres, portera le coût à un chiffre très élevé; mais cela comprend naturellement ce filon d'or dont la compagnie parle avec tant de réserve—le chemin de fer des Laurentides.

Nous ne connaissons rien, avant que l'honorable ministre daignât nous l'apprendre ce soir, quant aux détails relatifs à la dépense de \$3,500,000 pour construire des chemins dans la direction de la mer et pour d'autres fins indiquées dans la charte. Nous voyons maintenant que l'on considère comme une chose autorisée par la charte de dépenser \$600,000 pour affermir le stock d'une compagnie de terres ou d'acheter du stock dans une ligne de chemin de fer aux Etats-Unis, et je me demande quelles sont les autres fins indéterminées comprises dans la charte lorsque je trouve celles-ci comme fins déterminées et avouées.

Il y a beaucoup d'informations qu'il serait important pour nous de posséder afin d'établir d'une manière certaine la valeur de la statistique en question, et de savoir quelle partie de la somme que l'on dit avoir été dépensée sur la ligne principale, était destinée à la section qui reste à construire, et combien la section déjà construite a coûté. On dit qu'il a été dépensé une forte somme sur la section non encore complétée. Il ne faudrait pas, naturellement, répartir cette somme indéterminée sur la partie de la ligne qui est déjà achevée, puisque ce serait porter à un chiffre exorbitant le coût de cette partie par mille. Mais nous n'avons aucun état de ce que les sections ainsi construites ont coûté au juste. Nous devrions savoir ce qui en est à cet égard pour chacune d'elles. Nous devrions savoir quelles sont les dispositions qu'on a prises quant à la section Est. Nous devrions connaître les arrangements pris relativement à la section Centrale ainsi qu'avec la compagnie de l'Amérique du Nord quant aux ouvrages récemment terminés.

L'année dernière, on nous donna certaines informations. On nous renseigna au sujet du terrassement dans la section des prairies, et on nous apprit qu'il avait fallu la quantité énorme pour une pareille voie, de 15,300 verges cubes de matériaux de remblai par mille. Mais nous ignorons ce qui a été fait sur les autres points cette année. On nous demande d'avancer \$22,500,000 et de nous porter garants pour près de \$7,500,000 en sus, et on ne nous donne pas même les informations qu'on nous accordait l'année dernière alors qu'on nous disait qu'on ne nous demanderait rien.

Nous ne trouvons rien dans la lettre du président quant aux contrats qui ont été passés. Nous n'avons pas les actes de société des entrepreneurs. Il y a deux jours seulement que j'ai appris qu'il y avait plus d'une compagnie. On m'a dit qu'il y avait eu deux, peut-être même trois de ces compagnies en exercice à différentes dates, et que depuis, l'une d'elles s'était malheureusement dissoute, restant endettée envers la compagnie du chemin de fer du Pacifique de \$500,000 indiqués comme frais de travaux. Il est d'une importance réelle pour nous de connaître à fond la position de la compagnie vis-à-vis de ses entrepreneurs. Comment pouvons-nous, dans ces conditions, sans estimations détail-

lées, sans même d'indication quant à la manière dont les sommes seront réparties, quant à la partie des sommes à payer qui sera requise pour la section Est et à celle qui sera requise pour la section des Montagnes. Comment pouvons-nous ajouter foi à l'assertion que la construction du chemin pourra être complétée pour le montant estimatif de \$27,000,000, démentie comme elle l'est par les estimations de l'année dernière? Je mets en doute les estimations. Je mets en doute leur exactitude. Je mets en doute leur précision.

J'ai été épouvanté l'automne dernier en apprenant quelle était l'opinion du gérant général sur ce sujet, telle qu'exprimée dans les journaux. Cette opinion correspond si bien avec les résultats qui nous sont exposés ce soir que je me permettrai de vous citer quelques-unes des déclarations faites à un reporter par le gérant général peu de temps avant l'époque où la compagnie atteignit le pied des montagnes Rocheuses :

Un reporter du *Star* de Montréal, a eu récemment une entrevue avec M. Van Horne, qui lui a dit : Nous avons atteint en ce moment l'extrême limite de nos dépenses, qui sont, on peut le dire, de \$100,000 par jour.

Puis le gérant dit où en est la compagnie dans ses travaux et où elle espère atteindre. Il parle aussi du passage à travers les Selkirks, et le reste :

Le tracé de notre ligne est maintenant complet, depuis Montréal jusqu'à Kamloops, et si la fortune nous favorise tant soit peu, nous atteindrons ce dernier endroit, où nous relierons notre chemin avec celui du gouvernement, dans deux ans ou environ.—Combien la construction coûtera-t-elle par mille à travers les Montagnes-Rocheuses?—Nous l'ignorons.—Est-ce que vous n'avez pas fait d'estimation d'avance à cet égard?—La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, répliqua M. Van Horne en se rengorgeant et parlant comme s'il eût voulu faire comprendre au reporter qu'il pesait chacune de ses paroles, n'a jamais fait d'estimation pour aucun ouvrage; elle n'en a pas le temps; elle s'est chargée d'une grande entreprise qu'elle va mener à bonne fin.—Très bien, dit alors le reporter, mais si vous n'avez pas fait d'estimations quant à la section des montagnes, comment savez-vous que vous avez assez d'argent pour pousser la construction, comme on le dit?—Eh bien, si nous n'en avons pas assez nous en aurons davantage, voilà tout.

Et, de fait, la compagnie en a davantage. Nous nous occupons de lui en fournir ce soir. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, M. l'Orateur, n'a pas le temps de faire des estimations; elle est chargée d'une grande entreprise qu'elle va mener à bonne fin; elle ne sait pas combien va coûter la construction de sa ligne à travers les montagnes, et si elle n'a pas assez d'argent elle en aura davantage. Telle est la manière de voir du gérant; nous constatons que le cabinet a cru prudent et sage de l'accepter, et qu'il a pour cette fin présenté les résolutions actuelles.

Et vos raccordements dans l'est? Et le chemin de fer du Nord?—Cette question et toutes celles qui se rapportent à l'est sont remises à plus tard. Je crois que nous aurons assez de nous rendre de Montréal à la côte du Pacifique en deux ans.—Et votre pont, et votre raccordement à l'est pour arriver à l'Atlantique?—Allons, allons, dit-il, je crois avoir répété la même chose au ministre au moment même où il allait prononcer son discours, il ne convient pas que nous donnions trop de publicité à tous nos projets; cela pourrait nous nuire.—La rumeur est que vous vous rendrez à l'Atlantique par le *South Eastern* (je suppose que c'est le *South Eastern*, à moins que cette ligne ne soit sud-ouest en même temps que sud-est), et que de fait vous contrôlez déjà ce chemin?—Pas à ma connaissance.—Alors il vous faudra le chemin de fer du Nord?—Cette question ne reçut pas de réponse, et le reporter, voyant qu'il avait probablement obtenu autant de renseignements qu'il était possible d'en obtenir du gérant général, se retira, profondément impressionné par la franchise et la fermeté de caractère de l'homme qui est le principal administrateur de la grande entreprise canadienne.

Ceci est superbe, M. l'Orateur. Ceci est glorieux. Voilà précisément comme chacun de vous ferait si sa richesse était inépuisable et si les questions d'argent n'étaient rien pour lui; c'est justement ainsi que nous agirions si nous avions le pays, le gouvernement pour nous appuyer, pour nous fournir des fonds, pour nous donner au besoin une garantie non autorisée par la loi, et même une subvention nouvelle de vingt-deux millions et demi. Qu'est-il besoin de faire des évaluations? Qu'importe le prix que cela coûtera! Nous nous sommes chargés d'une grande entreprise et nous la

mènerons à bonne fin. Nous avons le gouvernement pour nous appuyer; le gouvernement et nous, nous en viendrons à bout. Il trouvera l'argent, nous trouverons ce que nous pourrions, et il fera le reste.

Le président dit qu'il est avantageux de changer le mode de calcul quant à la subvention. Il convenait auparavant d'adopter le mode indiqué au contrat. Il convient aujourd'hui d'adopter un mode absolument contraire. Le président juge que c'est dans l'intérêt de la compagnie, le gouvernement trouve que c'est dans son intérêt à lui, et l'un et l'autre sont d'accord pour dire que la chose doit se faire.

Il me semble que cela suffit pour nous justifier de dire que les informations qu'il nous a données ne sont pas suffisantes. Je soutiens que le gouvernement devrait, avant de s'engager à proposer cette avance d'argent et cette garantie, s'enquérir d'une façon complète de l'état des affaires de la compagnie du Pacifique; se renseigner parfaitement sur le passé, le présent et l'avenir de l'entreprise; obtenir des renseignements précis, une estimation détaillée des frais à encourir pour terminer l'œuvre; constater pourquoi cette estimation dépasse autant les estimations d'il y a dix mois; éclaircir enfin, pour la propre satisfaction des ministres et afin de pouvoir appuyer les résolutions qu'on soumettra au parlement, tous les points dont j'ai parlé, avant de prendre une décision. Or, le gouvernement n'a rien fait de cela. Il a pris sa détermination d'abord, puis il a chargé deux personnes de s'enquérir et de faire rapport quant à la question de savoir s'il avait bien fait d'en venir à une décision. C'est ce rapport que l'on a présenté à la Chambre, en pleine session, il y a un jour ou deux, juste au moment où cette résolution allait être proposée.

L'honorable monsieur a dit que la ligne principale—c'est un de ses nombreux calculs, le seul auquel je ferai allusion à propos de cette affaire—coûterait \$49,300,000; mais cela comprenait la dette de \$7,500,000 et les futurs dividendes de \$8,700,000, et par conséquent la ligne ne coûterait pas cette somme suivant les évaluations honnêtes de la compagnie. Il a dit aussi que, dans le cas où celle-ci ne serait pas en mesure, le gouvernement deviendrait propriétaire de la ligne pour le prix, je crois, de \$54,000,000. Il s'est porté garant de l'exactitude de ce chiffre, et il l'a mentionné à plusieurs reprises. Il a encore redit la chose dans la soirée, rappelant qu'il avait déjà affirmé que nous aurions le chemin pour le prix de quarante ou cinquante millions—je ne me rappelle plus au juste quel chiffre—et qu'il l'avait démontré, bien que ce chemin dût coûter quatre-vingt-dix-sept ou cent trois millions (il a dit quatre-vingt-dix-sept une fois et cent trois une autre fois).

L'honorable monsieur faisait erreur. Il se basait sur un calcul des plus singuliers. En évaluant ce que le chemin coûterait au pays, il a fait entrer en ligne de compte, comme partie de ce coût, la valeur des terres vendues, non pas suivant le prix qu'elles avaient rapporté, mais d'après son estimation fantaisiste de deux piastres, et il indique sept millions et demi pour les trois millions et trois quarts d'acres vendus, comme somme raisonnable à porter au crédit du gouvernement; puis, au moyen de cet item ajouté aux autres, il élève son calcul à quelque chose d'approchant cent millions. Il s'est gardé, cependant, de parler des terres non encore vendues comme constituant une partie de ce que l'entreprise coûte au pays. Mais lorsqu'il en vint à évaluer le coût définitif, il a pris ces terres non vendues, les a converties en argent en un tour de main, en a fait \$42,000,000 ou \$43,000,000, et a déduit cette somme de sa première évaluation.

A qui ces terres appartenaient-elles, M. l'Orateur? Si elles nous appartenaient, l'honorable monsieur devait tenir compte de leur valeur comme partie du coût de la ligne pour faire son calcul. Ce calcul est défectueux, M. l'Orateur, et l'auteur aurait mieux fait de le soumettre à M. Miall ou à M. Schreiber.

L'honorable monsieur a rappelé des estimations faites autrefois à ce propos. Il est très vrai que j'ai indiqué alors à la Chambre le chiffre de \$120,000,000 comme prix probable de la construction d'un chemin de fer de première classe de Callander à Port-Moody. Cette estimation était le résultat des calculs de mon honorable ami le député de York-Est (M. Mackenzie), calculs basés sur les estimations même des ingénieurs jusqu'à cette date. Cela est parfaitement vrai, et je ne comprends pas que l'honorable monsieur trouve à redire maintenant à ce calcul. Il a trouvé à y redire, cependant.....

Sir CHARLES TUPPER : Non, non.

M. BLAKE : Oui, il a dit aujourd'hui qu'il ne pouvait combattre mon argument au sujet du chiffre trop bas de son estimation, vu que ma propre estimation était juste. Je dirai même que j'ai entendu formuler beaucoup de plaintes à propos de cet argument, lorsque je l'ai employé. On m'a représenté que le calcul était exagéré, et l'honorable monsieur fut d'avis que c'était trop, beaucoup trop. Pourtant, ni mon honorable ami le député de York ni moi n'étions responsables d'autre chose que de nous être basés scrupuleusement sur les évaluations faites par les ingénieurs, déposées sur le bureau de la Chambre et publiées avec les autres documents sessionnels. Je les croyais correctes, et c'est tout ce que nous avons dit.

Je dis maintenant que les estimations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, l'année dernière, atteignirent exactement ce chiffre. La compagnie devait dépenser \$91,000,000 sur la ligne, de Callander à Port-Moody, et les sections du gouvernement devaient coûter \$28,000,000 ; or, si vous ajoutez \$28,000,000 à \$91,000,000, vous avez environ \$120,000,000, ou il ne s'en manque guère. Si vous allouez quelque chose—si l'honorable monsieur était assez conciliant ce soir pour allouer quelque chose pour les \$5,000,000 de frais d'explorations—vous trouverez que l'estimation faite l'année dernière par la compagnie s'accorde réellement avec les estimations faites par les ingénieurs il y a déjà si longtemps. Mais bien que j'aie trouvé, dans les circonstances, que la compagnie avait raisonnablement raison, ma confiance en ces messieurs est complètement ébranlée par leur attitude présente. En effet, ils abandonnent leur propre estimation, qui était aussi celle des ingénieurs. Ils disent que l'entreprise coûtera \$24,000,000 de moins, et que ces \$24,000,000 ne sont pas à déduire d'un capital de \$120,000,000, mais d'un capital moindre de \$91,000,000.

L'honorable monsieur a rappelé quelques-uns des calculs que j'ai faits en 1880 quant au prix des terres. Je n'aurais pas cru qu'il ferait cette évocation. Je m'attendais à beaucoup de lui, mais pas à cela ; car je croyais qu'il se serait souvenu—malheureusement il avait oublié la chose—que ces calculs se rapportaient à la proposition du gouvernement et à l'estimation de l'honorable premier ministre relativement au prix que devait rapporter les terres situées dans un certain rayon du chemin de fer. Nous primes ces chiffres de l'honorable premier ministre, et nous lui prouvâmes avec ses propres arguments qu'il avait fait un marché extravagant. Et voici qu'aujourd'hui l'honorable monsieur vient me dire que c'est moi qui avait fait les calculs en question.

L'honorable monsieur assure que les recettes provenant de la ligne sont très satisfaisantes. Je ne sais pas, vraiment, si tel est le cas ou non. Je serais heureux de pouvoir penser que la chose est vraie, et je veux espérer qu'elle l'est. Mais pour savoir si le résultat obtenu à cet égard est satisfaisant ou non, il faudrait distinguer du reste et mettre à part les recettes de la section de l'Est, qui est séparée de l'autre, et aussi faire un état spécial pour celle-ci. Nous voulons pouvoir suivre et comprendre la marche des opérations, connaître la cause de la différence qui existe entre la recette de la dernière année et celle de l'année précédente ; nous voulons voir dans quelle mesure ces recettes sont dues aux prix élevés qu'on a exigés, et qui ont été trouvés si

M. BLAKE.

exagérés qu'on a dû les réduire récemment de 25 ou 30 pour 100 pour le transport du blé à destination de l'est.

L'honorable monsieur assure qu'il n'est pas à craindre que la compagnie soit en défaut, et dans le cas où la chose arriverait, quelle merveilleuse affaire ce serait pour le pays. Quant à ceci, comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas en notre possession les données voulues pour justifier la réduction qu'on a faite dans les estimations du coût. A moins de vérifier et d'établir clairement l'exactitude de ces estimations nouvelles, nous ne pouvons avoir la preuve que les sommes en question sont en réalité suffisantes pour terminer le chemin en deux ans. On nous a fait comprendre que la vente des terres ne rapporterait pas grand'chose pendant ces deux années, et on ne croit pas, non plus, que la compagnie puisse vendre beaucoup de son stock dans ce même intervalle de temps. Il y a aussi d'autres travaux à exécuter ; il faudra construire de nouveaux embranchements, et encourir des dépenses de ce genre, et le gouvernement prend sur lui, malgré le contrat, d'employer le produit de la vente du stock, etc., en prolongements et autres travaux sur la ligne.

Je dis donc que l'exactitude de tous ces calculs dépend entièrement de l'exactitude même des étonnantes estimations qu'on nous a soumises, estimations que rien n'appuie et qui diffèrent des estimations antérieures.

Il y a une autre alternative. L'honorable monsieur dit que ce sera : Payez ou nous prenons possession de votre ligne. Je dis qu'il est possible et même probable que vous verrez la compagnie revenir frapper à votre porte pour vous demander du nouveau secours. Je dis que si vous l'habituez à ces subventions extravagantes, habituée qu'elle est déjà à se mêler des entreprises étrangères à la sienne, et à faire grand bruit pour ce qui la concerne, liés comme vous l'êtes, non-seulement en prenant cette hypothèque mais encore en accordant des garanties, vous serez impuissants à résister plus tard à de nouvelles demandes.

Bien que vous puissiez insérer dans toutes ces terribles clauses que la compagnie cessera, si elle manque à ses engagements, de posséder le chemin qui deviendra, *ipso facto*, la propriété du gouvernement ; que les employés de la compagnie, par quelque prodige de transformation, deviendront employés du gouvernement ; bien que vous fassiez toutes ces propositions qui, seules, suffiraient pour abattre l'âme la plus fortement trempée, qui ne connaîtrait pas les voies d'un gouvernement canadien, cependant la compagnie peut faire défaut et peut ne pas perdre le chemin. Nous avons vu d'autres compagnies qui n'ont pas perdu leurs chemins dans de semblables circonstances. Nous avons vu le Grand-Tronc, auquel nous avons fait des avances sur une première hypothèque, une première hypothèque digne de ce nom, une première hypothèque magnifique et qu'est devenue cette hypothèque ? Elle s'en est allée rejoindre les neiges d'autan. On la voit, je crois, dans les comptes publics et dans nos balances, mais nulle part ailleurs. Il pourrait en être ainsi dans le cas actuel. Il est impossible de méconnaître la leçon et l'histoire du passé, quand nous réfléchissons au présent et que nous nous efforçons de prévoir l'avenir.

Et dans quelle position se trouveraient le gouvernement et le parlement, si, à la fin de ces deux années, la compagnie manquait à ses engagements ? Sacrifieriez-vous les intérêts de ces actionnaires, les intérêts de ces pauvres gens qui ont dépensé de l'argent pour le chemin, qui ont fait tant de bien au pays, qui ont construit un chemin avec une rapidité sans précédent, et dépensé, à ces travaux, plus d'argent qu'il en a jamais été dépensé auparavant. Votre charité, votre confiance et vos sympathies sont immenses ; allez-vous les forcer, usuriers à cœur de bronze que vous êtes ? Vous, qui disiez que la garantie valait deux ou trois fois la somme avancée, allez-vous chasser ces gens de chez eux, les dépositer de leurs palais, leur enlever leurs équipages de seigneur ? Vous ne vous conduirez certainement pas d'une façon aussi brutale !

Tel est l'appel qui sera fait; tel est l'appel qui sera écouté. Le passé nous apprend ce que sera l'avenir.

L'honorable ministre a dit que la prospérité du Nord-Ouest était due à la construction rapide du chemin de fer canadien du Pacifique; puis il nous a donné des chiffres très intéressants relativement au développement de cette partie du pays pendant les trois dernières années. Nous nous réjouissons tous de ce développement et nous connaissons tous parfaitement ces chiffres. On nous les a cités plusieurs fois. Nous savons que le Nord-Ouest a progressé, mais la question n'est pas sans avoir un autre côté. Par exemple, l'honorable ministre nous a dit qu'il avait réalisé \$3,572,000 sur les terres, depuis le premier juillet 1881 jusqu'au 31 décembre 1883. Nous savons que cela comprenait les premiers paiements faits sur les plans de colonisation, et pourtant, cela ne représente rien qui ressemble à une source constante de revenu provenant des terres. Mais nous savons aussi que dans la période durant laquelle les terres nous ont donné ces revenus considérables, nous avons dépensé les sommes suivantes dans le Nord-Ouest: Sauvages, \$3,096,000; police à cheval, \$1,135,000, et terres fédérales, \$1,340,000, soit, sous ces trois chefs seulement, une somme totale de \$5,571,000 que l'on doit mettre au débit du compte. En conséquence, si nous retirons, nous payons aussi. Si l'on avait prouvé que ce développement était dû à la rapidité extrême avec laquelle a été poussée la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, j'aurais pu voir quelque force dans l'argument de l'honorable ministre, argument qui comporte la proposition que la compagnie a droit à ce que l'on écoute sa demande, bien qu'il n'ait pas dit cela. Il dit qu'il ne propose ces résolutions que parce que l'intérêt du pays l'exige.

Mais, M. l'Orateur, j'ai déjà nié et je nie ce soir, que l'extrême rapidité avec laquelle la construction du chemin de fer a été poussée, ait eu l'effet de développer le Nord-Ouest. Je prétends que cela a eu l'effet d'apporter dans ce pays plutôt des maux que des avantages, et que si l'on avait construit ces travaux avec une rapidité raisonnable, on aurait obtenu des résultats meilleurs et plus durables, et cela, indépendamment de l'augmentation énorme des dépenses occasionnées par cette rapidité extrême.

Et puis, on a dit qu'il importait que nous devions construire rapidement à l'avenir, non pour développer le Nord-Ouest. Nous avons déjà traversé le Nord-Ouest, et ce qu'il importe à cette partie du pays, c'est d'avoir des communications immédiates de chemin de fer, un tarif modéré et un plus grand nombre de chemins de fer. C'est ce dont on a besoin pour le développement de ce territoire: des tarifs modérés et un grand nombre de lignes; mais ce que l'on veut hâter, c'est la construction du chemin de fer des deux côtés du Nord-Ouest à la fois, du côté de la Colombie et du côté d'Ontario; en conséquence, même dans le cas où vous pourriez dire que le grand développement du Nord-Ouest est dû, non à la construction, mais à la construction très rapide du chemin de fer canadien du Pacifique, il serait absurde de dire que la construction rapide de chemins dans des endroits très éloignés de ce territoire en hâterait le développement.

L'honorable ministre a dit que les frais de transport étaient considérablement réduits. J'ai été heureux d'apprendre que l'on devait réduire les tarifs; mais lorsqu'il compare l'ancien tarif de \$31.50, par chemin de fer ininterrompu, de Québec à Winnipeg, avec le nouveau tarif de \$12, par chemin de fer et par eau, je crois que la comparaison cloche. D'abord, il a pris l'ancien tarif par chemin de fer ininterrompu au lieu de celui qui existe aujourd'hui et qui est de \$16.64, et l'a comparé avec le nouveau tarif par chemin de fer et par eau, lequel est de \$12. La chose n'est pas importante, mais un louis ou deux de dépenses constituent une somme appréciable aux yeux des immigrants.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable chef de la gauche admettra que j'ai donné ces chiffres.

M. BLAKE: Certainement; l'honorable ministre a donné tous les chiffres, et après les avoir donnés, il a fait cette comparaison boiteuse.

Sir CHARLES TUPPER: J'ai donné les chiffres, mais j'ai dit que ce n'était pas un tarif publié.

M. BLAKE: Pourquoi n'était-ce pas un tarif publié?

Sir CHARLES TUPPER: Je n'ai donné que le tarif publié.

M. BLAKE. L'honorable ministre dit-il que ce n'est pas un tarif dont on peut se servir? Le ministre de l'agriculture veut nous demander un crédit considérable, mais il dit: Je ne vous dirai pas ce que je veux en faire. C'est ainsi qu'il fait comprendre comment il se faisait que ce n'était pas un tarif publié; les agents de l'honorable ministre savaient privément qu'ils pouvaient exiger ce tarif de \$16.64 depuis les deux dernières années. Et, M. l'Orateur, l'honorable ministre dit que l'on prépare un nouveau tarif. C'est une excellente chose; mais il enlève cette responsabilité à la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour en charger le ministre de l'agriculture, dont les épaules sont larges, et qui, tout porte à le croire, consent à la chose. Je suis heureux d'apprendre qu'il en soit ainsi. On nous a dit qu'il était de la plus haute importance de garder dans le pays les immigrants envoyés au Canada, de peur qu'ils ne fussent portés à se rendre aux États-Unis. Je suis heureux d'apprendre qu'ils ne courent aucun danger d'être embauchés avant de débarquer à New-York, ni, pendant qu'ils se rendent à destination, d'être embauchés à Buffalo ou ailleurs par les agents yankees; mais des moyens seront pris pour les empêcher de préférer les États-Unis au Canada, et nous pourrions les garder dans notre pays. Je me suis toujours senti humilié en songeant que nous étions obligés de faire passer nos immigrants par un pays étranger; quoique, d'après moi, les avantages offerts par notre pays fussent suffisants, même dans ce cas, pour les porter à se rendre à destination en dépit des efforts des agents américains. Cependant, je ne sais pas jusqu'à quel point il est avantageux de faire passer nos immigrants par New-York et Buffalo.

L'honorable ministre nous a dit que les ressources du Nord-Ouest étaient énormes: la chose est vraie, et il nous les a fait connaître. Il nous a dit que cent mille cultivateurs pourraient produire 640,000,000 de boisseaux de blé. Je me réjouirais certainement si l'avenir lui donnait raison; mais le fait d'un homme qui sème en blé chaque acre de sa ferme, est nouveau pour moi; et quoique le Nord-Ouest soit un grand pays à blé, j'ai peine à croire qu'il soit tel que chaque acre de la ferme de chaque cultivateur rapporte, en moyenne, une récolte de blé tous les ans. Et j'imagine que s'il en était ainsi, ce rendement de 640,000,000 de boisseaux serait simplement considéré comme ridicule par ceux qui savent réellement combien il faut d'acres, dans un grand pays, dont le climat est varié, pour produire une quantité donnée de blé. Néanmoins, il n'est pas nécessaire, au contraire, je crois qu'il est très injuste de publier de tels rapports fantaisiques pour faire connaître au monde les vrais mérites du pays. Ce dont nous avons besoin pour atteindre cette fin, ce sont des rapports authentiques faits par des hommes pratiques, sur ce que le pays peut produire. Rien ne peut être plus convaincant que le rapport d'un homme qui a vécu là comme cultivateur, qui a éprouvé toutes les difficultés du métier, qui peut, par l'expérience qu'il a acquise personnellement, parler de ce que le sol peut produire, qui se voit heureux et prospère et amasse des richesses.

Mais, d'un autre côté, rien n'est plus regrettable, rien n'est plus propre à déprécier cette contrée que d'en voir le peuple mécontent, se réunir pour se plaindre des taxes excessives, des règlements vexatoires, des tarifs élevés des chemins de fer, et des difficultés qu'ils ont pour vendre leur grain; rien, dis-je, n'est plus regrettable que de voir ce peu-

ple, que la prospérité fuit, constater qu'il ne fait aucun progrès. Ce ne sont pas des calculs fantastiques, faits sur une échelle magnifique, dans un bureau, sur un pupitre, avec un crayon et du papier, qui nous diront ces choses ; ce n'est que la vie réelle du peuple qui demeure là qui nous le dira. En conséquence, il est tout à fait regrettable que l'on ait publié des choses comme celles que l'on a publiées pendant les quelques mois qui viennent de s'écouler.

Je partage l'opinion exprimée par l'honorable ministre au sujet de ses observations sur la gelée. C'est, sans doute, un fléau qui est venu s'abattre sur une très grande étendue de territoire, où il était plus rare qu'au Nord-Ouest. Nous pouvons raisonnablement conclure que c'est là un événement inattendu dont nous n'avons pas besoin de craindre le retour si l'on prend des précautions convenables, telles que celles auxquelles a fait allusion l'honorable ministre. Bien que nous ne puissions pas nier que la gelée se fasse sentir dans certaines parties de cette contrée, cependant on ne doit pas s'attendre à ce qu'un semblable fléau exerce ses ravages sur une grande échelle ; il est juste, aussi, je crois, de dire que cet événement fortuit et inattendu, était extrêmement déplorable, et si les espérances du gouvernement et du pays en général relativement à l'immigration ne se réalisent pas comme nous le voudrions, j'ose dire que cela proviendra en grande partie à ce malheur dont ils ne sont pas responsables.

Mais je regrette que tandis que ce malheur inévitable arrivait, à une époque critique que nous nous rappellerons toujours avec peine, il se soit passé, par notre fait et par le fait du gouvernement, tant d'événements qui auraient pu être évités et qui, se produisant en même temps que ce malheureux accident, ont diminué les espérances et amoindri, jusqu'à un certain point, l'énergie des habitants de cette partie du pays, et porté, dans une grande mesure, les immigrants qui se seraient établis dans notre Nord-Ouest, à se fixer ailleurs pour travailler à la prospérité d'un pays étranger. L'honorable ministre voudra bien se rappeler que s'il faut quelque chose au Nord-Ouest, ce sont des tarifs raisonnables, le droit de construire des chemins de fer, et un plus grand nombre de chemins de fer, et cela, aussitôt que possible. C'est le genre de développement dont nous avons besoin là bas, et le Nord-Ouest n'est pas aussi profondément intéressé qu'on voudrait le faire croire à la construction des extrémités de la ligne. Or, les fins que l'on se propose sont expliquées très simplement par l'honorable ministre. Il dit que ce n'est pas parce que la compagnie a besoin de cet argent pour exécuter son contrat. Parlant quelque peu plus fortement que M. Stephen le fait dans sa lettre, il dit qu'il est certain que la compagnie n'a besoin de rien pour exécuter son contrat, et qu'en 1891 le chemin sera terminé d'après les conditions de son contrat, et sera exploité dans la suite, si nous rejetons cette proposition. Mais, dit-il, nous voulons que ce chemin soit terminé à la fin de 1885. Il y a quelque temps, il devait être terminé à la fin de 1886 ; maintenant nous voulons qu'il soit fini à la fin de 1885 ; et pourquoi ? En partie pour développer le Nord-Ouest, en partie pour obtenir, ou pour obtenir plus tôt, le pouvoir de lutter avec le "Northern Pacific Railway" pour le trafic transcontinental. Relativement aux artères du commerce, etc., je crois qu'aujourd'hui on les change bien plus facilement qu'autrefois.

Si le chemin de fer canadien du Pacifique est d'un accès facile et construit de façon à abréger la distance qui sépare cette extrémité-ci du continent de l'autre, il pourra aisément avoir sa part du trafic, qu'il soit construit un an ou deux ans plus tôt ou un an ou deux plus tard. Je ne crois pas du tout que le simple fait de retarder d'un an ou deux l'achèvement de ces travaux, ait l'effet d'empêcher le trafic d'être transporté sur ce chemin ; et je prétends qu'en travaillant maintenant avec toute l'énergie dont vous êtes capables à la construction du chemin de fer au nord du lac Supérieur et depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops, en em-

M. BLAKE.

ployant toutes vos ressources à cette œuvre, vous vous opposez à l'exécution de ce qu'il importe le plus de faire dans l'intérêt du Nord-Ouest ; vous faites, avec la compagnie, des arrangements en vertu desquels le gouvernement deviendra la caution de ses dividendes, le créancier hypothécaire de son chemin, à tel point, qu'au lieu d'obtenir les beaux résultats d'octobre dernier—lorsque la compagnie favorisait le crédit du Canada—il est très vraisemblable que ces arrangements, qui entraînent la levée par le pays, et le paiement, par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, dans une période de deux ans, d'environ \$20,000,000 par année, car nous avons à verser la subvention impayée, tout comme les \$22,500,000, il est très vraisemblable, dis-je, que ces arrangements contribueront beaucoup à déprécier le crédit du Canada au lieu de le favoriser.

En réalité, on n'explique pas cette hâte extraordinaire par des arguments sérieux, on n'apporte pas d'argument qui nous convainque ; il n'est rien sur lequel vous puissiez vous appuyer pour dire : Voici une raison qui doit nous porter à garantir leur crédit ; voici une raison qui doit nous porter à leur avancer \$22,500,000. D'un autre côté, l'honorable monsieur n'entretient aucun espoir de compensation ; il n'espère pas de voir disparaître le monopole. En effet, il dit : Dès que le chemin sera terminé, je pense que je n'empêcherai pas davantage, d'une façon inconstitutionnelle, la mise en vigueur des bills passés par la législature de la province du Manitoba ; je puis, je crois, vous promettre que je n'agirai plus ainsi.

Mais, ajoute-t-il, on ne doit pas toucher au contrat ; nous sommes décidés à ne pas nuire à l'exécution du contrat, et nous sommes décidés à ne pas le restreindre. Mais, M. l'Orateur, on touche au contrat. La garantie donnée pour assurer l'achèvement du chemin est remise. On change le mode de payer la subvention conformément aux termes du contrat.

On donne une garantie sur le capital-actions, ce qui n'était pas une condition du contrat ; on prête \$22,500,000 de notre argent, ce qui certainement n'était pas compris dans le contrat. Supposons que ces conditions aient été insérées dans le contrat du chemin de fer canadien du Pacifique, auriez-vous voté en faveur de la chose, M. l'Orateur. En conséquence, ne changeons pas le contrat ?

Et cependant l'honorable ministre a raison de dire que le contrat n'est pas changé sous un rapport. Bien que cette subvention énorme soit donnée pour que le chemin puisse être terminé en 1885, il n'est pas stipulé que le chemin sera terminé en 1885. Vous procurez à la compagnie tout l'argent pour exécuter ces travaux, mais elle sera tout aussi libre qu'aujourd'hui, dans le cas où ils ne seraient pas terminés en 1885.

Or, M. l'Orateur, quels que soient les projets que nous ayons adoptés avant aujourd'hui, surtout, lorsque l'on demande au parlement, comme je l'ai démontré, de changer les conditions de ce contrat en faveur de la compagnie et de lui faire de grandes concessions, de faire de grandes choses pour elle, le temps est maintenant arrivé où nous pouvons raisonnablement dire : Puisque vous demandez, vous devez aussi donner ; le temps est maintenant arrivé, dis-je, où nous pouvons leur demander avec raison d'abandonner cet odieux monopole, qui dans l'avenir fera plus de tort aux territoires du Nord-Ouest que toute autre chose. Je prétends que c'est une occasion excellente de faire une semblable stipulation et d'insister à ce que les ressources que nous procurerons à la compagnie et que nous lui permettrons de se procurer en vertu de tous ces arrangements, ne soient pas appliquées à prolonger la route du côté de l'est, jusqu'aux bords américains, lorsque ces prolongements ne sont pas stipulés dans le contrat.

L'honorable ministre a dit que le courage montré par le gouvernement, en entreprenant l'exécution de ce contrat, est sans précédent, et qu'aujourd'hui l'histoire ne donne pas un plus grand exemple de courage ou d'énergie. C'était, il est

vrai, une entreprise audacieuse; et les promesses par lesquelles le gouvernement a porté le parlement du pays à consentir à la chose, étaient audacieuses aussi, et ce soir, on manque à ces promesses, comme je le prouve lorsque je signale le fait que la compagnie a complètement fait défaut de réaliser ces espérances sur la foi desquelles ce contrat a été passé; car, je ne crois pas que le pays admette un seul instant que c'est simplement pour terminer ce chemin en deux ans que l'on nous a demandé de faire en sorte que le pays se rende responsable du paiement de \$30,000,000. Quand on constate que les travaux ont été aussi mal conduits qu'ils l'ont été; quand on constate que la compagnie, par son administration imprudente, s'est attiré l'animosité et l'hostilité qui lui ont été si funestes; quand on constate que les travaux du chemin ont été exécutés d'une manière défectueuse à cause de cette rapidité même; quand la création de son capital-actions a été malheureuse, et que la compagnie a perdu la confiance des capitalistes, il doit être évident que le but que se propose la compagnie n'est pas de pousser rapidement ses travaux, mais d'obtenir de l'argent du pays.

L'honorable ministre a fait un exposé audacieux, mais soyons prudents dans nos actes. Décidons qu'aucun exposé n'a été fait au sujet de cette affaire, qu'il est mieux de suivre les stipulations du contrat tel qu'il est, sans engager le capital et le crédit du Canada pour cet énorme montant, puis que nous ne retirons aucun avantage du changement de notre position et des embarras où nous mettra ce projet qui n'est pas contenu dans l'alternative dans laquelle nous sommes maintenant placés. J'affirme d'abord que la Chambre n'a pas été traitée convenablement en ce qui concerne l'obtention de renseignements et de détails que l'on aurait dû nous faire connaître pour qu'il nous fût permis de juger de la question. En second lieu, il est parfaitement évident qu'il est nécessaire de faire un examen plus détaillé des faits qu'on nous a fait connaître et que nous devons examiner minutieusement les choses auxquelles j'ai fait allusion relativement aux contrats, au capital-actions, à l'acquisition d'autres chemins. Dans l'intérêt de la compagnie, il est préférable que les faits soient bien connus, que tout le monde comprenne exactement dans quel état se trouve la question, et que l'on abandonne cette politique de mystère, de secret et de demi-vérités qui a prévalu jusqu'ici. Il aurait mieux valu, pour la compagnie, que nous eussions connu l'exacte vérité au sujet de la garantie lorsque la garantie a été donnée; au sujet du capital-actions lorsqu'il a été émis, et au sujet des acquisitions d'autres lignes, lorsqu'elles ont été faites; car, ce que nous ne connaissions qu'imparfaitement a été exagéré, et les choses ont été interprétées d'une façon pire que si la vérité eût été connue.

Les directeurs de la compagnie se sont aussi engagés à exécuter leurs travaux, et nous n'avons pas de rapports qui font connaître les détails de ces contrats ni les estimations des dépenses qu'entraînera la construction des différentes sections. Ceux-là même qui sont en faveur du projet, doivent voir qu'il n'est pas à propos de l'adopter. En ce qui concerne nos finances, nous sommes en présence d'un état de choses qui dans quelques jours, sera l'objet d'une discussion, et c'est à nous d'être prudents; c'est à nous de réfléchir avant d'imposer de nouveaux engagements au pays. En présence d'un tel état de choses, l'on nous demande de prendre des engagements importants que l'on n'a pas motivés et pour lesquels, d'après moi, l'on n'a offert aucun avantage correspondant.

En conséquence, je ne puis pas appuyer cette proposition.

M. IVES: Je propose que l'on ajourne le débat.

Motion adoptée.

Sir LEONARD TILLEY: Je propose que la Chambre s'ajourne.

Motion adoptée, et à 12.30 a.m., la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 6 février 1884.

L'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRÈRE.

BILLS DÉPOSÉS.

Les bills suivants sont présentés séparément et lus une première fois:

Bill (n° 45) à l'effet de constituer la compagnie du Bassin de radoub, de construction de navale et de Navigation d'Owen-Sound (à responsabilité limitée).—(M. Allen.)

Bill (n° 46) concernant la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec.—(M. Wells.)

Bill (n° 47) concernant la liquidation des affaires de la compagnie de Houille et de chemin de fer de Springhill et Parrsboro', et la vente de ses propriétés à la compagnie de Houille et de chemin de fer de Cumberland.—(M. Tupper, Pictou.)

Bill (n° 48) à l'effet de constituer la compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de l'Atlantique.—(M. Daly.)

Bill (n° 49) à l'effet de constituer la compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de la Nouvelle-Ecosse.—(M. Daly.)

Bill (n° 50) concernant la compagnie du chemin de fer International.—(M. Hall.)

Bill (n° 51) à l'effet d'amender l'acte constituant la compagnie canadienne de Téléphone Bell.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 52) à l'effet d'amender de nouveau l'Acte refondu des chemins de fer, 1879.—(M. Mnlock.)

RENVOI D'UN BILL AU COMITÉ.

M. AMYOT: Je propose que l'ordre de cette Chambre, de lundi, 4 courant, renvoyant le bill à l'effet de constituer en corporation les pilotes faisant le service entre Montréal et Québec, au comité permanent des banques et du commerce, soit retiré, et que ce bill soit renvoyé au comité des bills privés.

M. L'ORATEUR: Je crois que, dans ce cas, la méthode convenable à suivre serait que le comité auquel ce bill a été renvoyé, savoir: le comité des banques et du commerce, s'occupât de la chose; et si, dans son opinion, ce bill ne concernait pas les questions qui lui sont soumises, il pourrait en avertir la Chambre, et alors la Chambre le renverrait au comité des bills privés. Autrefois, je pense que l'on avait coutume, lorsqu'un comité avait reçu un bill qui dans l'opinion des membres de ce comité, ne leur avait pas été soumis régulièrement, d'en avertir la Chambre, et la Chambre agissait conformément à ce rapport. Mais, naturellement, la Chambre peut s'occuper de la motion.

M. AMYOT: J'ai agi comme on l'a fait il y a deux ans. Le 17 avril 1882, sur motion de M. Haggart, appuyée par M. White, il a été ordonné:

Que l'ordre de cette Chambre de vendredi, le 10 mars dernier, renvoyant le bill pour constituer en corporation la compagnie de navigation de Saskatchewan, de Qu'Appelle et d'Assiniboine, au comité permanent des banques et du commerce, soit retiré, et que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

La raison qui me porte à faire cette motion, c'est que ce bill ne concerne pas du tout les banques et le commerce. Ce n'est qu'un bill privé, pour permettre aux pilotes de régler leurs affaires entre eux, de leur consentement unanime. Je puis citer comme précédent l'acte à l'effet de constituer en corporation les pilotes d'en bas de Québec, passé en 1860, lequel a été renvoyé au comité des bills privés. Je puis aussi citer l'acte passé en 1862, pour modifier celui

de 1860, et l'acte passé en 1866 pour y faire de nouveaux amendements, ainsi que le premier acte passé en 1852-53 pour constituer les pilotes en corporation, actes qui ont tous été renvoyés au comité des bills privés. Je ne vois pas pourquoi le comité des banques et du commerce, qui aura tant de besogne cette année, devrait s'occuper d'un bill qui doit être soumis au comité des bills privés.

D'anciens membres de la Chambre m'ont dit que ce bill devait être renvoyé à ce comité; et comme cette Chambre est la maîtresse suprême de ses décisions, elle est libre d'adopter cette motion.

Sir HECTOR LANGEVIN: D'après ce que dit l'honorable membre, ce bill est proposé dans l'unique but de permettre aux pilotes de faire entre eux les règlements qui les concernent.

M. AMYOT: Oui.

Sir HECTOR LANGEVIN: En conséquence, il n'affecte pas le commerce, et l'honorable membre désire qu'il soit renvoyé au comité convenable, au comité des bills privés.

M. BLAKE: Naturellement, l'honorable membre court un risque; mais, après tout, c'est la Chambre qui prononce. Le bill a été lu une deuxième fois. Chacun de nous est censé avoir lu le bill, et l'on suppose que nous pouvons donner une raison intelligente pour en motiver le renvoi à un comité plutôt qu'à un autre. Je crois que c'est l'honorable premier ministre qui a proposé de renvoyer le bill au comité des banques et du commerce, et le bill a été renvoyé en conséquence. J'étais sous l'impression, je l'avoue, que c'était là une question qui relevait du comité des bills privés, puisque ce bill demande que l'on constitue légalement une corporation qui, en apparence du moins, n'a aucun rapport au commerce, mais n'est qu'une simple association de bienveillance. L'honorable membre a tout à fait raison de proposer que l'on retire l'ordre et que le bill soit renvoyé à l'autre comité. La véritable question c'est de savoir si, l'autre jour, nous étions dans l'erreur.

L'ordre du jour est retiré et le bill est renvoyé au comité des bills privés.

ROUTE DE LA BAIE D'HUDSON.

M. ORTON: Est-ce l'intention du gouvernement d'envoyer des explorateurs à la baie et au détroit d'Hudson dans le but de voir s'il y a moyen d'établir une route pour l'Europe par la baie d'Hudson.

Sir HECTOR LANGEVIN: La meilleure réponse que je puisse donner, c'est que je suis sous l'impression que lorsque les estimations seront présentées, l'honorable membre sera satisfait.

BRISE-LAMES D'OYSTER-POND.

M. KIRK: Le gouvernement a-t-il dépensé l'octroi de \$2,000 voté à la dernière session pour le brise-lames de d'Oyster-Pond, dans le comté de Guysboro', N.-E.? Si non, a-t-il l'intention de le dépenser avant la fin de l'exercice? Si non, pourquoi?

Sir HECTOR LANGEVIN: M. Joseph Hedley, aîné, a été nommé chef des travaux. On lui a fourni des plans et des devis pour les travaux qu'il doit faire, qu'il a reçu instruction d'exécuter, et qui seront terminés le ou avant le 30 juin prochain.

NOUVEAU HAVRE ET HAVRE DES SAUVAGES.

M. KIRK: Le gouvernement a-t-il exécuté la promesse faite au cours de la dernière session, de donner ordre à un ingénieur de visiter pendant la vacance le Nouveau Havre et le Havre des Sauvages, et de faire rapport sur le coût probable d'un brise-lames à chacun de ces havres, pour satisfaire aux besoins des pêcheurs.

M. Amyot,

Sir HECTOR LANGEVIN: Je crains que l'honorable membre n'ait fait une erreur en disant "tel que promis à la dernière session." A la dernière session, l'honorable membre a demandé si le gouvernement avait l'intention d'exécuter les travaux du Nouveau Havre et du Havre des Sauvages. On lui a dit que "lorsque le temps fut arrivé d'employer le crédit de \$2,000 voté par le Parlement, l'on fit un examen pour savoir quelle somme il faudrait dépenser pour faire de ces travaux des travaux réellement utiles, et l'on trouva le montant si élevé, que le gouvernement ne fut pas disposé, à cette époque, d'exécuter les travaux." L'honorable membre pourrait lire la réponse donnée à la dernière session, à la page 78 des Débats, 1883.

HAVRE DE MORPETH.

M. JACKSON: Le contrat pour l'amélioration du havre de Morpeth, dans le comté de Kent, Ont., a-t-il été donné? Si oui, des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux? Dans ce cas, quels sont les soumissionnaires? Quel est le montant de chaque soumission? A qui le contrat a-t-il été donné? Où est-il domicilié?

Sir HECTOR LANGEVIN: Le contrat pour les améliorations du havre de Morpeth, comté de Kent, a été accordé. Des soumissions ont été demandées. On a reçu six soumissions, savoir: John McHugh, John Bruntren, John McKenna, J. W. Dinwoodie, Harry Buckner, John E. Askwith et W. J. Douglas. Les montants mentionnés aux soumissions étaient de \$17,400 à \$38,850. Je prierais l'honorable membre de ne pas insister pour avoir le montant de chaque soumission, car, à l'heure qu'il est, on est à préparer le contrat et il convient que le contrat soit préparé avant que nous fassions connaître le montant des autres soumissions. Celui à qui le contrat a été accordé, est celui dont la soumission est la plus basse; c'est M. John E. Askwith, d'Ottawa.

ACCISE À PERTH ET À QUÉBEC.

M. LANDRY (Montmagny) demande: Quel est le montant des sommes perçues par les officiers de l'accise à Perth pendant l'année fiscale 1882-83? Quel montant perçu à Québec pendant la même période? Quel est le salaire du percepteur du revenu à Perth? Quel est le salaire du même officier à Québec?

M. COSTIGAN. M. l'Orateur, en réponse à l'honorable député, je dois dire que le montant des sommes perçues par les officiers de l'accise à Perth pendant l'année fiscale 1882-83 est de \$47,111.20 et le montant perçu à Québec pendant la même période est de \$447,727.28; que le salaire du percepteur du revenu à Perth est de \$1,200 et celui du percepteur à Québec est de \$1,450.

COMITÉ DES INTÉRÊTS AGRICOLES DE 1882.

M. BURPEE (Sunbury): Je propose qu'il soit produit un état de toutes les dépenses faites par le comité nommé durant la session de 1882, pour s'enquérir de l'opération du tarif sur les intérêts agricoles du Canada, et de faire rapport à ce sujet; le dit état devant donner les informations suivantes:—1. Les noms des personnes appelées et interrogées par le comité, et les montants payés à chacune d'elles pour frais de route et autres dépenses; 2. Les noms des sténographes et commis employés pour prendre les témoignages et préparer le rapport, etc., du dit comité; 3. La personne qui en a fait l'impression; le nombre de copies imprimées, et le coût total de la publication du rapport, des témoignages et autres dépenses incidentes. Aussi, quand et de quelle manière les dits rapports ont été distribués.

M. GUILLET: Je ne puis supposer que cette motion soit faite dans le but d'attaquer le comité ou son rapport. Je ne puis supposer cela; cependant, je désire faire remarquer que le rapport de ce comité a été adopté à l'unanimité, que la minorité n'a fait aucun rapport contraire, et que l'on n'a exprimé aucune opinion contraire en cette Chambre. Je crois que la Chambre n'a jamais autorisé de dépenses plus raisonnables que celles que l'on a faites dans le but d'obtenir les renseignements que le rapport a donnés.

Ça été une chose remarquable de voir qu'on n'a fait aucune opposition à ce rapport quand il a été présenté, et ça aussi été une chose remarquable de voir qu'au moment où l'on présentait une motion pour autoriser la publication de 5,000 exemplaires de ce rapport on anglais et 5,000 en français, les amis des honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre s'y sont opposés, et que la motion a été rejetée; et ce n'est qu'à une séance subséquente, alors que les amis du gouvernement étaient en plus grand nombre, qu'elle a été adoptée. Cela paraissait comme si les honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre désiraient supprimer les renseignements obtenus par ce comité au sujet de l'opération du tarif. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'on s'est opposé à la publication de ce rapport et aussi qu'à la session suivante on a trouvé que ce rapport était si satisfaisant pour le pays, qu'on a exprimé le désir de faire donner et publier les témoignages. On en a distribué un grand nombre d'exemplaires dans tout le Dominion, et cette distribution a eu, je crois, pour effet de faire connaître davantage à la population le résultat de l'opération du tarif sur les industries agricoles du pays. Je pense donc qu'il est à désirer que nous ayons ce rapport, afin de faire voir combien est considérable la quantité d'informations données au pays à un coût si minime.

La motion est adoptée.

NOMINATION DE L'HONORABLE M. J. A. MOUSSEAU AU POSTE DE JUGE.

M. LAURIER: Je propose qu'il soit voté une adresse demandant,—

1. Copie de la pétition à l'Assemblée législative de la province de Québec, contestant l'élection de l'honorable J. A. Mousseau en 1882, pour la division électorale de Jacques-Cartier, et de l'exposé des faits y annexé;
2. Copie de la preuve faite et des faits admis par les parties à la dite pétition lors de l'instruction;
3. Copie du jugement et du rapport de la cour;
4. Copie de la pétition à l'Assemblée législative de la province de Québec, contestant l'élection de l'honorable J. A. Mousseau en 1883, pour la division électorale de Jacques-Cartier, et de l'exposé des faits y annexé;
5. Copie de la commission nommant le dit honorable J. A. Mousseau l'un des juges de la cour supérieure pour la province de Québec.

Beaucoup de ces faits sont de notoriété publique et ont été largement répandus dans le pays par la presse. Je regrette de dire que, dans mon humble opinion, quelques-uns de ces faits sont de nature à rendre passible de la plus grande censure le gouvernement qui a appelé monsieur Mousseau à cette haute position judiciaire, dans un temps comme celui-ci et dans de pareilles circonstances. La Chambre, je l'espère, comprendra qu'en traitant la question comme je le fais, je n'attaque aucunement les qualités professionnelles de M. Mousseau qui le rendent apte à remplir les devoirs de la haute position à laquelle il a été nommé. Pour ce qui est de ces qualités, je n'ai pas un mot à dire ni pour ni contre la nomination; mais je veux parler de la très grave accusation qui pesait sur M. Mousseau au moment de sa nomination, et qui, tant qu'il n'en aura pas été lavé, devrait, dans l'opinion de tous ceux qui font cas de l'honneur de la magistrature, constituer un empêchement perpétuel et effectif à sa nomination. C'est un fait de notoriété publique qu'au

moment même où il a été nommé juge de la cour supérieure du Bas-Canada, il était accusé devant cette cour d'avoir violé la loi concernant les élections, et de plus de s'être rendu personnellement coupable de menées frauduleuses. Et, depuis sa nomination, M. l'Orateur, nous constatons dans la province de Québec ce singulier état de choses, qu'un des juges du pays est exposé à tout moment à se voir contraint de descendre du tribunal sur lequel il siège et de subir son procès au parquet, comme n'importe quel autre individu accusé d'avoir violé la loi qu'il a reçu mission d'appliquer.

C'est certainement un état de choses démoralisant que de voir un juge du pays qui a en son pouvoir la vie, la liberté, l'honneur et la propriété de ses compatriotes, exposé à être, dans n'importe quel temps, déclaré par la cour à laquelle il appartient comme juge, indigne d'exercer ses droits de citoyen. On dira peut-être—et je ne sache pas qu'on puisse apporter une autre défense—que l'accusation ne comporte pas la culpabilité, et que nul ne peut être présumé coupable tant qu'il n'a pas subi son procès et qu'il n'a pas été déclaré coupable par l'autorité compétente. Nous savons, M. l'Orateur, que la maxime qu'aucun homme ne doit être présumé coupable tant qu'il n'a pas été déclaré tel par l'autorité compétente, est une maxime très ancienne et qu'elle est d'application quotidienne; mais, dans mon opinion, ce serait l'appliquer d'une façon déplorable que de l'invoquer en faveur d'un juge du pays placé dans de telles circonstances, et ce devrait être la dernière excuse à apporter en sa faveur. Il est vrai aussi que si l'on continue la poursuite à lui intentée, il peut être honorablement acquitté; il est possible que les accusations soient déclarées non fondées, et il est également possible qu'elles soient déclarées fondées. Mais, M. l'Orateur, je le demanderai à tout homme qui peut rendre un jugement impartial en la matière, si ce n'était pas, pour dire le moins, un acte très indécentement hâtif de la part du gouvernement que de nommer M. Mousseau, alors qu'il était exposé à subir son procès et avant qu'il eût réhabilité son caractère attaqué devant les tribunaux. En parlant comme je le fais, je me place à ce que je crois être le point de vue le plus favorable à M. Mousseau. Je parle comme si la pétition dirigée contre lui venait d'être portée au tribunal; comme s'il n'y avait pas eu de témoignages de donnés, ni de faits prouvés. Mais malheureusement il y a une preuve de faite en rapport avec cette pétition; des faits ont été établis, et ces faits et cette preuve accusent, encore davantage la nécessité où se trouvait le gouvernement d'insister auprès de M. Mousseau pour qu'il rétablît son caractère avant d'être nommé. Depuis qu'il est parti de la Chambre, M. Mousseau a eu le malheur de subir deux élections. Lorsqu'il a cessé de faire partie de cette Chambre et qu'il est devenu premier ministre de la province de Québec, il a dû nécessairement se trouver un siège dans la législature, et il a décidé de briguer les suffrages du comté de Jacques-Cartier.

Comme je l'ai dit, il a dû subir une double élection, et dans les deux cas, il a rencontré de l'opposition—venant non de la part d'un adversaire politique, mais de la part de quelqu'un entretenant les mêmes croyances et les mêmes convictions que lui. C'était une espèce de querelle de famille, et, comme toutes les querelles de famille, celle-ci a été très vive. Le résultat des élections a paru favorable à M. Mousseau. Il fut élu dans les deux occasions, mais dans les deux occasions aussi, son élection a été attaquée en justice. La première décision a été rendue au commencement de mai dernier. Aujourd'hui c'est un fait de notoriété publique répandu dans toutes les parties du pays, que M. Mousseau est chargé d'une grave accusation, qu'il est accusé d'un délit qui dépasse les offenses généralement commises dans les élections, dont il se serait rendu coupable dans le temps qu'il se portait candidat dans le comté de Jacques-Cartier. Peu de temps avant l'élection, trois personnes différentes avaient été poursuivies en justice pour avoir violé les lois du revenu en vendant des liqueurs sans

être munies de permis. Ces trois personnes avaient été convaincues et condamnées à l'amende; leurs fonds de liqueurs avaient été confisqués. On a accusé M. Mousseau d'avoir, pour regagner l'appui de ces trois personnes, promis de leur faire remettre le montant de leurs amendes et leurs liqueurs. De plus on portait l'accusation que ce marché de corruption a été exécuté, du moins pour la partie où M. Mousseau était concerné; et que lui, qui était alors premier ministre de la province, en même temps que procureur général, il a fait remettre les amendes aux trois hommes. Tout le monde conviendra avec moi qu'on ne pouvait porter contre M. Mousseau, alors procureur général, une accusation plus gravo que celle-là. Le procès s'est instruit, comme je l'ai dit, au commencement de mai. Le trois de mai un des particuliers qui avaient ainsi été condamnés à l'amende, a été mis dans la tribune des témoins, où il a subi un interrogatoire. Je cite des parties du rapport publié dans le temps, non pas par un journal partisan, mais par un journal indépendant, le *Star*—; et voici comme se lit le rapport:

André Léger, propriétaire de l'hôtel Rapin, à Lachine, est entré dans la tribune des témoins pour être interrogé de la part du requérant. M. Léger étant une des personnes qui avaient été condamnées à l'amende en trois occasions pour vente de liqueurs sans licence, et à qui les amendes ont été remises subséquemment par le gouvernement, on s'est naturellement intéressé beaucoup à la déclaration que devait faire ce témoin. Sa déposition a été faite d'une manière calme, mesurée et franche, et tous les hommes de loi qui étaient présents l'ont regardée comme très dommageable. Il a déclaré, qu'il tenait l'hôtel Rapin, à Lachine; il a dit qu'il avait été deux fois condamné à une amende de \$75, et une troisième fois à une amende de \$50 et les frais, pour avoir vendu des liqueurs sans permis, lesquelles amendes lui ont été remises par l'honorable M. Wurtele, trésorier de la province. Le témoin a eu, à ce sujet, plusieurs entrevues avec l'honorable M. Mousseau, le défendeur.

Q. Avant cette élection, vous avez toujours été libéral? a demandé M. Mercier.

R. Oui, mais j'ai voté bleu cette fois, dit le témoin en riant.

Q. Avez-vous jamais parlé d'élection à M. Mousseau?

R. Oh, oui; lorsqu'il est venu chez moi avec M. Wurtele, il m'a demandé mon nom et il m'a demandé si j'étais libéral ou conservateur.

Q. Et vous avez répondu?

R. Que je pouvais être conservateur si c'était nécessaire, ou libéral.

Q. Est-ce que M. Mousseau a alors parlé de faire la remise des amendes?

R. En me souhaitant le bonjour, il se tourna vers M. Wurtele et il lui dit de faire ce qu'il pourrait pour ces messieurs (voulant dire les trois subergistes qui avaient été condamnés à l'amende).

Q. Est-ce que c'est vous a porté à changer vos sentiments politiques et à voter pour ce monsieur?

R. Comme de raison que cela m'a influencé.

Q. Lorsque vous avez ainsi voté pour M. Mousseau, croyiez-vous qu'on vous ferait remise de votre amende?

R. Oui, je le croyais, et j'ai dit à mon ami que j'allais voter pour lui. M. Chapman, mon beau-frère, a aussi eu des entretiens avec M. Mousseau et M. Wurtele au sujet de mon amende.

Et le rapport continue comme suit:—

Le contre-interrogatoire de ce témoin a été ajourné à demain pour lui permettre de produire les lettres du trésorier de la province accompagnant la remise de l'amende.

Comme il est dit dans les derniers mots du rapport, le contre-interrogatoire a été ajourné au lendemain pour la production de la lettre de M. Wurtele, trésorier de la province, qui avait fait remise de l'amende et rendu le fonds de liqueurs. Cependant, chose étrange, cette lettre n'a jamais été produite et ce témoin n'a jamais été contre-interrogé. Pourquoi ces déclarations si dommageables du témoin n'ont-elles jamais été contredites et pourquoi le témoin n'a-t-il jamais été soumis au contre-interrogatoire? La raison, c'est qu'un autre témoin a été peu après mis dans la tribune et a pris la même position que M. Léger. C'est un autre homme qui a été condamné à l'amende, et il a prouvé qu'une promesse semblable faite par M. Mousseau a été accomplie par le trésorier de la province. Après cela, M. Mousseau a demandé quartier. Il a offert de remettre son mandat si le requérant voulait ne pas insister sur la perte des droits politiques. Je cite maintenant un extrait du rapport d'un autre journal, la *Gazette de Montréal* du 5 mai dernier, lequel se lit comme suit:

A ce moment, M. Lacoste se leva, et s'adressant au tribunal il dit que d'après le conseil qu'il avait donné à son client, celui-ci avait résigné le mandat qu'on lui disputait, et il demanda que les autres témoins fussent libérés.

M. LAURIER.

M. Mercier ajouta et demanda jusqu'à aujourd'hui pour décider s'il allait continuer la poursuite.

L'honorable juge Torrance a ordonné que les témoins fussent présents ce matin à 10 heures. La cour a été ajournée jusqu'à cette heure. Son Honneur a exprimé l'intention qu'il avait de voir à ce que l'audition de la cause se fit de la façon la plus stricte et la plus franche. La loi anglaise concernant les élections, dit-il, exige la preuve, non-seulement de la transgression par la personne accusée, de la lettre, mais aussi de l'esprit, et en conséquence il faut traiter ce cas avec un esprit tout à fait équitable.

Le jour suivant, le requérant était venu à la conclusion de ne pas presser davantage l'examen des accusations de corruption personnelle proférées contre M. Mousseau; mais de clore la cause en acceptant sa résignation. Je cite encore le *Star* du 5 mai:

Après que nous eûmes mis sous presse hier après-midi, Pierre Godin, hôtelier de Lachine, a déclaré qu'il avait été poursuivi trois fois en justice par le département du revenu, et que ses liqueurs avaient été confisqués, mais que plus tard, vers le temps de l'élection, les amendes et la liqueur lui avaient été remises.

Un grand nombre d'hommes politiques et d'autres personnes étaient présents au tribunal ce matin lorsque M. Mercier a déclaré à la cour qu'il désirait ajouter la déclaration suivante à son dossier:—

"Vu la déclaration faite hier en séance du tribunal, par le défendeur, à l'effet qu'il a consenti à faire invalider l'élection avec frais, le requérant se désiste de cette partie des conclusions qui demande la perte des droits politiques pour le défendeur."

Ceci met fin à la cause, qui sera cependant appelée lundi prochain.

Je dois dire que M. Mercier a déclaré par la suite dans un débat public dont je parlerai dans un instant, qu'il avait abandonné la partie de la poursuite qui demandait la perte des droits politiques de M. Mousseau, à la prière pressante des amis de M. Mousseau, qui avaient fait appel à sa sympathie et à sa miséricorde.

M. OUMET: Cinq mille dollars; cela a provoqué une bonne partie de la sympathie.

M. CAMERON: Cela n'améliore pas beaucoup l'affaire.

M. LAURIER: Si l'honorable député de Laval (M. Ouimet) pense qu'un homme qui dit qu'il en a corrompu un autre, a qualité pour être nommé juge, il a droit à son opinion; dans tous les cas, nous ne pensons pas la même chose. Je parlerai de cette question en temps opportun. Les plus chauds amis de M. Mousseau, au lieu de plaider ce qu'il a lui-même plaidé plus tard, qu'il avait corrompu un adversaire pour éviter la perte de ses droits politiques, devraient regretter que M. Mousseau n'ait pas fait produire la lettre, n'ait pas fait contre-interroger le témoin, et surtout que lui-même ne soit pas entré dans la tribune des témoins pour expliquer l'affaire. Toutes ces circonstances—n'avoir pas produit la lettre, n'avoir pas fait contre-interroger le témoin, le refus de M. Mousseau d'entrer dans la tribune des témoins et y donner, comme un homme, les explications qu'il avait à offrir,—ont laissé l'impression tout à fait pénible que l'accusation était fondée et qu'elle était vraie—sans conteste, et que M. Mousseau n'osait pas y faire face. Une autre élection a eu lieu, et M. Mousseau a été remis dans la même position. Il a été élu de nouveau, et de nouveau son élection a été attaquée en justice; et son élection a été attaquée en justice non-seulement pour menées corruptrices pratiquées par lui personnellement lors de la dernière élection, mais aussi—je le dis pour être compris—pour les accusations mêmes qui n'avaient pas été examinées dans le premier procès. On dira peut-être que ces accusations ayant été formulées lors d'une élection précédente ne pouvaient pas être ramenées et devenir le sujet d'une seconde controverse.

Ce peut être une question à débattre de savoir si la chose pouvait ou ne pouvait pas être permise dans un procès ultérieur. Je ne doute aucunement que le rapport du juge nous aiderait considérablement à régler ce point, mais ce que je soumets au sens commun des membres de cette Chambre, c'est qu'à cause de la conduite tenue ensuite par M. Mousseau, des accusations et des allégations nouvelles, il ne pouvait guère empêcher le requérant de s'enquérir des accusations portées dans le premier procès et qui n'ont pas

été examinées complètement. Et quelle en est la raison ? La raison vient d'être donnée par le député de Laval (M. Ouimet), c'est que M. Mousseau dit que si les accusations n'ont pas été examinées la chose vient simplement de ce qu'il y a eu connivence entre lui et la partie adverse. A la nouvelle élection, M. Mousseau a rencontré le même adversaire qu'à la première. Au second procès en invalidation d'élection, M. Mercier, chef de l'opposition dans l'Assemblée législative, et avocat du requérant, qui avait aussi été retenu dans le premier procès, a été carrément accusé par la *Minerve*, principal organe du parti conservateur dans la province de Québec, d'avoir reçu \$5,000 comme prix vénal de l'abandon de cette partie de la poursuite qui demandait la perte des droits politiques dans le premier procès. En justice pour M. Mercier, je dois dire qu'il a repoussé l'accusation ; qu'il a intenté un procès pour réhabiliter son caractère, et que le procès est encore pendant devant les tribunaux. Mais voici une assertion d'un côté et une assertion de l'autre ; et je placerai franchement la question dans l'intérêt de M. Mousseau lui-même. L'assertion de M. Mousseau, c'est qu'il a payé \$5,000 pour acheter M. Mercier, et voici la dénégation de M. Mercier ; mais de quelle façon la chose vient-elle au secours de M. Mousseau dans la présente affaire ?

Quel bénéfice M. Mousseau pourrait-il retirer de sa propre assertion s'il venait devant un tribunal et produisait des témoins pour prouver qu'un marché avait été conclu par lui en sa qualité de procureur général ? dira-t-il : Il est vrai que je l'ai accusé, mais je l'ai accusé à tort ? Mais qu'il l'ait accusé à tort ou à raison, il y a contre lui l'accusation d'avoir transgressé la loi afin d'empêcher l'examen de la question de savoir s'il devait perdre ses droits politiques. Viendra-t-il lui-même devant le tribunal s'accuser personnellement d'avoir fait un marché de corruption ; d'avoir commis un autre crime. Si une pareille alternative peut lui servir à quelque chose, je ne puis comprendre comment, car je n'ai pas encore vu le cas d'un homme qui vient étaler sa propre scélératesse devant un tribunal, ni d'un homme qui croit bénéficier en faisant l'exposition de ses propres fraudes. Maintenant tous ces faits sont notoires. Ils sont tous connus du public. Ils ont été à maintes reprises exposés et réitérés dans la presse. Je demande si, dans de pareilles circonstances, ce n'est pas un outrage à l'opinion publique que de nommer un homme chargé de sa propre accusation, au plus haut emploi judiciaire de la province. Je soutiens que la conduite du gouvernement n'a pas d'excuse. Je ne dis pas qu'on n'aurait dû le nommer en aucune circonstance, mais je prétends qu'on n'aurait dû le nommer qu'après qu'il aurait refait sa réputation et qu'il se serait lavé de toutes les imputations dont son caractère est entaché. Et puis, si je dois exprimer mon propre sentiment sur les motifs du gouvernement, j'avoue candidement que je ne crois pas que le gouvernement eut fait une telle nomination dans de pareilles circonstances s'il n'avait pas eu de complicité avec ceux qui ont mis les affaires de la province de Québec dans un si déplorable état. Si le gouvernement n'avait pas conspiré pour maintenir ses amis et ses favoris au pouvoir, je ne crois pas que le gouvernement eut nommé M. Mousseau. Je crois que le sentiment des convenances qui a toujours animé le premier ministre lorsqu'il a fait des nominations judiciaires, aurait été tel qu'il aurait insisté pour que M. Mousseau ne fût pas nommé jusqu'à ce qu'il eût lavé son caractère.

Je ne prétends pas faire de puritanisme ; je ne fais pas parade de vertu supérieure. Je connais les faiblesses auxquelles les hommes les mieux intentionnés peuvent être sujets. Je sais que la loi relative aux élections est stricte et sévère, et que plusieurs ont vu leurs élections invalidées et ont perdu leurs droits politiques pour des fautes qu'on ne pouvait pas strictement appeler des fautes contre la morale, mais qui étaient des fautes contre la loi statutaire.

Quelques honorables DÉPUTÉS : Très bien.

M. LAURIER : Est-ce que les honorables messieurs prétendent dire qu'un homme qui s'appelle le procureur général de Sa Majesté, qui abuse de son autorité et qui commet des fautes contre la loi, afin d'arriver à son but de corruption n'est pas coupable d'une faute contre la loi morale ? Je dis que c'est un abus de pouvoir impardonnable pour un homme accusé d'une offense, que d'empêcher l'enquête et d'éviter de subir son procès en corrompant l'autre partie. Un tel homme ne cherche à pallier une faute qu'en en commettant une autre. Je soutiens de plus que la nomination d'un tel homme, dans de pareilles circonstances, est un attentat à la dignité et à la vertu de la magistrature. Contre M. Mousseau, personnellement, je n'entretiens aucun sentiment d'hostilité. Je ne voudrais pas lui faire le moindre tort, mais je ne puis être indifférent aux conséquences qui suivraient si une pareille conduite de la part du gouvernement n'était pas soumise au tribunal de l'opinion publique. Nous nous devons à nous-mêmes de conserver la dignité et l'efficacité de la magistrature. Il y a certaines choses qui devraient toujours être à l'abri de toute suspicion, et l'honneur de la magistrature est une de ces choses-là ; et je dis qu'il ne suffit pas que la magistrature soit pure, mais qu'il faut encore qu'elle soit à l'abri du soupçon. Il n'y a pas si longtemps que le parti conservateur prétendait qu'un crime commis non par l'homme lui-même mais par ses amis était une cause suffisante pour justifier son exclusion des emplois judiciaires. Il est à la mémoire de tous qu'il y a quelques années, à l'élection générale de 1878, les boîtes du scrutin ont été manipulées, dans le comté de Jacques-Cartier, par quelques amis trop zélés de M. Laflamme. Il est aussi à la connaissance de tous que M. Laflamme n'a pris aucune part à cette offense, qu'il n'en a pas même profité, qu'elle a été commise sans sa participation ; mais quelques jours après, l'un des principaux organes conservateurs de la province de Québec, la *Gazette de Montréal*, parlant des rapports qui circulaient alors et qui disaient que le gouvernement de M. Mackenzie avait l'intention de nommer M. Laflamme juge, disait :

« Quelles qu'aient été les intentions de M. Mackenzie dans le passé, nous avons confiance qu'il ne fera pas à l'opinion commune de la population outrage de nommer M. Laflamme juge, après l'exposition qui a été faite des moyens par lesquels on a assuré sa prétendue élection. »

Maintenant, M. l'Orateur, si les honorables députés qui siègent de l'autre côté de la Chambre adhèrent encore à l'opinion qui a été exprimée par leurs principaux organes, il y a cinq ans, ils n'auront pas de condamnation assez forte contre le présent gouvernement. Comme je l'ai dit il y a un moment, cette offense—car c'est une offense—n'a pas été commise avec l'approbation de l'homme au bénéfice de qui on voulait la commettre. Dans l'espace qui nous occupe, M. Mousseau lui-même a été accusé devant un tribunal d'avoir fait un marché de corruption éhontée, d'avoir prostitué la position qui lui avait été confiée, et vous avez l'aveu de sa bouche que ses amis ont acheté l'autre partie et qu'il a bénéficié de la chose. Dans de telles circonstances, je répète que si les honorables messieurs adhèrent encore à l'opinion exprimée par l'un de leurs principaux organes, ils ne peuvent trop vigoureusement censurer ce gouvernement ; et j'espère—c'est peut-être un espoir trompeur—qu'ils m'appuieront dans la demande que je fais pour obtenir ces documents le plus tôt possible.

M. OUIMET : M. l'Orateur, si je me lève pour dire quelques mots en réponse à l'honorable député de Québec, je ne le fais pas précisément pour justifier le gouvernement—je suppose qu'il n'a pas besoin de ma voix pour le justifier, car je suis sûr qu'il se justifiera en temps convenable ;—mais je me lève comme ami d'un homme qui a été des nôtres pendant nombre d'années, et qu'un grand nombre de membres de cette Chambre ont appris à estimer et à respecter comme un homme d'une grande habileté, comme un homme jouissant d'un haut caractère personnel. Je suis heureux,

M. l'Orateur, que l'honorable député ait eu le courage—je pourrais dire la faiblesse—de terminer son discours en disant qu'il n'entretient aucun sentiment d'hostilité personnelle envers l'honorable M. Mousseau, contre qui, cependant, il venait de faire un vigoureux appel aux préjugés des membres de cette Chambre qui ne connaissent pas l'honorable monsieur.

Je soutiens que le caractère personnel de M. Mousseau est de beaucoup au-dessus de toutes attaques faites contre lui dans cette Chambre, surtout en son absence et en arrière de lui, alors qu'il est dans l'incapacité de se défendre. Je suis convaincu que tous les membres de cette Chambre qui ont connu cet honorable monsieur, prendraient volontiers la parole pour le défendre. Bien qu'il ait été persécuté et traîné devant les tribunaux pour de prétendues infractions aux lois des élections de la province de Québec, bien que ces accusations aient été vociférées contre lui pendant des mois, et l'aient politiquement ruiné, je dis que plusieurs des honorables députés qui m'entourent en ce moment, se lèveraient avec plaisir et rendraient témoignage de l'honorabilité et de la respectabilité de M. Mousseau, et diraient qu'ils savent mieux ce qui en est.

Ils diraient que bien qu'il lui soit arrivé de subir l'extrême rigueur de la loi des élections, M. Mousseau, à cause de ses aptitudes légales, de sa respectabilité, de son honnêteté bien connue, et de son caractère élevé, était tout à fait digne de faire partie de la cour supérieure du Bas-Canada. Maintenant, M. l'Orateur, qu'il me soit permis de dire, en réponse à quelques-unes des insinuations—je ne les qualifierai pas—faites contre le caractère de M. Mousseau, que cette preuve dont il est tant parlé a été soumise à un juge du pays, l'honorable juge Torrance, qui, après avoir entendu tout ce que les témoins avaient à dire, a rendu son jugement et a déclaré solennellement que si la cause lui avait été soumise, même avec les accusations dont a parlé mon honorable ami, non-seulement il ne lui aurait pas fait perdre ses droits politiques, mais il n'aurait pas même invalidé son élection.

Cela suffit, M. l'Orateur, pour venger l'honorabilité de M. Mousseau comme homme de loi, car son caractère personnel n'a pas besoin d'être vengé, au moins dans cette Chambre. Il n'est pas nécessaire que j'en dise davantage; mais je veux aller aussi loin que l'honorable monsieur. Pas plus tard qu'il y a deux jours, nous étions à discuter dans la Chambre un bill réformant la loi de la preuve dans les causes criminelles. Le but du bill était de donner à l'accusé le privilège d'être entendu dans sa propre cause; et tous les honorables députés qui ont parlé en faveur du bill—et l'honorable député de Québec-Est, bien qu'il n'ait pas parlé, a voté dans ce sens—ont prétendu que le fait qu'un prisonnier qui n'offre pas son propre témoignage ne devait pas être interprété contre lui—que cela ne pouvait pas même faire naître la moindre suspicion de culpabilité. Nous avons prétendu, d'un autre côté, que le juge et surtout le jury, considéreraient un tel refus comme une confession de culpabilité; ces honorables messieurs ont dit avec beaucoup d'emphase: "Oh! il n'y a rien de pareil; le prisonnier n'est pas tenu de donner son témoignage," et le fait qu'il ne donne pas son témoignage ne fera jamais présumer à un homme intelligent que le prisonnier est coupable. Quel est le raisonnement qu'on nous fait actuellement? C'est que, comme M. Mousseau n'a pas jugé à propos ou n'a pas pensé convenable, ou n'a pas cru qu'il était de sa dignité de monter à la tribune des témoins et de faire sous serment une déposition contre un homme qui, l'honorable monsieur a dû l'admettre—bien qu'il dit qu'il fût libéral, membre de son propre parti,—se vantait d'avoir vendu son vote; se vantait d'avoir été corrompu par les amis de M. Mousseau—parce que M. Mousseau n'a pas jugé à propos de s'abaisser au niveau de cet homme, on trouve dans cette Chambre un honorable député pour dire qu'un tel refus de la part de M. Mousseau constitue une présomption de culpabilité. L'honorable député a évidemment

M. OUMET.

oublié le vote qu'il a donné l'autre jour. Il a oublié ce qu'il a approuvé il y a quelques jours; et bien qu'il prétende n'avoir aucun sentiment d'hostilité personnelle à l'égard de l'honorable monsieur Mousseau, bien qu'il dise ne se lever que pour défendre l'honneur et la dignité de la magistrature, je dis que la passion lui a enlevé de la mémoire le principe qu'il a posé il y a quelques jours. Dans son esprit et dans son cœur, il a oublié de mettre en pratique le principe même qu'il voudrait voir appliquer au criminel de la dernière classe qui subit son procès et qui peut entrer dans la tribune des témoins. L'honorable monsieur a parlé de ce qu'il appelle la notoriété ou les faits notoires. Il y a beaucoup de faits notoires dans ce—je ne dirai pas procès, ni contestation—mais dans cette persécution, qui a été dirigée jour par jour contre l'honorable M. Mousseau depuis qu'il a été envoyé à Québec pour y prendre la direction du gouvernement.

M. CASGRAIN: Qui l'a envoyé?

M. AMYOT: L'opinion publique.

M. OUMET: Qui l'a envoyé? Je suppose que l'honorable monsieur qui pose cette question ne sera jamais requis par aucun parti ni personne d'aller là ni autre part. L'honorable préopinant citant de vieilles maximes de loi qui sont respectées, a dit au sujet du fait que \$5,000 ont été payées par les amis de M. Mousseau pour faire discontinuer la poursuite, qu'il n'a jamais vu un homme plaider sa propre scélératesse. L'honorable monsieur a encore oublié d'appliquer le principe qu'il a défendu l'autre jour. Lorsqu'il a déclaré que l'honorable M. Mercier, le chef reconnu du parti libéral dans la province de Québec, avait accepté comme prix de sa vente \$5,000 pour discontinuer ces procédures, il aurait dû se sentir pris de cette indignation qu'il a montré contre la culpabilité énorme de M. Mousseau. En insinuant que ces \$5,000 ont été payés par les amis de M. Mousseau et par un ami particulier de l'honorable monsieur, un des principaux soutiens de l'honorable député dans le comté qu'il représente, M. Trudel, il a plaidé la scélératesse de son propre parti. C'est une querelle de famille. Je ne sais comment l'honorable monsieur appellerait la chose, mais il se querelle certainement avec ses amis, comme il l'a fait en félicitant un homme d'une position inférieure—ce nomme Léger,—qu'il prétend avoir été acheté par M. Mousseau. L'honorable monsieur prétend que le chef de son propre parti a été acheté, et il nous signale la chose et plaide la scélératesse de son parti.

Non-seulement je regrette le discours de l'honorable monsieur; non-seulement je le regrette au point de vue national; non-seulement je le regrette comme membre de cette Chambre et comme ami de M. Mousseau, mais encore à cause de l'honorable monsieur et à cause de ses amis. Sur quoi appuie-t-il ces accusations? Sur des documents qui ne sont pas même devant la Chambre, en violation des premières règles parlementaires, lesquelles défendent à tout député de citer des papiers qui ne sont pas produits. Il ne devrait pas se lever ici et porter ces accusations lorsqu'il sait que M. Mousseau ne peut être amené devant cette Chambre, si ce n'est en vertu d'une motion demandant sa mise en accusation, lorsqu'il sait que nous ne pouvons lui faire son procès. Mais l'honorable monsieur avait pour but de faire le procès à un vieil adversaire et de le frapper, car lorsque M. Mousseau faisait partie de cette Chambre il a combattu avec succès l'honorable député de Québec-Est. Comme je l'ai dit, nous ne pouvons instruire le procès de M. Mousseau que si nous le décrétons d'accusation au moyen d'une motion. Je soutiens que bien qu'il y ait une culpabilité morale dans l'acte, si l'accusation est fondée; bien qu'il y ait quelque chose que la loi condamne, l'honorable monsieur sait très bien que si tous les honorables membres de cette Chambre devaient être amenés ici et qu'on leur reprocherait tous les actes qu'ils ont commis volontairement ou involontairement—je le dis avec intention,—combien de fois, au cours d'une contestation élec-

torale, ne sommes-nous pas approchés par des personnes qui n'ont pas d'autre chose en vue que de nous compromettre, que de nous faire dire des paroles compromettantes, et ensuite, comme ça a été le cas en cette affaire, de les amener contre nous ?

Ça été là une autre scélérateuse du parti auquel appartient l'honorable monsieur. M. Mousseau a été soutenu par les libéraux dans Jacques-Cartier; il a été appuyé par M. Mercier, par M. Laflamme et les hommes dirigeants du parti libéral à Montréal, et ils ont donné des lettres à leurs amis du comté qui leur disaient non-seulement de soutenir M. Mousseau, mais les engageant à travailler pour lui. Après avoir employé leurs propres agents au travail fait en faveur de M. Mousseau, ces mêmes agents, à peu d'exceptions près, ont été les hommes qui se sont retournés et qui sont venus déclarer qu'il y avait eu des actes de corruption commis durant l'élection. Et je dis, M. l'Orateur, que l'honorable député a bien mauvaise grâce de venir étaler devant cette Chambre toute la scélérateuse dont son parti s'est rendu coupable dans cette élection. Je reviens à ce fait que l'honorable M. Mercier lui-même a donné à ses amis des lettres les engageant à appuyer M. Mousseau; l'honorable M. Mercier lui-même a été l'homme qui a appuyé M. Mousseau à se faire élire, et, après cela, lui et ses amis se sont retournés; il est entré dans la cause comme avocat, il a persécuté M. Mousseau. J'ai entendu M. Mercier dire sur les tréteaux, pendant la dernière élection dans Jacques-Cartier, qu'il avait suivi M. Mousseau pas à pas, et que si M. Mousseau était de nouveau élu, la poursuite serait continuée; et M. Mousseau savait que si M. Mercier ne pouvait imposer ses conditions—car il voulait devenir membre du cabinet Mousseau—lui, M. Mousseau, serait châtié, pour sa résistance à le faire entrer comme collègue et comme ministre dans son cabinet.

Eh bien ! M. l'Orateur, c'est là un des traits particuliers, un des traits les plus repoussants de toute cette persécution dont M. Mousseau a été l'objet, et je répète que nous ne pouvons intervenir dans cette affaire. Je soutiens que par ses capacités comme homme de loi, par son talent, son caractère et ses hautes qualités, M. Mousseau était digne de l'honneur que lui a fait le gouvernement en le nommant juge. Je soutiens que la magistrature a fait l'acquisition d'un membre digne d'elle, et bien que son procès d'élection soit encore pendant, il suffirait, je suppose, de quelques centaines ou quelques milliers de piastres pour l'en délibérer, attendu que mes honorables amis de l'opposition sont toujours prêts à se laisser persuader ou à accepter une proposition gracieuse. Bien que ce soit une chose facile pour M. Mousseau de se tirer de là, la magistrature n'est aucunement déshonorée par sa présence et ne le sera jamais.

Je sens, M. l'Orateur, qu'en exprimant cette opinion, j'ai l'approbation de tous ceux des honorables membres de cette Chambre, oppositionnistes comme ministériels, qui ont connu M. Mousseau, et pour ma part, je félicite le gouvernement de cette nomination.

M. CASGRAIN : M. l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours de mon honorable ami le député de Québec (M. Laurier), et j'ai écouté aussi la réponse faite à ce discours par l'honorable député de Laval (M. Ouimet). J'ignore si c'est là le mode de défense que le gouvernement se propose d'adopter; mais quels que soient les mérites ou démerites personnels de M. Mousseau, c'est lui qui s'est fait la réputation dont il jouit actuellement dans toute la Confédération. Que les actes qu'on lui reproche soient vrais ou faux, l'opinion publique n'a pas à s'en occuper pour le moment. Les accusations sont là, et le public en est saisi. M. Mousseau, à tort ou à raison, possède la réputation que l'on sait.

Maintenant, M. l'Orateur, il est inutile de vouloir déguiser le fait que le plaidoyer de mon honorable ami le député de Laval, plaidoyer de corruption contre le parti libéral et

de corruption faite à l'instigation de ses propres amis, ne saurait aucunement pallier ce que je pourrais appeler en me servant de ses expressions, la corruption dégoûtante dont son parti s'est rendu coupable, dans nos rangs.

Mais je considérerai la question à un autre point de vue. L'honorable député de Laval a révélé le fait—c'est-à-dire qu'il a laissé sortir le chat du sac—le fait que M. Mousseau avait été exilé à Québec; et de fait nous avons vu M. Mousseau, qui était alors ministre ici, quitter les banquettes ministérielles d'Ottawa pour venir à Québec, remplacer qui ? Remplacer l'honorable secrétaire d'Etat, que je ne vois pas à son siège en ce moment, mais qui devrait y être, puisque j'ai à le mettre en cause. Son absence ne m'empêchera pas de parler, toutefois. Quelle a été la conséquence du transfert de M. Mousseau à Québec ? Le fait est notoire, et j'attire l'attention de la Chambre et du public sur ce fait; c'est la continuation de l'ingérence indue des autorités fédérales dans les affaires de la province de Québec.

Plusieurs honorables DÉPUTÉS : Ecoutez, écoutez.

M. CASGRAIN : Les membres de la droite peuvent en rire, mais ils doivent m'en croire aussi, car c'est le cas.

Nous avons en l'agrément de recevoir M. Mousseau, qu'on nous envoyait comme premier ministre. Il a merveilleusement réussi dans la mission qu'on l'avait chargé de remplir, si bien que l'administration dont il était le chef s'est écroulée d'elle-même.

A ce moment, les ministres fédéraux sont intervenus en disant : " Nous allons prendre M. Mousseau sous notre protection et lui trouver un asile confortable, puis nous verrons à lui donner un successeur."

Sans vouloir considérer en elle-même la nomination de M. Mousseau, je dis que cette nomination constitue une ingérence indue dans nos affaires et qu'elle n'est que la conséquence de l'ingérence qu'on a commise l'année dernière, dans les affaires de la province d'Ontario. Le gouvernement fédéral montre une hostilité marquée pour le cabinet local d'Ontario et une affection non moins marquée pour le cabinet de Québec. Je crois que si les honorables membres de la droite, qui sont si fiers de leur Confédération, voulaient réfléchir que le gouvernement actuel cherche à centraliser tous les pouvoirs à Ottawa, et non pas à maintenir la Confédération, mais nous conduire graduellement à l'union législative, ils verraient qu'ils suivent la voie qu'ils voulaient suivre, ou du moins que quelques-uns d'entre eux voulaient suivre alors.

Maintenant, je m'oppose pour cette raison à l'ingérence dont il s'agit, parce que, si elle continue plus longtemps, elle sapera la Confédération par la base. Il n'y a rien de plus propre à ruiner la Confédération que cette ingérence de la part des autorités fédérales.

M. LANDRY : A la question, à la question.

M. CASGRAIN : Eh bien ! si ce n'est pas la question, je crois que la chose vous touche d'assez près.

Puis, qu'avons-nous vu ? Prenez l'administration antérieure, celle de M. Chapleau, qui était tout simplement ce que l'on pourrait appeler une succursale, une agence du gouvernement fédéral. Il est vrai que cette administration est arrivée au pouvoir dans des circonstances qui, au point de vue constitutionnel, ne répondaient pas exactement aux vœux de mon honorable ami le premier ministre, qui, cependant, a ri dans sa barbe quand il a vu le succès que le jeu obtenait.

Maintenant, M. l'Orateur, permettez-moi de faire allusion au dossier du chef du cabinet quant aux nominations judiciaires. Je reconnais volontiers que jusqu'à ce jour il avait maintenu la dignité de la magistrature. Dans une ou deux circonstances peut-être, les hommes qu'il avait choisis n'ont pas répondu à son attente, mais je ne l'attaquerai pas à ce sujet. Je puis le féliciter d'avoir respecté la dignité de la

magistrature en général ; mais dans cette circonstance malheureuse, il a fait, selon moi, je dois le dire, une grave erreur.

Comme l'a remarqué mon honorable ami le député de Québec-Est, il peut se faire que l'on prouve les accusations portées contre M. Mousseau, et alors que ferons-nous dans la province de Québec ? Mettrons-nous M. Mousseau en accusation devant cette Chambre, lorsqu'il vient d'être nommé juge par les honorables membres du gouvernement et lorsqu'il y a une forte majorité prête à appuyer le premier ministre. M. Mousseau continuera d'administrer la justice ; mais tant qu'il restera sous le poids de ces accusations, il sera, selon moi, une honte pour la magistrature. C'est pourquoi je considère qu'il est de mon devoir de demander que toutes les pièces qui se rapportent à cette affaire soient soumise, afin que nous soyions en possession de tous les renseignements.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je regrette vivement que l'honorable député qui a fait cette motion n'ait pas jugé à propos, auparavant, de consulter le dossier de la cause ; cela l'aurait mis en position de rendre justice à l'homme qu'il a si déloyalement attaqué dans cette Chambre lorsque celui-ci est absent et ne peut se défendre. L'honorable député a fait une cause *ex-parte*. Il s'est borné à certaines pièces, sur lesquelles il s'est appuyé pour porter des accusations contre l'honorable juge, M. Mousseau. Je ne dirai pas que cet oubli de l'honorable député a été volontaire et délictueux ; mais assurément, avant de porter une accusation aussi grave contre un membre de la magistrature, avant d'accuser les membres du gouvernement même, et surtout l'honorable premier ministre, d'avoir fait une nomination déshonorante pour la magistrature, je dis que l'honorable monsieur aurait dû se faire un devoir d'étudier chaque pièce du dossier, depuis la première jusqu'à la dernière, au lieu de se présenter ici avec quelques-unes de ces pièces seulement. Mon honorable ami le député de Laval a rapporté les paroles prononcées par l'honorable juge Torrance lors du jugement rendu par celui-ci dans cette cause. Ces paroles constituaient une partie importante du dossier, et elles ne devraient pas en être omises. Elles auraient dû être soumises à la Chambre comme faisant partie de la preuve, afin que M. Mousseau pût en profiter.

Mais, M. l'Orateur, il y a bien plus encore. L'honorable monsieur prend le dossier du premier procès, il prend la pétition et les témoignages, mais il ne parle pas du jugement. Le jugement a été favorable à M. Mousseau, mais on l'omet. Arrive le deuxième procès, le deuxième procès en invalidation d'élection, et une nouvelle pétition est présentée contre l'honorable M. Mousseau, député élu. Dans cette pétition on alléguait tous les actes en général qui sont considérés comme constituant une violation de la loi, et certaines accusations spéciales, je n'en ai aucun doute, sont formulées. L'honorable député fait allusion à ces accusations comme étant les véritables accusations. Puis, dit-il, dans le moment où les accusations dont il s'agit, accusations de corruption personnelle, planent sur lui, dans le moment où l'affaire est pendante devant les tribunaux, et avant que le jugement ne soit rendu, les membres du gouvernement nomment M. Mousseau juge.

Mais, encore une fois, pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas été consulter le dossier, et pourquoi a-t-il négligé de prendre connaissance des parties les plus importantes de ce dossier ? S'il avait pris cette peine, il aurait vu la réponse faite sous serment par M. Mousseau à ces accusateurs. Il aurait trouvé là l'affidavit de M. Mousseau, qu'il aurait dû soumettre à la Chambre en même temps que la pétition. Il aurait dû en parler ; pourquoi ne l'a-t-il pas fait ? Je ne dirai pas qu'il s'en est abstenu à dessein, parce que je ne puis croire que l'honorable député soit capable de faire une telle chose ; mais en tous cas il se présente ici, lui, membre du parlement, comme s'il avait reçu un mandat des adver-

M. CASGRAIN.

saires de M. Mousseau, pour porter contre celui-ci, devant ce haut tribunal de la Chambre, les mêmes accusations qui ont été portées déjà devant la cour supérieure de la province de Québec.

M. l'Orateur, je dis que cela est très déloyal. C'est très injuste pour l'honorable M. Mousseau. Je ne dirai pas que c'est injuste pour nous, mais la Chambre décidera si l'honorable monsieur était justifiable de lancer ces accusations devant elle — car nous allons, naturellement, demander à la Chambre de rejeter cette accusation.

Je regrette que l'affidavit dont il s'agit ne soit pas en anglais, vu qu'il serait alors compris de chacun des honorables membres. Mais il a été rédigé en français et signé par l'honorable M. Mousseau, qui l'a aussi attesté devant les tribunaux. Ce document, qui répond aux accusations portées contre l'ex-premier ministre, doit être consigné au volume des *Débats* et livré à la publicité, en justice, je crois, pour l'honorable monsieur, pour la Chambre et pour le gouvernement.

Voici l'affidavit :

Le dit défendeur, Joseph Alfred Mousseau, conseil de la Reine, membre du Conseil Privé, procureur général et premier ministre de la province de Québec et membre siégeant pour le district électoral de Jacques-Cartier, étant dûment assermenté sur les Saints Évangiles, dépose et dit :

Qu'il est le défendeur en cette cause et qu'il a été le 26 septembre élu pour représenter le district électoral de Jacques-Cartier à la Chambre d'Assemblée de la province de Québec, par une majorité de cent à cent dix.

Qu'il a fait son élection loyalement et honnêtement et sans enfreindre en quoi que ce soit, la loi électorale, sans enfreindre, en un mot, aucune des lois édictées sur les manœuvres frauduleuses en matière d'élections parlementaires.

Qu'il a besoin, à cause de la guerre incessante et implacable qu'on lui fait depuis le mois d'avril dernier, de suivre lui-même l'instruction de cette cause pas à pas, et jour par jour, lorsque cette instruction se fera.

Qu'il lui est impossible de s'occuper maintenant de la présente pétition d'élection, parce que les travaux qu'il a à préparer comme chef du cabinet pour la prochaine session, nécessiteront sa présence presque constante au siège du gouvernement.

Que sans avoir le moindre désir de se plaindre, le déposant doit ajouter : Que lors de la première pétition d'élection présentée contre lui comme membre représentant le district électoral de Jacques-Cartier, faute de s'en être occupé, il s'est produit des témoignages dont il a depuis constaté l'inexactitude et la fausseté.

Qu'il fait en cela particulièrement allusion au témoignage produit sur certaines paroles qu'on lui a prêtées à Lachine, chez l'hôtelier Léger, en août mil huit cent quatre-vingt-deux, alors qu'il était candidat à l'élection d'un membre pour représenter le dit district électoral de Jacques-Cartier à la Chambre d'Assemblée de Québec.

Qu'il résulterait de ces paroles prêtées au dit déposant, que ce dernier aurait promis de remettre au dit Léger le montant d'une pénalité à laquelle il avait été condamné, si lui le déposant était élu, laquelle remise eut lieu quelque temps après, et laquelle prétendue preuve aurait, paraît-il, justifié même la déqualification du déposant.

Que les faits réels se rapportant à cet incident sont, que le défendeur n'a jamais prononcé les paroles qu'on lui a prêtées, qu'au contraire, il aurait dit à Léger de ne pas lui parler de ces choses qui ne le regardaient pas, et qu'en temps d'élection c'était toujours dangereux, et que si plus tard le gouvernement a remis cette pénalité à Léger comme à vingt-cinq ou trente autres aubergistes des divers comtés avoisinant Montréal, la chose a été purement et simplement un acte de saine politique et de sage administration.

Qu'en effet vingt-cinq ou trente aubergistes, contre lesquels il n'y avait rien dans les archives de la police et qui s'étaient adressés en temps opportun pour avoir leur certificat avaient été victimes de la lenteur des conseils municipaux à leur accorder tel certificat et qu'entre le temps où ces aubergistes avaient ainsi fait application et le temps où les corps municipaux leur avaient accordé le certificat demandé, ils avaient été poursuivis pour vente sans licence.

Le gouvernement dans de telles circonstances était tenu en honneur, en justice et en équité, quand on lui démontrait des cas aussi évidents de bonne foi d'un côté et de surprise de l'autre, de ne pas profiter de sa position et de ne pas exiger au même temps des aubergistes honnêtes et de bonne foi, le prix d'une licence et le prix d'une pénalité pour une infraction qui n'était au fond qu'apparente et caractérisée par aucune mauvaise intention.

Que dans le cas de Léger, comme dans le cas de plusieurs autres aubergistes, leur application avait été faite au gouvernement dans le mois de juillet précédent, pour remise de la somme de la pénalité ; que le certificat de l'octroi de licence par le corps municipal avait été envoyé au département du trésor avec certains autres documents constatant que le conseil municipal de Lachine était seul responsable du délai et que le gouvernement précédant celui du défendeur avait déjà décidé de fait que dans des cas semblables, le gouvernement ne devait pas exiger la pénalité.

Qu'ainsi, dans le cas où le défendeur serait forcé de faire face aux faits de la première pétition d'élection ci-dessus mentionnée, il devient plus important pour lui de pouvoir être libre et de suivre la présente cause comme il le dit plus haut, pas à pas et jour par jour.

Que le dit défendeur a découvert aussi depuis sa dite première pétition d'élection, grand nombre d'autres faits des plus importants, qui le mettront en état de sortir victorieux de la nouvelle pétition d'élection en cette cause, en autant qu'il serait permis d'y mêler les faits de la première.

Que les dépenses du défendeur pendant sa dernière élection ont été de trois cent quarante piastres et soixante et quinze centins, aussi qu'il appert à l'état reçu à la Gazette Officielle, de son agent M. Louis Allard, et qui doit être publiée dans la Gazette Officielle de Samedi, savoir : le cinq janvier courant.

Que le dit défendeur n'a fait aucune autre dépense pour son élection, et si par impossible il en a oublié ce ne peut être que des dépenses insignifiantes et personnelles, comme par exemple, quelques dépêches télégraphiques et autres dépenses imprévues de ce genre-là. Et le déposant a signé, lecture faite.

Assermenté devant moi à Québec,
ce troisième jour de janvier mil
huit cent quatre-vingt-quatre.

J. A. MOUSSEAU.

T. H. OLIVER,
Commissaire de la Cour Supérieure
district de Québec."

Cet affidavit de l'honorable M. Mousseau doit valoir autant M. l'Orateur, que l'accusation portée contre ce monsieur dans cette pétition. Il doit valoir beaucoup plus, puisque le signataire est un homme de haute position, qui, lorsqu'il l'a signé, était non-seulement conseil de la Reine, mais encore procureur général et premier ministre de la province de Québec. Cet affidavit porte la date du 3 janvier dernier. Il est assermenté, naturellement, et l'on sait ce que cela veut dire. Si M. Mousseau avait osé affirmer sous serment des choses que l'on découvrirait être fausses, il serait poursuivi comme parjure et il l'aurait mérité. Cependant il n'a pas hésité; au contraire, il a fait face aux accusations portées contre lui, surtout à l'accusation contenue dans la première pétition et que trois témoins avaient essayé d'établir. M. Mousseau dit qu'il ne s'est jamais servi de ce langage, qu'il n'a jamais fait ce dont on l'accuse, et qu'il est en mesure de le prouver par d'autres témoins.

L'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) n'a pas voulu donner à M. Mousseau le bénéfice de ce document en le soumettant à la Chambre, et c'est pour cette raison que je dis que l'honorable député n'a pas agi loyalement. Je ne dis pas qu'il l'a fait à dessein et dans le but de nuire à M. Mousseau; mais que ce soit dans ce but ou non, il a fait à celui-ci un tort considérable. Il porte ces accusations contre lui, et il ne permet pas qu'on insère un seul document qui soit en sa faveur. Non-seulement il présente cette motion, mais il répète toutes les accusations lancées contre M. Mousseau, et ne permet pas qu'on produise une seule ligne en sa faveur. Il ne veut pas que le jugement du juge Torrance puisse influencer sur la Chambre ou sur le public qui lira le compte-rendu de ce débat demain, et il ne veut pas que M. Mousseau ait le bénéfice de ce jugement.

De plus, l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) aurait certainement dû produire cet important document, cet affidavit que voici. Il a dû en avoir connaissance et il est sans doute heureux que je l'aie mis devant le parlement, et du fait qu'il sera publié, et justifiera M. Mousseau, et qu'il montrera, dans tous les cas, que M. Mousseau ne craignait pas, et ne craint pas le procès. Le fait que l'honorable monsieur a omis de produire ce document devant la Chambre démontre que l'on est d'avis que le procès ne sera pas continué devant les tribunaux, mais qu'il faut nuire autant que possible à la réputation de l'honorable juge Mousseau.

J'espère qu'après avoir entendu la lecture de ce document et les explications données, la Chambre dira que l'honorable M. Mousseau ne mérite pas de blâme, et que le gouvernement n'a rien fait pour encourir une condamnation. Il a nommé M. Mousseau, contre lequel il n'y a rien. L'accusation portée contre ce dernier l'a été par un ou deux individus, comme c'est le cas dans tous les procès en invalidation d'élection, et nul doute que l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) a souffert de pétitions produites contre lui,

comme j'ai moi-même souffert par suite de semblables pétitions. Nous éprouvons tous du tort lorsqu'on produit des pétitions contre nous; mais avec le temps, le public s'aperçoit que très souvent ces pétitions ne sont déposées que pour essayer de nuire au député ou l'empêcher de comparaître devant un comité d'élections, parce que c'était l'idée à cette époque. Si l'élection d'un député était contestée, il ne pouvait plus comparaître devant le comité des élections; c'était un moyen facile de se débarrasser d'un homme habile; et c'est ce que l'on faisait. Aujourd'hui, ces procès sont portés devant les cours de justice; cependant, si l'on veut persécuter un homme, on persiste à contester son élection. C'était évidemment le cas au sujet de M. Mousseau. Son élection fut contestée une première fois, et annulée. La deuxième fois que son élection est contestée, M. Mousseau déclare sous serment que la déposition de Léger n'aurait jamais pu être maintenue si la contestation de l'élection avait été continuée.

Je ne répondrai pas à l'honorable député de L'Islet (M. Casgrain), qui a jugé à propos de lancer un brocard au secrétaire d'Etat, pendant l'absence de ce dernier, j'espère que l'honorable monsieur attendra, pour attaquer mon honorable collègue, le secrétaire d'Etat, qu'il soit ici; alors il l'attaquera en face, et mon collègue pourra sans doute lui répondre.

Après ces explications, j'espère que la motion sera rejetée.

M. GIROUARD: Je ne me lève pas pour ajouter quoi que ce soit à ce qui a été dit relativement à la haute honorabilité de M. Mousseau. Quelles qu'aient pu être ses fautes politiques, je crois que tout le monde admettra que c'est un honnête homme, et qu'il est non-seulement un honnête homme, mais aussi un avocat capable, et ce sont là, au moins, deux des qualités requises pour faire un bon juge.

Je me lève pour corroborer une partie de l'affidavit de M. Mousseau, que vient de lire l'honorable ministre des travaux publics. J'ai la bonne ou la mauvaise fortune de représenter dans cette Chambre le comté que M. Mousseau a représenté dans la législature de Québec. Bien que je n'aie pas pris part à sa première élection, parce que j'étais alors au Nord-Ouest, et quoique je ne l'aie pas aidé publiquement à sa dernière élection, je crois devoir à M. Mousseau, non comme étant son ami, car nous ne parlons pas ici à titre d'amis, mais comme un acte de justice, mentionner que l'histoire de ce Léger est erronée, et que je le sais personnellement. La première contestation de l'élection de M. Mousseau eut lieu, je crois, au commencement de mai 1882. Ce parlement était en session lorsque je revins chez moi—c'était, je crois, le jour même où M. Mousseau résigna son mandat devant la cour supérieure, et alors nous entendîmes parler de cette histoire de Léger. Je fus l'un des premiers à dire à M. Mousseau que Léger avait été examiné, et son affaire avait été réglée longtemps avant qu'il fût question de la candidature de M. Mousseau dans Jacques-Cartier—de fait elle avait été réglée quelques jours avant mon élection en 1882, en ma présence, par M. Lecavalier, alors député du comté à la Chambre locale. Je dis ceci non-seulement sur ma parole de gentilhomme, mais sur ma parole de membre de cette Chambre, et j'affirme que ce sont là les faits.

Léger avait été poursuivi pour vente de liqueurs sans permis, pendant l'hiver précédent. Le conseil avait examiné si l'on devait accorder cinq, ou six, ou dix permis dans le village de Lachine; et lorsque je parle de Lachine, c'est avec connaissance de cause, parce que c'est là que je demeure. Pendant que le conseil examinait s'il maintiendrait le même nombre de permis, cet homme, qui continuait à tenir sa maison ouverte, fut condamné à l'amende pour vente de boissons sans permis, comme le furent d'autres dans ce comté et dans d'autres comtés. Nous déclarâmes que, vu qu'il avait finalement obtenu un certificat, la couronne devait, dans les circonstances, lui rembourser une partie de

'amende ; et vers le commencement de juillet, dix à quinze ours après le 20 juin 1882, jour où eurent lieu les élections électorales, M. Lecavalier régla l'affaire en ma présence.

Je dirai que je connais Léger aussi bien que je connais n'importe quel membre de cette Chambre. Je ne voudrais pas dire qu'il s'est parjuré, mais je crois simplement qu'il s'est trompé. Il peut avoir parlé du fait que son amende lui avait été remboursée, mais il est impossible qu'il se soit servi, dans les circonstances, des paroles qu'on lui prête.

Je dis ceci comme un acte de justice pour un homme qui a été beaucoup persécuté depuis quelques années — un homme qui occupe aujourd'hui une position importante dans le pays.

Il est regrettable, je crois, que l'honorable député de Québec-Est ait fait cette motion. Il est très important que la magistrature paraisse aux yeux de tout le public d'une réputation pure, et à moins qu'un membre de cette Chambre n'ait en sa possession la preuve qu'un juge ne rendra pas justice à ses concitoyens, un député qui n'est pas disposé à prendre cette responsabilité ne devait pas porter une accusation semblable à celle qu'a formulée l'honorable député de Québec-Est.

M. LAURIER: La Chambre doit se rappeler que le point principal de l'accusation que je porte contre le gouvernement, c'est qu'il a nommé juge un homme qui est actuellement exposé à subir son procès devant un tribunal dont il sera l'un des juges.

Il me semble que c'est la première fois dans l'histoire d'une nation civilisée qu'un homme réellement accusé, même s'il ne subit pas dans le temps son procès, devant un tribunal, d'une infraction à la loi du pays, ait jamais été élevé à la magistrature.

Il se peut que M. Mousseau soit parfaitement innocent de tout ce qu'on lui impute, mais jusqu'à ce que cela soit démontré, pourquoi le gouvernement serait-il si pressé de le nommer? Pourquoi le gouvernement ne lui donnerait-il pas la chance de se disculper devant les tribunaux avant de le nommer juge. A mon avis, et je crois, aux yeux de ce pays, la nomination d'un homme au poste de juge dans de telles circonstances, constitue un scandale public. Selon moi, c'est un scandale de faire descendre un juge, comme cela peut arriver demain à M. Mousseau, de son fauteuil de juge, et de le faire comparaître à la barre pour répondre aux accusations portées contre lui; pour être interrogé et contre-interrogé. Je dis que c'est amoindrir la dignité et l'efficacité de la magistrature.

Voilà le point principal de l'accusation que je porte contre le gouvernement.

Je voudrais que ce fut tout, mais ce qui rend l'accusation encore plus forte, c'est que, jusqu'à présent, les présomptions sont contre M. Mousseau.

L'honorable ministre des travaux publics a dit que j'avais communiqué à la Chambre un rapport tronqué. Je ne sache pas que j'aie tronqué aucune déclaration, et je suis sûr de n'avoir rien dit qui ne fût de notoriété publique, et j'ai soumis tout ce qui était connu. L'honorable monsieur a dit que je n'avais pas fait part à la Chambre des remarques du juge, mais il sait parfaitement qu'aucune remarque faite par un juge lorsqu'il rend jugement ne fait partie du dossier.

J'ai demandé que le jugement de la cour et le rapport fait à l'Orateur fussent produits; et l'on verra dans les journaux toutes les remarques du juge que j'ai pu trouver, et au meilleur de ma connaissance, je les ai toutes communiquées à la Chambre. Elles ne comportent pas le sens que leur ont attribué l'honorable ministre des travaux publics et l'honorable député de Laval (M. Ouimet). Si nous devons croire ces honorables messieurs, le juge Torrance, en rendant jugement, aurait dit que si le procès eût été continué, il n'y avait rien dans la preuve qui pût même faire annuler l'élection, sans parler de la perte des droits politiques de M. Mousseau.

M. GIBOUARD.

J'ignore quelle a pu être la manière de voir du juge Torrance, mais si c'était là son opinion, ça n'était pas celle de M. Mousseau, et de son procureur, puisque, si nous devons les croire, ils ont corrompu la partie adverse pour empêcher que le jugement ne fût rendu. Si les accusations étaient si frivoles, s'il n'y avait rien dans la preuve pour annuler l'élection ou faire perdre à M. Mousseau ses droits politiques, pourquoi diraient-ils qu'ils ont corrompu la partie adverse? Pourquoi a-t-il ensuite résigné son mandat? Pourquoi n'est-il pas allé plus loin? Pourquoi n'a-t-il pas attendu que le jugement fût rendu, après quoi le gouvernement aurait pu le nommer juge sans que personne ne s'y fût objecté?

L'honorable monsieur a aussi dit que j'aurais dû lire l'affidavit de M. Mousseau. Cet affidavit n'a pas été produit au cours du procès. Dans quel but a-t-il été donné? La deuxième fois qu'une pétition fut déposée contre M. Mousseau, il demanda à la cour d'ajourner le procès, et c'est alors qu'il donna son affidavit. Il déclara à la cour que les affaires du pays ne lui permettaient pas de suivre alors son procès. Dans cet affidavit il essaie de se justifier dans une certaine mesure; mais, à mon avis, son explication est quelque peu boiteuse. Parlant de Léger, il dit: "Ne me parlez pas maintenant, vu qu'il y a une élection; attendez que l'élection soit finie." Voilà les mots, autant que je me rappelle l'affidavit, et s'ils veulent dire quelque chose, ils ne comportent pas un sens favorable. Ils ont un sens qui n'est pas tout à fait en faveur du juge. Et qu'arrive-t-il? La motion de l'honorable monsieur fut agréée; l'instruction du procès fut ajournée; l'enquête ne devait pas avoir lieu, les accusations ne devaient pas être examinées; et pendant ce temps-là l'honorable monsieur fut nommé juge. Dans ces circonstances, je crois que l'affidavit ne contribuera pas beaucoup à justifier M. Mousseau.

L'honorable monsieur a dit que cette motion n'aurait pas dû être faite, parce que le procès ne devait pas être continué. J'ignore l'intention du pétitionnaire, mais M. Mousseau est libre d'avoir son procès, s'il croit que c'est mieux pour lui.

Avant de m'asseoir, je désiro dire un mot relativement aux remarques de l'honorable député de Laval (M. Ouimet). Dans sa réponse, il n'a pas même essayé de justifier M. Mousseau; mais il a tenté de verser le blâme sur le parti libéral. Il a dit que le parti libéral s'était laissé corrompre, et que je condamnais autant mes propres amis que les siens. Je dis que, si le parti libéral s'est laissé corrompre, le plus tôt la chose sera examinée et prouvée, le mieux ce sera. L'honorable monsieur dit que nous sommes toujours disposés à nous laisser convaincre. Le parti libéral du Bas-Canada n'est pas nombreux, mais s'il en est ainsi, c'est parce que les faibles parmi nous ont trouvé des sièges de l'autre côté. S'ils peuvent en recruter encore des pareils, ils peuvent les prendre.

La motion est rejetée sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Allen,
Allison (Lennox)
Auger,
Bain (Wentworth),
Béchar,
Bernier,
Blake,
Bourassa,
Burpee (Sunbury),
Cam-ron (Huron),
Campbell (Kenfrew),
Cartwright,
Casgrain,
Catald,
Charlton,
Davies,

Fairbank,
Fisher,
Fleming,
Forbes,
Geoffrion,
Gilmor,
Gunn,
Jackson,
King,
Kirk,
Laurier,
Lister,
Livingstone,
McCraney,
McIntyre,
McIsaac,

McMullen,
Mulock,
Paterston (Brant),
Platt,
Ruffet,
Robertson (Shelburne),
Scriver,
Somerville (Brant),
Springer,
Thompson,
Trow,
Vail,
Wells,
Wilson et
Yeo.—47.

CONTENUS :

Messieurs

Abbott,	Dickinson,	McMillan (Vaudreuil),
Allison (Hants),	Dugas,	McCallum,
Amyot,	Dundas,	McCarthy,
Bain (Soulanges),	Dupont,	McDougald,
Baker (Misaisquoil),	Farrow,	McLelan,
Bell,	Ferguson (Leeda & Gren.)	McNeil,
Benoit,	Ferguson (Welland),	Massue,
Bergeron,	Fortin,	Mébot,
Billy,	Gagné,	Moffat,
Blondeau,	Gigault,	Montplaisir,
Bourbeau,	Girouard,	O'Brien,
Bowell,	Grandbois,	Oumet,
Brecken,	Guillet,	Pinsonneault,
Bryson,	Hackett,	Pope,
Cameron (Inverness),	Hall,	Reid,
Cameron (Victoria),	Hay,	Robertson (Hastings),
Campbell (Victoria),	Hickey,	Rykert,
Carling,	Hilliard,	Shakespeare,
Caron,	Houde,	Sproule,
Cimon,	Jamieson,	Stairs,
Ochrane,	Kranz,	Tassé,
Cockburn,	Labrosse,	Taylor,
Courzol,	Landry (Kent),	Tilley,
Curran,	Landry (Montmagny),	Tupper (Pictou),
Outhbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lesage,	White (Hastings),
Daoust,	Macdonald (King's),	White (Renfrew),
Dawson,	Macdonald (Sir John),	Wood (Brockville), et
Desautniers,	McDonald (Cap-Breton),	Wright.—89.
Desjardins,	Mackintosh,	

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Les motions demandant les états suivants, sont adoptées séparément :—

Etat indiquant le nombre et le montant des réclamations de la prime d'encouragement pour la pêche qui ont été payées en 1882, et un état semblable pour 1883. Aussi, un état donnant les noms des pêcheurs et propriétaires de bateaux qui ont reçu la dite prime, les localités auxquelles ils appartiennent, et le genre de bateaux ou de navires pour lesquels ils ont reçu la dite prime. Aussi, un état des frais entraînés par la distribution des primes, et copie de toute correspondance concernant ces primes.—(M. Fortin.)

Etat des recettes et dépenses imputables au fonds du revenu consolidé du Canada jusqu'au 10 février pendant chacun des exercices 1883 et 1884.—(Sir Richard Cartwright.)

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et toute personne ou personnes touchant la vacance causée depuis la dernière session, à Morristown, N.-E., par le décès d'Archibald McGillivray, douanier de cette localité, et son remplacement; aussi, copie de tous papiers et documents s'y rapportant.—(M. McIsaac.)

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement.

La motion est adoptée, et (à 6 heures p.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 7 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés séparément et lus la première fois :—

Bill (n° 53) à l'effet d'autoriser la Cie d'Assurance Royale Canadienne à réduire le nombre de ses directeurs.—(M. White, Cardwell.)

Bill (n° 54) concernant la Cie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et les lignes ferrées affermées à cette compagnie.—(M. Burpee, Sunbury.)

Bill (n° 55) à l'effet de constituer la Cie d'Assurance sur le bé ail vivant.—(M. White, Cardwell.)

Bill (n° 56) à l'effet d'autoriser les porteurs d'obligations de la Cie du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa à voter aux assemblées de la compagnie, et pour d'autres fins.—(M. White, Cardwell.)

Bill (n° 57) concernant la Cie du chemin de fer du Nord du Canada (M. Small.)

Bill (n° 58) à l'effet de constituer la Cie du chemin de fer de Gananoque, de Perth et de la Baie de James.—(M. Taylor.)

Bill (n° 59) concernant la Cie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Nord-Ouest.—(M. Small.)

Bill (n° 60) à l'effet d'accroître la commodité du havre de la cité de Toronto, d'agrandir l'Esplanade, et de pourvoir au contrôle de son usage par les compagnies de chemins de fer.—(M. Small.)

ÉCOLE DE MARINE À QUÉBEC.

M. LANDRY: Le gouvernement a-t-il l'intention de fonder à Québec une école de marine, et si telle est l'intention du gouvernement, l'école sera-t-elle établie durant le cours de la présente année ?

M. McLELAN: Mon département et le gouvernement s'occupent actuellement de l'étude de cette question, et, en conséquence, il est impossible de donner maintenant une réponse.

PUBLICATION DANS LES JOURNAUX DE RAPPORTS DE DÉPARTEMENTS.

M. BLAKE: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention des honorables ministres sur une irrégularité qui semble maintenant être devenu chronique.

Il y a quelques jours, le ministre de la milice a présenté le rapport de la milice pour l'année, et la veille, un des journaux ministériels avait publié une déclaration à l'effet que le rapport avait été présenté ce jour-là, et un résumé de ce rapport, écrit, je suppose, par prescience. Aujourd'hui, le ministre des chemins de fer et canaux a présenté à la Chambre des documents de la plus haute importance, et je vois dans le même journal ministériel une dépêche, datée d'hier, renfermant la substance de ces documents.

Ceci est mal, M. l'Orateur. Ou ces documents doivent être religieusement tenus à distance des journalistes des deux partis politiques tant qu'ils n'ont pas été soumis aux Chambres, ou bien l'on doit arranger la chose de manière à ce que tous les journalistes des deux partis y aient accès.

Lorsqu'un jour je vois dans un journal le rapport du ministre de la milice, et un autre jour ces importants documents, je crois qu'il est temps d'appeler l'attention sur une inconvenance qui devient une coutume.

M. CARON: J'approuve entièrement, M. l'Orateur, les remarques de l'honorable monsieur, et j'espère qu'il comprendra que l'irrégularité sur laquelle il a appelé l'attention de la Chambre ne peut avoir eu lieu que par suite d'un malentendu. On a signalé la chose à mon attention, et j'ai appris qu'ayant été absent une journée de mon département, on a supposé que le rapport du ministre de la milice avait été déposé sur le bureau de la Chambre la veille du jour où il l'a réellement été; et qu'en conséquence on avait donné un exemplaire du rapport une journée plus tôt qu'on aurait dû le faire.

M. BLAKE: A une personne ?

M. CARON: L'honorable monsieur a demandé des explications, et j'ai lieu de penser qu'il croira ce que je viens de dire. L'erreur a eu lieu, et j'espère qu'il ne croira pas

que j'ai eu l'intention de manquer en quoi que ce soit d'égard pour la Chambre des Communes.

M. BLAKE: Il y a un autre sujet sur lequel je désire appeler l'attention des honorables ministres.

J'ai demandé, il y a quelque temps, les documents relatifs à la nomination du haut commissaire, ainsi que des informations au sujet des sommes affectées aux dépenses imprévues et aux dépenses de ce département. J'ai alors donné à entendre, et l'honorable monsieur m'a dit qu'il espérait que cette question serait discutée de nouveau lorsque les documents auraient été produits. J'ai demandé qu'ils fussent produits bientôt; mais ils ne l'ont pas encore été. Je vois que le ministre des chemins de fer et le haut commissaire sont actuellement tous deux présents dans cette Chambre. J'espère qu'il n'y a pas de divergences entre eux. S'il y en a, j'espère qu'ils s'entendront ensemble et régleront cela, et que les papiers seront soumis à la Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ils sont parfaitement d'accord.

BILL POUR PUNIR LA SÉDUCTION, ETC.

M. CHARLTON: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 6) à l'effet de pourvoir à la punition de la séduction et autres offenses semblables.

M. l'Orateur, tout en proposant la deuxième lecture de ce bill, j'avoue que ce dernier a des imperfections. Il n'est pas d'une application aussi étendue que je l'aurais désiré. Il est renfermé dans des limites étroites, et ne s'applique qu'à deux ou trois des cas les plus graves d'une classe de crimes qui tous, selon moi, devraient être régis par le code criminel.

Ce bill décrète la punition de la séduction avec promesse de mariage, du mariage feint ou prétendu, de l'entraînement dans des maisons de prostitution.

Je crois que ce bill est peut-être aussi défectueux en ce sens, qu'il a été pris trop de soin pour protéger le coupable contre toute accusation qui n'est pas fondée. On peut douter si l'on devrait lui permettre, à lui criminel, de rendre témoignage si les dispositions relatives à la preuve corroborative ne sont pas trop fortes, si fortes qu'elles doivent dans une certaine mesure faire manquer le but visé par le bill. Cependant, si la Chambre accepte le bill sous sa forme actuelle, le principe, dans tous les cas, sera admis, et plus tard, l'expérience et la sagesse de la Chambre dicteront les changements que pourra requérir la loi.

Il y a deux ans, ce bill a été renvoyé à un comité spécial. Il était alors d'une application beaucoup plus étendue qu'il ne l'est aujourd'hui. Ce comité spécial rapporta ce bill sous la même forme, en substance, qu'il est présenté aujourd'hui à la Chambre. A la dernière session, le bill fut présenté de nouveau, et renvoyé de nouveau à un comité spécial, qui en fit tout l'examen en une séance, et qui le rapporta après avoir légèrement modifié les termes dans lesquels il avait été présenté. Le bill, tel qu'il est actuellement soumis, diffère légèrement sur un ou deux points du bill de la première session.

Il y a deux additions, une qui déclare que le mariage feint ou prétendu constitue un crime, et l'autre qui déclare que le mariage subséquent des parties ou une offre *bona fide* de mariage, mettent à l'abri d'une condamnation.

La dernière clause se trouvait dans le bill tel que rapporté à la dernière session. Elle fut biffée par cette Chambre en comité général, mais je vois que les partisans du bill au Sénat étaient presque tous en faveur de cette clause. Je l'ai insérée de nouveau. Dans le cas où le bill subirait sa deuxième lecture, si cette clause ne reçoit pas l'approbation de la Chambre, on pourra la biffer en comité général.

Il y a eu un changement, une clause a été omise, celle qui a trait à la punition des instituteurs. Peut-être qu'aucune disposition du bill n'a été plus universellement approuvée

M. CARON.

par le comité que celle-ci. On considérait que les instituteurs ayant des relations particulièrement intimes avec leurs élèves, il était opportun d'inclure dans le bill une clause déclarant que la séduction d'un élève par un instituteur constituerait une offense criminelle. Cette clause, M. l'Orateur, semble avoir été désapprouvée par cette classe respectable et honorable du public canadien, et l'on tint quelques assemblées dans lesquelles on la dénonça. Je dois avouer qu'elle avait quelque peu une apparence de suspicion, mais elle ne visait pas les instituteurs honnêtes, ceux qui ne s'étaient jamais rendus coupables de l'offense, mais seulement ceux qui abusaient des privilèges et de la confiance dont ils jouissaient comme instituteurs. Néanmoins, la clause a été retranchée.

J'aurais aimé insérer une clause relativement aux gardiens, une au sujet des contre-maîtres, et une autre concernant les mineurs, mais on aurait pu faire valoir contre elles la même objection. Pour ce qui est des gardiens, on aurait pu dire que c'était une attaque ayant une portée de suspicion contre leur caractère, et l'on aurait pu dire la même chose relativement aux contre-maîtres, et il aurait peut-être été difficile d'insérer une clause relative à la séduction des mineurs. C'est pourquoi le bill est présenté sous sa forme actuelle.

Le bill décrète que le témoignage de la personne du sexe contre laquelle il sera allégué que l'offense a été commise, devra être corroboré par quelque autre preuve essentielle, relativement au délit en premier lieu mentionné, tant à l'égard de la promesse de mariage que de la séduction; et relativement au délit en deuxième lieu mentionné dans la première clause, tant à l'égard du mariage feint ou prétendu qu'à l'égard des rapports sexuels, et relativement au délit mentionné dans la deuxième clause, quant au fait qu'elle aura été attirée ou entraînée dans une maison malfamée. La quatrième clause décrète ce qui suit:

Dans toute poursuite instituée en vertu du présent acte, le défendeur sera témoin à décharge compétent contre toute accusation ou plainte portée contre lui et lors de son procès pour ce délit, et il pourra, lors de cette accusation ou plainte, insister pour que sa déposition soit reçue.

La cinquième clause décrète que:

Nulle poursuite ne peut être instituée en vertu du présent acte après l'expiration d'un an à compter de la date du délit.

La punition décrétée par cet acte est que toute personne convaincue d'une offense déclarée délit par le présent acte sera incarcérée pendant deux ans dans un pénitencier, ou pendant un terme moindre dans toute autre prison ou lieu de détention.

On voit, M. l'Orateur, que la durée de l'emprisonnement, le degré de punition et le lieu de détention sont à la discrétion de la cour. L'emprisonnement peut être pour une période limitée—le maximum est de deux ans et le minimum à la discrétion de la cour.

Les autres dispositions de ce bill ont été approuvées par toute la Chambre à la dernière session, et il n'est pas nécessaire que je les discute longuement aujourd'hui.

On a soulevé diverses objections contre ce bill, M. l'Orateur. Une de ces objections, c'est que les deux parties sont nécessairement coupables. Je ne puis concevoir, M. l'Orateur, que les deux parties soient dans aucun cas également coupables. L'homme est l'agent actif, et la femme l'agent passif, dans une grande mesure; et je dois soutenir que dans presque chaque cas l'homme est de beaucoup le plus coupable. Toutefois, le bill ne vise que les cas de séduction avec promesse de mariage, les cas où l'imposture la plus cruelle est pratiquée, et la punition dans les cas de mariage feint ou prétendu.

Une autre objection que l'on a soulevée c'est que ce bill peut forcer un individu à épouser une femme de mauvaises mœurs. Mais, M. l'Orateur, le bill décrète la punition seule-

ment pour séduction d'une femme de mœurs jusque-là chastes. Si c'est une femme de mauvaises mœurs, les dispositions de ce bill ne seront pas appliquées. Cette clause punit celui qui séduit, avec promesse de mariage, une femme de mœurs chastes. Si la femme est assez honnête pour qu'il promette de l'épouser, elle l'est assez pour qu'il en fasse sa femme, et cette objection n'atteint certainement pas ce bill.

Pour ma part, M. l'Orateur, je crois, avec raison ou à tort, qu'en général les femmes sont meilleures et plus vertueuses que les hommes. Je crois que leur organisation morale est supérieure à celle des hommes, qu'elles ne sont pas aussi exposées aux tentations que le sont ces derniers dans la vie; que leur éducation est plus polie et que leurs tendances naturelles sont meilleures que celles des hommes. Je crois cela, et je crois que la société est de cette opinion. De plus, la société demande que la femme soit plus chaste que l'homme. Elle demande que la femme veille avec plus de soin sur sa conduite, qu'elle ne l'exige de la part de l'homme. Les hommes peuvent impunément faire beaucoup de choses qui flétriraient la réputation d'une femme. La société reconnaît que le bonheur du public, le bonheur de la société, le bien-être de la famille, reposent sur la vertu de la femme. Et puisqu'il en est ainsi, la société inflige une punition plus rigoureuse à la femme qu'à l'homme, lorsqu'ils pèchent contre le septième commandement.

Lorsqu'une femme pèche contre le neuvième commandement, elle est exclue de la société; sa réputation est flétrie; elle ne trouve pas de refuge pour se repentir, même si elle le cherche avec larmes. Une offense de cette nature de la part d'un homme est regardée comme pardonnable. Il peut encore aller la tête haute dans la société, et aux yeux d'une certaine classe d'hommes, cette offense est même regardée comme lui faisant honneur. Mais la société exerce sa vengeance contre la femme; celle-ci ne peut jamais reconquérir sa position. C'est probablement juste, parce que la société reconnaît la nécessité de la vertu chez la femme; elle veut que celles qui élèvent nos enfants, que celles qui gouvernent nos ménages, soient au-dessus du soupçon. L'opinion instinctive de la société sur cette question, M. l'Orateur, est très clairement indiquée par les sentiments qui sont exprimés lorsqu'un homme se fait le vengeur de la vertu d'une femme contre celui qui l'a outragée. Lorsqu'un mari, ou un père, ou un frère, se venge du séducteur de sa parente, la société est instinctivement portée à prendre parti pour lui.

Je ne crois pas, M. l'Orateur, que l'on puisse trouver dans l'histoire de Canada, ou dans celle de la Grande-Bretagne, ou dans celle des États-Unis, ou d'aucun autre pays civilisé, un seul cas où l'homme qui a vengé un déshonneur de ce genre ait été puni. L'an dernier, dans un township voisin, une femme qui avait été séduite avec promesse de mariage, puis trompée et abandonnée par son séducteur, tua cet homme. Elle subit son procès pour meurtre, et le jury la déclara non coupable.

Il y a quelques jours, dans l'État de Pennsylvanie, un jeune homme déchargea en pleine rue plusieurs coups d'arme à feu sur le séducteur de sa sœur. Il subit son procès pour meurtre, mais le courant du sentiment public était tel qu'il fut acquitté sur un plaidoyer frivole d'insanité causée par l'émotion.

Mais, je n'ai jamais eu connaissance que l'on ait, dans aucun cas de ce genre, puni celui qui avait vengé une amie du sexe contre son séducteur.

J'ai vu l'autre jour, dans nos journaux canadiens, qu'une jeune femme d'un extérieur séduisant, une suédoise, orpheline, sans amis, et ignorant les usages de la société de ce pays, avait été trompée de cette manière. Après qu'elle eut été trompée, elle reçut de son séducteur sans cœur une lettre l'informant qu'il avait décidé de ne pas l'épouser. Après la naissance de son enfant, cette fille devint folle, et fut traduite en cour puis internée dans un asile d'aliénés. Or, M. l'Orateur, ce jeune homme est en liberté, nous n'avons pas de loi pour le punir; mais, M. l'Orateur, les régions équatoriales de l'enfer sont trop froides pour sa demeure éternelle, ou la demeure de tout lâche comme lui. C'est une honte pour notre civilisation que nous n'ayions pas une loi punissant des actes de cette nature.

On a dit à l'encontre de ce bill que l'on ne peut rendre les hommes vertueux au moyen d'une loi. Si c'est là, M. l'Orateur, un argument contre une loi de ce genre, c'en est un contre toute loi criminelle. Le but principal des lois qui décrètent la punition du crime n'est pas de rendre les hommes vertueux, mais c'est d'inspirer la crainte du châtement à ceux qui pourraient songer à ne pas l'être.

On ne rend pas les hommes vertueux en décrétant des lois contre le meurtre, contre le vol, et on ne rend pas les hommes vertueux par le seul fait de la promulgation d'une loi contre la séduction avec promesse de mariage; mais nous nous proposons de punir ceux qui se rendent coupables de ce crime afin d'empêcher les autres de le commettre.

L'honorable ministre de la justice, dans l'autre Chambre, lorsqu'on était à discuter ce projet de loi, a exprimé l'opinion que les femmes dignes de sympathie ne s'adresseraient pas au tribunal. Eh bien! M. l'Orateur, je crois que cela ne saurait être invoqué comme une raison suffisante pour refuser d'offrir aux femmes dignes de sympathie le remède que la loi devrait mettre à leur disposition au cas où elles préféreraient s'adresser aux tribunaux.

Je comprends très bien que le projet de loi rencontre de l'hostilité chez le libertin, chez l'homme qui croit, comme le musulman, que la femme est un être inférieur, qu'elle a été créée pour devenir la proie légitime de l'homme, créée pour servir d'instrument à ses passions, qu'elle est peut-être dépourvue d'une âme. Je puis comprendre comment il se fait qu'un homme animé de pareils sentiments puisse fouler aux pieds les droits d'une femme, la vie d'une femme—puisse la trahir cruellement et la rejeter ensuite sans remords. Je puis comprendre comment un pareil homme puisse s'opposer au projet de loi, et je m'attendrais naturellement à ce qu'il le critiquât d'une façon qui serait loin d'être flatteuse. Mais, M. l'Orateur, je suis incapable de comprendre comment un père qui voit dans sa fille aussi belle que chèvre, l'orgueil de sa vie, l'espoir de sa famille,—comment un frère, qui fonde ses plus chères espérances sur l'avenir de sa sœur réunissant toutes les perfections et toutes les amabilités de la femme; je dis, M. l'Orateur que je ne puis comprendre que ce père ou ce frère puisse voter contre ce projet de loi, puisse voter contre l'article qui pourvoit à ce qu'un homme coupable d'avoir cruellement séduit la fille, ou la sœur, sous promesse de mariage, ou après un mariage simulé, puisse voter contre une disposition de cette nature, ayant pour but de décréter un châtement pour punir ce crime.

J'ai remarqué l'autre jour, dans un journal qui critiquait un tant soit peu le projet de loi, une assertion à l'effet que c'est un projet de loi ayant pour but d'encourager l'effronterie des femmes de mauvaise vie. Au contraire c'est un projet de loi pour décourager la fabrication des femmes effrontées; c'est un projet de loi pour décourager ces crimes contre la société qui ont pour résultat de former des femmes de mauvaises mœurs.

On dit que le projet de loi rend les hommes particulièrement exposés à des accusations non fondées; à des accusations ayant le chantage pour but. Eh bien! M. l'Orateur, je suppose que les hommes sont exposés à être fausement accusés d'autres crimes qu'ils n'ont jamais perpétrés. Je puis nommer un préventif infailible: si les hommes mènent un vie pure, chaste et conforme au septième commandement du Décalogue, il ne seront guère exposés aux fausses accusations et aux tentatives de chantage. Le journal dont j'ai parlé il y a un instant définit mes vues à ce sujet comme étant la "cristallisation de la forme la plus vile du cant." Eh bien! j'opposerai à l'opinion de l'éminent rédacteur qui a écrit ces lignes, celle

d'un é-rivain qui n'est guère moins éminent—celle d'Horace Greeley. Horace Greeley a exprimé son opinion bien arrêtée que l'homme qui séduisait une femme innocente mérite la peine de mort. D'un côté nous avons celle de celui qui avait entrepris de flageller les freluquets et les petits crovés; d'un autre côté nous avons l'opinion du prince des rédacteurs du dix-neuvième siècle, et les dispositions de ce projet de loi se trouvent quelque part entre les deux opinions extrêmes de ces deux hommes. Le projet de loi est à peu près aussi éloigné de l'opinion de l'un que de l'opinion de l'autre; c'est un compromis entre les opinions extrêmes de ceux qui croient que la séduction, sous quelque forme que ce soit, devrait recevoir le châtement le plus sévère, et les vues exprimées par le rédacteur du *Mail*. Horace Greeley n'était pas le seul homme qui ne croyait pas que de pareilles opinions sont la "cristallisation de la forme la plus vile du cant."

Le Sénat romain ne partageait pas cette opinion. Le Sénat romain, il y a de cela bien des siècles, décrétrait contre la séduction une loi beaucoup plus sévère qu'aucune loi renfermée dans aucun de nos codes modernes. La loi romaine décrétrait, et cette loi resta en vigueur durant plusieurs siècles, que le châtement de la séduction ordinaire serait la confiscation de la moitié des biens du coupable, s'il appartenait à la haute classe, et la punition corporelle et l'emprisonnement s'il appartenait à la classe inférieure. Le droit canon oblige le séducteur à épouser sa victime ou de créer un douaire en sa faveur. Le code français renferme les mêmes dispositions, à l'effet que le séducteur doit épouser sa victime ou créer un douaire en sa faveur. La loi allemande punit la séduction par l'emprisonnement pour six mois avec travaux forcés.

Comme je l'ai dit dans le cours du dernier débat sur cette question l'année dernière, vingt-sept Etats dans l'Union américaine—je ne sais pas ce qui en est pour les autres, mais je sais que ce nombre du moins—ont des lois relatives à des offenses de ce genre. Ces lois varient quelque peu dans les divers Etats, mais il n'y a pas un seul Etat parmi ce nombre qui ne punisse les délinquants du genre mentionné dans le projet de loi.

Dans l'Etat de New-York, une loi de cette nature a été décrétée il y a trente-six ans, et elle n'a été adoptée qu'après des années d'agitation.

L'un des arguments les plus puissants à l'appui de la nécessité de considérer cette faute comme un crime et de rendre le délinquant sujet au châtement, était le fait que les crimes de cette nature étaient ordinairement vengés par le meurtre du séducteur; et lorsqu'on a découvert qu'il était impossible de trouver un jury disposé à prononcer un verdict de culpabilité contre ceux qui commettaient ces meurtres, on a senti qu'il était juste et raisonnable que la loi pût atteindre les individus coupables de ce crime, et en conséquence le projet de loi fut adopté. Cette loi de l'Etat de New-York pourvoit à la punition pour la séduction sur promesse de mariage, par un emprisonnement pour cinq ans ou une amende de \$5,000, l'un ou les deux, à la discrétion du tribunal; et cette loi, ainsi que je l'ai dit, fait partie du code depuis trente-six ans. La constitution de l'Etat qui comprend cette loi a servi de modèle pour les constitutions de divers Etats à l'ouest de New-York. Un très grand nombre des Etats de l'ouest ont modelé leurs constitutions sur celle de l'Etat de New-York, et dans tous ces Etats cette disposition a été insérée dans la loi.

Si cette loi était sujette aux objections soulevées contre elle, à l'objection allant à dire qu'elle donne lieu à de fausses accusations pour des fins de chantage, que les intérêts de l'homme ne sont pas suffisamment protégés, que l'homme est à la merci d'aventuriers et de proxénètes—si elle avait donné lieu à des cas d'injustice,—pouvons-nous supposer qu'aucune agitation n'aurait été faite dans le but d'obtenir son abrogation? Et cependant, pas

M. CHARLTON,

une seule plainte n'a été proférée contre la loi, aucun mouvement n'a été fait pour la faire abroger, aucune demande n'a été faite pour son abrogation, aucun sentiment d'oppression n'a été la conséquence de sa promulgation. La loi a été juste, équitable, bienfaisante et salutaire dans ses effets dans tous ces Etats, et après trente-six ans d'expérience dans l'un des Etats les plus considérables de l'Union, et après un grand nombre d'années d'expérience dans d'autres Etats, nous sommes en mesure d'affirmer que les effets de la loi ont été bienfaisants pour le public.

Nous avons en Canada une loi relative à la séduction, une loi décrétant que la séduction à bord des navires sera punie. Je ne puis comprendre en quoi la séduction à bord des navires est plus odieuse que la séduction sur terre. Je ne puis comprendre pourquoi une disposition applicable aux navires en mer ne devrait pas être rendue applicable sur terre; et le fait que le gouvernement a passé une pareille loi relativement aux offenses de cette nature commises à bord des navires en pleine mer est une raison suffisante pour la rendre applicable aux cas d'une nature analogue qui se présentent sur terre.

L'un des adversaires de cette mesure s'est déclaré fermement convaincu l'année dernière, que si le projet de loi est adopté, la première attaque dirigée contre elle, viendrait de la part des mères, dont les fils innocents seraient devenus la proie de femmes artificieuses. Je crois que l'honorable premier ministre de la couronne a fait en cette Chambre une assertion d'une nature à peu près semblable. Je crois qu'il a dit qu'au cours de sa pratique comme avocat il avait eu connaissance de nombreux cas où des jeunes gens avaient été odieusement persécutés et chassés de leur pays natal par la crainte de fausses accusations de la part de femmes artificieuses. Je dois avouer que je n'ai jamais eu connaissance de semblables cas. J'ai cependant eu connaissance de cas d'une nature tout à fait différente. J'ai actuellement présent à la mémoire le cas d'un jeune scélérat qui avait séduit deux jeunes filles sur promesse de mariage, qui avait communiqué à chacune d'elle une maladie dégoûtante, et qui a quitté son pays de crainte d'être persécuté par ces jeunes filles. Telle est d'ordinaire la nature des offenses commises par les jeunes gens qui abandonnent leur pays; mais je n'ai aucune crainte qu'après la promulgation, aucun homme innocent aura raison de regretter son adoption. Je crois que les offenses mentionnées dans le projet de loi sont des crimes. Je crois que ce sont des crimes plus graves que le larcin ou le vol. Je crois que c'est une honte pour notre civilisation que nous n'ayons pas de loi suffisante pour la punition d'offenses de cette nature, et croyant qu'il en est ainsi, croyant que la justice exige que des offenses de cette nature soient considérées comme criminelles, je propose la seconde lecture du bill.

Le projet de loi est lu une seconde fois.

DOUBLE MANDAT.

M. OUMET: Je propose que le bill (n° 13) pour abroger "l'Acte à l'effet de déclarer inhabiles à siéger ou voter dans la Chambre des Communes du Canada, les membres des Conseils législatifs et des Assemblées législatives des provinces qui forment maintenant ou qui formeront plus tard partie de la Puissance du Canada," soit maintenant lu pour la seconde fois.

La Chambre m'accordera quelques minutes pour expliquer la portée de ce projet de loi. En 1872, il fut passé un acte, chap. 15, pour obliger les membres de la législature locale de toute province où le double mandat existait alors, à résigner leur siège avant de se porter candidat pour le mandat fédéral. Ainsi qu'il est démontré par le titre de l'acte, tous les membres de la législature locale où le double mandat n'existait pas alors étaient inhabiles à se porter candidats ou à être élus membres de cette Chambre. Je dois dire qu'à l'époque où cette loi a été passée, certaines provinces

avaient aboli le double mandat. Quelques-unes, cependant, avaient cru devoir le conserver, et c'était en vue d'empêcher les membres de ces législatures locales où le double mandat avait été aboli de courir le risque d'être élus membres de cette Chambre, et s'ils perdaient leur élection, de continuer à rester membres de la législature locale, que cette loi a été pas-ée.

Ces candidats causaient beaucoup d'embarras aux candidats opposés, sans courir aucun risque eux-mêmes. En 1873, il fut passé un autre acte qui contient des clauses beaucoup plus absolues.

Il a pour titre, chap. 2, 36 V. " Acte à l'effet de déclarer inhabiles à siéger ou voter dans la Chambre des Communes du Canada, les membres du Conseil législatif et de l'Assemblée législative des provinces qui forment maintenant ou qui formeront plus tard partie de la Puissance du Canada." Ce statut abolissait le double mandat *in toto* pour ce parlement, non-seulement dans les provinces qui avaient jugé à propos d'abolir le double mandat, mais rendait tous les membres des législatures locales absolument inhabiles à siéger en cette Chambre.

Ce projet de loi dont je propose maintenant la seconde lecture, a pour but d'abroger tout simplement l'acte dont j'ai parlé en dernier lieu, c'est-à-dire qu'il leur laisse la liberté de juger par elles-mêmes, s'il est mieux, dans leur propre intérêt, de garder le double mandat ou de l'abolir. Si le projet de loi actuel est adopté, l'autre acte, abolissant le double mandat dans les provinces où l'on n'en reconnaît pas la nécessité, restera en vigueur. Ainsi les provinces pourront, grâce à ce projet de loi, juger par elles-mêmes si elles doivent avoir le double mandat ou non.

La raison de ceci, c'est que le parlement fédéral, étant le plus considérable et le plus fort, n'a rien à craindre de l'intervention locale ou des influences locales, n'a pas à craindre que les membres des législatures locales siégeant en cette Chambre fassent prédominer ici les influences provinciales. Une autre raison pour laquelle je désirerais ce changement pour ma part, cela ne tournerait pas à mon avantage, car comme je vais vous l'expliquer, je n'apprécie pas à une haute valeur le privilège d'être candidat pour les deux législatures—c'est qu'on cela permettrait aux législatures locales de prendre en cette Chambre, en cas d'urgence, des députés qui pourraient leur rendre quelques services. D'un autre côté, cela permettra aux hommes se sentent des dispositions pour la vie publique de se livrer entièrement à la politique. Je dois dire, bien qu'il existe un préjugé très enraciné contre ceux qu'on appelle politiciens, qu'un homme qui se consacre entièrement à la politique, s'il a les autres qualités qui le rendent propre à se rendre utile à son pays, s'il est intelligent, honnête et bon patriote, pourra rendre à son pays des services plus signalés, devenir éminent, plus instruit sur les diverses questions qui intéressent la Confédération ou les provinces.

Le projet de loi donnerait donc au pays un nombre plus considérable d'hommes compétents à s'occuper des questions politiques et de favoriser la prospérité du pays. D'un autre côté, je dois dire que si le nombre d'hommes qui sont entraînés dans la politique par la nécessité, quelquefois par des nécessités de parti, était diminué, le pays s'en trouverait mieux. A l'heure qu'il est, dans certains comtés, les électeurs, voyant la liberté de leur choix limitée par l'abolition du double mandat, sont très souvent obligés de choisir des hommes qui ne se sentent pas compétents et qui ne tiennent pas à entrer dans la vie publique. Ces hommes sont souvent forcés d'abandonner leurs affaires, qui souffrent de leur absence, et, après quelques années de vie publique, il peut leur arriver d'être défaits, de sorte qu'ils se trouvent à peu près ruinés et deviennent à charge à leur parti et au pays. Il y a un autre inconvénient: les exigences politiques—et je crois que ceci s'applique aux deux partis—obligent parfois des hommes de cette catégorie à entrer dans cette carrière pour laquelle ils n'ont ni goût ni aptitudes et

d'où ils sortent, au bout de quelques années, ruinés au point de vue pécuniaire. Bien qu'il y ait un grand nombre d'hommes qui consentiraient volontiers à courir les risques de la vie publique, et bien que ce nombre serait limité par cette mesure, je prétends que cela tournerait à l'avantage du public. Ce que je vais dire paraîtra peut-être une assertion trop générale, mais je crois que l'un des inconvénients de notre vie politique, au moment actuel, c'est qu'il y a trop d'hommes dans la politique, soit comme candidats, soit autrement. Ces hommes vivent de la politique ou espèrent en vivre. Si leur parti monte au pouvoir ils s'attendent à vivre aux dépens du pays. Avec une population aussi peu nombreuse de la Confédération, le fait qu'un nombre aussi considérable d'hommes se livrent à la vie publique constitue un véritable fléau. Je n'irai pas jusqu'à dire que nous sommes trop gouvernés, que nous avons trop de gouvernements, ou trop d'hommes dans ces gouvernements; mais je dis que si nous pouvions circonscrire ce mal, ce serait pour le plus grand avantage du pays. C'est là la raison principale pour laquelle je demande à la Chambre d'adopter le projet de loi en question.

M. BLAKE: Je crois que le gouvernement devrait examiner ses vues au sujet de cette importante question.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que la Chambre entendrait avec beaucoup de plaisir l'opinion de l'honorable député.

M. BLAKE: Mon opinion est restée la même.

La proposition de la seconde lecture est rejetée sur la division suivante:

Pour:

Messieurs

Abbott,	Dugas,	Moffat,
Amyot,	Dundas,	Montplaisir,
Bain (Soulanges),	Dupont,	Quimet,
Baker (Missisquoi),	Ferguson (Leeds et Gren)	Pinsonneault,
Benoit,	Gagné,	Riopol,
Bergeron,	Gigault,	Robertson (Hastings),
Bergin,	Hesson,	Rykert,
Sourbeau,	Ives,	Small,
Sowell,	Kilvert,	Stairs,
Bryson,	Labrosse,	Tassé,
Cameron (Victoria),	Landry (Montmagny),	Tilley,
Carring,	Langevin,	Tupper (Pictou),
Caron,	Lesage,	Trrwihitt,
Cimon,	Macdonald (Sir John),	Valin,
Coursol,	McMillan (Vaudreuil),	Vanasse,
Cuthbert,	McDougald,	White (Cardwell),
Daly,	McGreevy,	Williams,
Daoust,	McNeil,	Wood (Brockville) et
Dawson,	Massue,	Wright—59.
Desjardins,	Méthot,	

CONTRE:

Messieurs

Allen,	Fleming,	McIntyre,
Allison (Hants),	Forbes,	McIsaac,
Allison (Lennox),	Fortin,	McLellan,
Armstrong,	Foster,	McKulleu,
Auger,	Geoffrion,	Mulock,
Bain (Wentworth),	Gillmor,	Paint,
Baker (Victoria),	Gordon,	Paterson (Brant)
Beaty,	Grandbois,	Platt,
Bécharé,	Guillet,	Pope,
Bell,	Gunn,	Ray,
Bernier,	Hackett,	Reid,
Billy,	Hall,	Rinfret,
Blake,	Harley,	Robertson (Shelburne),
Blondeau,	Hay,	Scriven,
Bourassa,	Hickey,	Shakespeare,
Brecken,	Hilliard,	Somerville (Brant),
Burnham,	Holton,	Somerville (Bruce),
Surpee (Sunbury),	Homer,	Springe,
Cameron (Huron),	Houde,	Sproule,
Cameron (Inverness),	Irvine,	Sutherland (Oxford),
Cameron (Middlesex),	Jamieson,	Thompson,
Campbell (Renfrew),	Kaulbach,	Trow,
Cartwright,	King,	Vail,
Casey,	Kirk,	Wallace (Albert),
Casgrain,	Kranz,	Wallace (York),

Catudal,	Landry (Kent),	Watson,
Charlton,	Laurier,	Wells,
Cockburn,	Lister,	Wheler,
Davies,	Livingstone,	White (Hastings),
Dickinson,	Macdonald (King),	White (Renfrew),
Fairbank,	McDonald (Cap-Breton),	Wigle,
Farrow,	Mackenzie,	Wilson,
Ferguson (Welland),	Mackintosh,	Wood (Westmoreland) et
Fisher,	McCallum,	Yeo.—102

FRAUDES RELATIVES AUX BREVETS D'INVENTION.

M. MULOCK : Je propose la seconde lecture du projet de loi (n° 26) pour mieux prévenir la fraude en rapport avec les droits de brevets d'invention. Je désire énumérer quelques-unes des raisons qui m'ont engagé à présenter ce projet de loi. Il doit être à la connaissance d'un grand nombre d'honorables députés, que depuis longtemps des fraudes ont été commises dans tout le pays, et surtout dans les districts ruraux, en rapport avec les brevets d'invention, fraudes qui ont fait perdre beaucoup à un grand nombre de gens trop crédules et trop confiants. Les lois relatives aux brevets n'ont pas été passées dans l'intention de fournir un instrument au moyen duquel des fraudes pourraient être commises; mais les brevets eux-mêmes, bien qu'ils soient très utiles dans bien des cas, ouvrent la voie à la fraude, et très souvent ils n'ont aucune valeur pratique, et ne sont utiles qu'entre les mains d'agents artificieux. Des hommes insidieux peuvent fréquemment, au moyen d'arguments habiles, se servir des droits qu'ils ont acquis du département pour obtenir des cautionnements d'une valeur considérable, de gens qui ne sont pas suffisamment renseignés sur la loi ou sur les faits pour déterminer avec connaissance de cause si ces brevets ont par eux-mêmes quelques valeurs légales ou pratiques. Le moyen généralement employé en pareil cas par l'agent qui désire vendre—non l'article breveté, mais le simple droit d'exercer le droit conféré par le brevet,—consiste à induire une personne confiante à acheter, en lui offrant comme encouragement de lui faire crédit, et comme partie de la fraude préméditée, il prend des garanties qui pourront être négociées plus tard. Il vend son droit de se servir du brevet et reçoit en retour un billet promissoire de l'acheteur, peut-être dans des circonstances telles qu'entre les deux parties elles pourraient être de nature à mettre le vendeur dans l'impossibilité de jamais recouvrer le montant du billet. Cependant, il peut encore le négocier, et c'est généralement ce qu'il fait avant l'échéance du billet, ce qui lui permet de mettre l'acheteur dans l'impossibilité de lui opposer toute défense qu'il eût pu lui opposer dans d'autres circonstances. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de discuter plus au long le mérite de la question, si ce n'est tout simplement pour dire que relativement à ce genre de transaction, le projet de loi pourvoit à ce que les billets donnés pour cette considération soient marqués en travers de la face du billet des mots "donné pour un droit de brevet d'invention," de sorte que ces billets porteront à leur face même la preuve relative à la considération pour laquelle ils ont été donnés. Si donc il existait quelque défense valide contre le paiement, elle continuerait à exister contre le porteur qui, de fait, prend le billet revêtu de cet avis. Afin d'assurer la mise à exécution de cette mesure, il y a dans le projet de loi un article décrétant qu'il sera du devoir des personnes faisant de semblables transactions de marquer ainsi les billets acceptés en garantie, et que l'omission de cette formalité sera considérée comme un délit.

M. POPE : Je suppose que l'intention de mon honorable ami est que ce projet de loi soit soumis à un comité spécial ?

M. MULOCK : Oui.

Le bill est lu une seconde fois.

M. MULOCK : Je propose que le projet de loi soit déposé à un comité composé de MM. Haggart, White (Renfrew), Hall, Laurier et du proposant.

M. BLAKE,

M. POPE : Je demanderai à mon honorable ami d'ajouter le nom de l'honorable député de Jacques-Cartier à celui des autres membres du comité.

Motion adoptée telle qu'amendée.

BUDGET.

Sir **LEONARD TILLEY** remet un message de Son Excellence le gouverneur général, lequel est lu comme suit :—

LANSDOWNE.

Le gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1885, et conformément aux dispositions de "l'Act" de l'Amérique Britannique du Nord, 1867," il recommande ce budget à la Chambre des communes.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 7 février 1884.

Sir **LEONARD TILLEY :** Je propose que les dits message et budget soient déferés au comité des subsides.

Motion adoptée.

NOMINATION DE M. S. J. ST. ONGE CHAPLEAU.

M. CAMERON (Huron) : M. l'Orateur, je demande :
1. Copie de tous ordres en conseil ou ordres administratifs, et de toutes communications et correspondances concernant la nomination de Samuel E. St Onge Chapleau comme shérif dans les Territoires du Nord-Ouest ;

2. Copies de toutes plaintes ou accusations portées contre le dit Chapleau pendant qu'il était employé dans le département des chemins de fer et canaux.

3. Copie de tous ordres, décisions ou résolutions du dit département destituant le dit Chapleau ou le remerciant de ses services.

4. Copie du procès-verbal de la preuve faite devant la commission des chemins de fer se rapportant à la conduite du dit Chapleau lorsqu'il était employé.

5. Copie de toute correspondance échangée entre le dit Chapleau et le gouvernement ou aucun de ses membres touchant les dites plaintes ou accusations, ou concernant sa conduite lorsqu'il était employé ; concernant sa retraite du service, et sa nomination comme tel shérif.

Je demanderai que la motion soit amendée en ajoutant les mots "travaux publics" à la suite des mots "chemins de fer et canaux." Après avoir consulté la preuve entendue, devant la commission royale, je ne suis pas sûr si ce fonctionnaire a été employé dans le département des chemins de fer et canaux ou dans celui, des travaux publics ou dans les deux, parce que l'un des témoins a dit que ce monsieur avait été commis dans le département des travaux publics et en même temps préposé à la correspondance du département des chemins de fer et canaux. Je suppose qu'il ne s'élèvera pas d'objection à ce que l'on ajoute les mots que je viens de mentionner. Maintenant, M. l'Orateur, ceux qui faisaient partie du parlement à la session de 1879, se rappelleront que le gouvernement a publié une annonce demandant des soumissions pour la construction d'une partie du chemin de fer du Pacifique canadien ; ces soumissions étaient demandées pour cette partie du chemin qui s'étend entre la rivière des Anglais et Kéwatin. D'après ce que je puis voir dans les documents publics, cette partie du chemin était divisée en deux sections, et les soumissions étaient de trois catégories distinctes : Il y avait la section "A," s'étendant de la rivière des Anglais à la rivière à l'Aigle, la section "B," s'étendant de la rivière des Anglais à Kéwatin, et la section "C," embrassant les deux sections en une seule entreprise. C'était là l'annonce demandant des soumissions pour l'adjudication des travaux. Les soumissionnaires étaient requis de remplir deux colonnes d'une formule. La première colonne était pour l'achèvement des travaux à la date du 1er juillet 1883, et la seconde pour l'achèvement des travaux

à la date du 1^{er} juillet 1882. Plusieurs particuliers, conformément à cette annonce au public par le gouvernement, soumissionnèrent pour la construction et l'achèvement de ces travaux. Je ne me propose de mentionner que trois de ces soumissions seulement, et je ne les mentionnerai que dans le but de nous ramener vers la question que je me propose de discuter très brièvement devant cette Chambre. La plus basse soumission devant la Chambre, d'après ce que j'ai constaté, était celle d'une maison connue sous la raison sociale de Morse et Cie, laquelle offrait de terminer pour le 1^{er} juillet 1882, tous les travaux comprenant les sections "A" et "B," moyennant la somme de \$5,699,707 ; ou de les terminer pour le 1^{er} juillet 1883 pour \$5,947,732. Vous remarquez qu'on demandait une somme plus considérable pour l'achèvement des travaux à la date la plus rapprochée.

Maintenant, cette maison Morse et Cie, pour des raisons qui me sont inconnues et que je n'ai pas l'intention de discuter pour le moment—fut oubliée par le ministre des chemins de fer, et les seules soumissions qui furent étudiées furent celles des autres particuliers dont je vais parler dans un instant. La soumission la moins élevée, après celle déjà mentionnée, était celle d'Andrews, Jones et Cie. Leur soumission était de \$6,062,559, et ils s'engageaient à terminer les travaux pour le 1^{er} juillet 1883, ce sont là les seules soumissions, pour toute l'entreprise, dont je me propose de parler. Il y avait ensuite la soumission pour la section "A," par un nommé Marks, pour \$2,203,896. Il y avait aussi une soumission d'une certaine société d'entrepreneurs néo-écossais, nommée Fraser, Grant et Pitblado, pour la section "B," moyennant \$1,130,707. Maintenant, ces deux soumissions pour les sections "A" et "B" respectivement, s'élevaient, réunies, à \$6,334,603. Vous vous rappellerez la mention que j'ai faite de la soumission d'Andrew, Jones et Cie, pour \$6,062,559. En d'autres termes, la soumission d'Andrews, Jones et Cie, était de \$272,044 moins élevée que celle de Marks et Cie, pour la section "A," et celle de Fraser, Grant et Pitblado, pour la section "B," réunies. Cela étant, on serait porté à supposer—ce serait la manière ordinaire—que l'entreprise serait adjugée à celui dont la soumission serait la moins élevée. La soumission d'Andrews, Jones et Cie était de \$272,044 moins élevée que les deux autres réunies, mais cette maison n'a pas eu l'entreprise. Vous ne trouverez peut-être pas la raison pour laquelle elle n'a pas eu l'entreprise, mais vous trouverez une espèce d'esquisse historique du fait dans les documents publics. Ils nous apprennent que le 26 février 1879, le ministre des chemins de fer et canaux signifia à Andrews, Jones et Cie que leur soumission était acceptée et il leur donna un délai de trois jours pour fournir leur cautionnement. Le dépôt en espèces qu'il exigea comme sûreté était de \$200,000. Maintenant, M. l'Orateur, il paraît que ces hommes étaient des Américains, et leur bailleur de fonds, c'est-à-dire le financier de la compagnie, était un nommé Smith, qui, je crois, demeurait dans la ville de New-York. Le ministre des chemins de fer—d'après ce que je crois par les documents, quoique je puisse être sous une fausse impression—mais je crois constater qu'il savait où il demeurait, qu'il savait quel était l'homme qui fournissait l'argent, et qu'il savait qu'il fallait échanger des communications entre Ottawa et New-York, qu'il savait qu'il fallait correspondre d'Ottawa à New-York et de New-York à Ottawa avant qu'il fût possible de déposer la somme de \$200,000. Que ces hommes aient agi de bonne foi, je ne crois pas qu'il y ait l'ombre d'un doute, et le ministre devait être au fait de toutes ces circonstances. Maintenant, M. Fraser, de la Nouvelle-Écosse, le propre ami du ministre, a juré devant la commission royale que du moment où les entrepreneurs, c'est-à-dire Andrews, Jones et Cie, eurent reçu l'avis, M. Jones partit pour New-York pour prendre des mesures afin de déposer l'argent. La Chambre comprendra que du moment qu'ils eurent reçu l'avis du département que l'entre-

prise leur était adjugée, l'homme d'affaires de la maison, pas le bailleur de fonds, car le bailleur de fonds était à New-York, mais l'homme d'affaires partit pour New-York. Il y allait pour voir à ce que l'argent fût posé à temps. Maintenant, le ministre, devait savoir cela par la même, et tout le monde devait savoir tout aussi bien que trois jours de délai pour permettre à un homme d'aller d'Ottawa à New-York pour y chercher son argent et pour revenir était un temps beaucoup trop court. M. Fraser a dit de plus dans son témoignage devant la commission royale que trois jours était un délai très court. Je dis, M. l'Orateur, que le ministre devait savoir que le temps était court. Il devait savoir aussi que ces hommes agissaient de bonne foi, parce que dans les trois jours accordés par le département des chemins de fer et canaux, ils ont déposé \$48,950 comme sûreté, et ils ont demandé au ministre deux ou trois jours d'extension de délai. On ne leur a pas accordé une heure, ils n'ont pas pu obtenir une heure ; mais pendant les trois jours qu'ils avaient demandés ils ont déposé une somme additionnelle de \$48,450, soit près de \$100,000 en tout, dans un délai de quatre ou cinq jours, et ils ont demandé encore deux ou trois jours pour déposer la balance, mais on ne leur a pas accordé une heure. Eh bien ! je ne discuterai pas dans le moment la raison pour laquelle ils n'ont pas obtenu ce délai, c'est peut-être une question qui mérite d'être discutée plus tard. Maintenant, ces choses devaient être connues en grande partie, du moins au département. Le fait que l'argent ne pouvait pas être déposé dans un délai aussi court doit avoir été connu du département. Je ne dis pas que l'honorable monsieur le savait, mais c'est une chose assez singulière qu'au moment même où ces hommes suppliaient le gouvernement de leur accorder une prolongation de délai de deux ou trois jours pour déposer la balance requise, Fraser, Grant et Pitblado étaient entrés en négociations avec Macdonald, Manning et Shields, de Toronto, pour leur vendre cette même entreprise moyennant la somme de \$50,000, et ils la leur ont vendue pour cette somme, si je ne me trompe. Maintenant, M. l'Orateur, vous comprendrez que d'abord, les deux entreprises—celle de Marks et Cie et celle de Fraser, Grant et Pitblado—s'élevaient, réunies, à \$272,044 de plus que celle d'Andrews, Jones et Cie, mais Fraser, Grant et Pitblado vendirent leur entreprise à McDonald, Manning et Shields, et au moment même où Andrews, Jones et Cie suppliaient le gouvernement de leur accorder un délai pour faire le reste du dépôt, à ce moment même on était à négocier cette vente. Maintenant, comme je l'ai dit, il y a certaines choses qui doivent être connues du département. Il y a peut-être certaines choses qui étaient inconnues au département, mais les investigations subséquentes ont tout de même établi que le fait existait. Je présume cependant que le ministre qui était à la tête du département n'en savait rien.

Mais il paraît certain, néanmoins, qu'au moment même où ces négociations se faisaient pour la vente de ce contrat, au moment même où ces hommes demandaient deux ou trois jours de plus pour déposer leur garantie, un employé occupant une position élevée au ministère des travaux publics ou au ministère des chemins et canaux, aux deux ; au moment, dis-je, où ces hommes demandaient deux autres jours de plus pour déposer leur garantie, cet employé, qui possédait la confiance du gouvernement, faisait, quoi, M. l'Orateur ? agissait-il dans l'intérêt du gouvernement ? Dans l'intérêt du ministère dont il était l'officier ? Dans les intérêts du pays ? Point du tout, M. l'Orateur. Au moment même, dis-je, où ces hommes demandaient un nouveau délai et où M. Fraser, Grant et Pitblado négociaient la vente du contrat, cet employé du ministère des travaux publics se cachait derrière le gouvernement, et, peut-être, derrière ceux dont il se prétendait l'ami, savoir : Andrews, Jones et Cie, pour comploter avec une compagnie rivale dans le but d'empêcher, quoi ? Dans le but d'empêcher leur bailleur de fonds qui devait déposer de l'argent pour eux, de mettre les \$200,000 entre les mains du gouvernement.

C'est, M. l'Orateur, le fait révélé par la preuve.

Celui auquel j'ai fait allusion était un employé ordinaire du gouvernement, qui occupait, dans un des ministères, un poste de confiance, le poste de secrétaire-correspondant du ministère des chemins de fer et canaux; c'était un homme qui vivait aux dépens du public, qui devait allégeance complète au gouvernement dont il tenait son emploi; qui devait allégeance complète au ministère qu'il était appelé à servir; un homme qui avait prêté serment de ne pas trahir la confiance que le ministère reposait en lui; et cet homme-là, en ce moment même, négociait avec M. Smith, le bailleur de fonds d'Andrews, Jones et Cie pour l'empêcher de déposer l'argent et pour que le contrat fût accordé à Fraser, Grant et Pitblado, pour le donner ensuite à Manning, Shields et McDonald, arrangement qui faisait perdre \$272,044 au pays.

Voilà ce qu'il faisait, et la preuve le démontre clairement.

Voyons qu'elle preuve l'on a faite dans cette affaire. Je parle des témoignages rendus devant la commission des chemins de fer, comme on l'appelle, et à la page 305, vous trouverez le témoignage rendu par M. McDonald au sujet de cette question. La preuve a été prise sous serment, par question et réponse.

La Chambre me permettra de citer quelques-unes de ces questions et de ces réponses, car c'est, je crois, une affaire très sérieuse et très importante, que le pays doit comprendre. On a posé les questions suivantes à M. McDonald :—

4622. Savez-vous si l'on a donné quelque chose à des personnes non intéressées à l'entreprise?—Oui; j'ai prouvé moi-même de donner quelque chose à une personne.

4623. De quelle façon?—Si je réussissais à faire les travaux, je ferais quelque chose pour elle.

4624. Avez-vous réussi à faire les travaux?—Si je réussissais à obtenir le contrat.

4625. Comment deviez-vous faire quelque chose?—Je devais lui donner quelque chose.

4626. Quel était ce "quelque chose"?—Une certaine somme d'argent, dans le cas où je réussissais.

4627. Où demeure cette personne?—A Ottawa.

4628. Quel est son nom?—Chapleau.

4629. Dans quel ministère est-il employé?—Au ministère des travaux publics. Ce n'était pour rien de ce qu'il ferait au ministère que je devais lui donner cela.

4630. Que deviez-vous lui donner?—\$4,000.

4631. Alors, selon votre promesse, vous devriez maintenant lui payer \$4,000 pour avoir obtenu le contrat?—Il était l'ami intime de M. Smith, de New-York. Il m'a dit que M. Smith ne pouvait pas venir déposer l'argent et je lui ai répondu: "Eh bien, s'il ne vient pas assez tôt pour déposer la garantie, je vous donnerai \$4,000." J'ignore s'il a vu Smith ou non, mais je sais qu'ils étaient amis. Il avait coutume de rester chez lui à New-York, lorsqu'il y allait. Je ne sais pas s'il exerçait quelque influence sur Smith; j'ai été porté à le croire, car on m'a dit qu'ils étaient amis.

4632. Y avait-il plus d'un Chapleau dans ce ministère?—Non, pas dans ce ministère. Il est aujourd'hui secrétaire des travaux publics, de sorte qu'il est très facile de savoir où il est. A cette époque, il était, je crois, chargé de la correspondance au ministère des chemins de fer, ou consistait, ou il remplissait quelques autres fonctions, je ne sais pas exactement, mais il était dans un de ces ministères et écrivait toujours.

4633. C'était avant la division du ministère?—Oui.

4634. De sorte qu'à cette époque il était employé au ministère qui accordait ces contrats?—Oui. Il était employé dans ce ministère, mais non dans le bureau où l'on ouvrait les soumissions. Il n'avait aucun rapport avec le bureau où les soumissions étaient ouvertes. Les soumissions ne lui ont jamais été confiées.

4635. Voulez-vous dire que votre promesse n'a pas eu d'effet sur la manière dont on a accordé les soumissions?—Non; voici ce que je voulais: Si Smith ne venait pas—je savais qu'il était financier ou je le croyais—les autres ne déposeraient pas d'argent, et je savais que Chapleau était l'ami de Smith, et je lui ai demandé s'il pouvait me rendre quelque service.

4636. Vous a-t-il dit qu'il avait quelque raison de supposer que \$4,000 ferait taire Smith?—Non; il n'a rien dit qui me fit croire qu'il en était ainsi.

4637. C'était une sorte de proposition?—Je ne crois pas du tout que Smith ait eu une partie de cette somme.

4638. Vous supposez que c'était pour le bénéfice personnel de Chapleau?—Oui; s'il réussissait à empêcher Smith de se présenter.

4639. Par l'amitié qui les liait?—Oui, précisément.

4640. Lui avez-vous payé une partie quelconque de cet argent?—Je lui ai donné \$500.

4641. Pas davantage?—Non.

M. CAMERON (Huron).

4642. Quand lui avez-vous donné cela?—Je lui ai peut-être donné cela pendant les six mois qui viennent de s'écouler; je ne puis pas donner exactement la date. Je pourrais la trouver en examinant mon livre de chèques.

Voilà toute l'histoire, telle que l'a racontée M. McDonald. Il dit qu'il a consenti de donner \$4,000 à M. Chapleau, et le service que ce dernier devait lui rendre, pour cela, consistait à empêcher M. Smith de déposer une garantie pour MM. Andrews, Jones et Cie. Cet argent a été donné pour des fins immorales, pour des fins de corruption. Pourquoi un fonctionnaire, un employé d'un ministère, s'engagerait-il envers un entrepreneur à user de son influence personnelle ou politique auprès d'un tiers pour empêcher une compagnie de déposer de l'argent comme garantie de l'exécution d'un contrat?

Ce n'est pas tout. Il y a encore quelque chose. Nous avons le témoignage de M. Chapleau lui-même. Voyons ce qu'il dit sur la question. Il dit:

12744. Quelle a été, d'après vous, l'effet de cette offre faite par d'autres personnes?—Ces gens-là me disaient que si je voulais Je cette façon user de mon influence auprès de Smith, ils me paieraient de ma peine, que je pourrais faire \$5,000.

12745. Continuation du témoignage. Le 26 de février, Andrews, Jones et Cie., ont reçu avis que leur soumission avait été acceptée pour la section B, et on leur fit un délai pour faire le dépôt requis de la garantie de 5 pour 100. Smith partit immédiatement pour New-York. Je disai aussi qu'avant de partir pour New-York il vint me demander de l'informer de la décision que le gouvernement donnerait au sujet de la demande qu'il avait faite pour obtenir du délai pour faire ce dépôt de 5 pour 100 sur la garantie.

12746. Avez-vous arrêté la façon dont vous deviez être averti de la décision sur cette question?—Non; comme j'étais employé au ministère, il me demanda si je voulais m'assurer si le délai était accordé ou non, et de lui télégraphier en conséquence.

12747. Comment a-t-il supposé que vous deviez vous assurer de la chose?—En le demandant.

12748. A qui?—Au secrétaire du ministère.

Je ne crois pas qu'il fût obligé, comme officier, d'aller demander au secrétaire du ministère des renseignements, pour les communiquer ensuite à un Américain de New-York qui avait fait une soumission ici. C'est ce qu'il voulut faire, et d'après M. McDonald, il devait recevoir pour cela \$4,000, et d'après son propre témoignage, \$5,000. Ce témoin dit en outre:

12765. Continuation du témoignage: Je n'ai jamais conclu d'arrangement avec McDonald pour me faire indemniser du travail que j'avais fait dans le but de dissuader le colonel Smith d'envoyer la soumission d'Andrews, Jones et Cie. Cependant, lorsque je revins de Washington, il me dit qu'il verrait à ce que sa compagnie me payât \$100, ce que je regardais comme l'expression de la reconnaissance d'un entrepreneur qui, étant assuré un contrat considérable, ne se montrait pas avare de ses promesses, et n'avait peut-être jamais songé à la possibilité de l'accomplissement de ces promesses. Quelques mois plus tard, j'ai reçu de lui un chèque de \$500, et cet envoi n'était accompagné d'aucune explication.

12766. Cela venait-il de lui personnellement?—Oui.

12767. Il vous l'a remis?—Il me l'a envoyé.

12768. Je demande si cela venait de lui personnellement ou s'il l'avait envoyé par lettre?—Il l'avait envoyé par lettre.

Voici un employé de ministère qui complète avec un entrepreneur contre un autre entrepreneur, et à qui l'on promet pour ses services la somme de \$4,000, dont on lui a donné \$500. Il nous dit avec bonhomie que cela a été donné dans un mouvement de reconnaissance de la part d'une compagnie d'entrepreneurs qui avait fait une soumission qui était de \$272,000 plus élevée que les autres. On n'est pas surpris qu'il y ait eu un léger mouvement de reconnaissance de la part de l'entrepreneur en voyant qu'il était certain d'avoir l'entreprise, car ce n'est pas tous les jours que l'on trouve \$272,000 dans les rues d'Ottawa. La promesse a été faite à M. Chapleau et on l'a remplie; et ce serviteur du gouvernement, cet homme qui devait allégeance au gouvernement et au pays, s'est rendu coupable de ce qui, d'après moi, constitue une offense grave et sérieuse.

Ce n'est pas tout. Nous avons, sur le même sujet, le témoignage d'un membre du parlement qui nous dit quelque chose de la nature des opérations dans le ministère. M.

Haggart, l'honorable député de Lanark-Sud, a rendu le témoignage suivant :

14782. Avez-vous connaissance qu'aucune personne dans aucun des départements du gouvernement ait jamais reçu d'avantage par suite d'aucune transaction avec d'autres personnes liées au chemin de fer du Pacifique ?—Non.

14793. Soit comme ministre, sous-ministre ou commis ou secrétaire ?—Non ; pas que je sache, excepté dans l'affaire Chapleau.

14794. En ce qui concerne ce dernier, connaissez-vous autre chose que ce qui a paru dans les journaux et qui ressort de la preuve faite devant cette commission ?—Non ; rien.

14795. Pouvez-vous nous donner quelques autres renseignements, par témoignage, relativement aux affaires du chemin de fer du Pacifique ou à quelque-une de ces affaires ?—En général, je connais assez tout ce qui concerne le chemin, surtout entre cet endroit et Winnipeg ; et l'adjudication des contrats, la manière dont elle a été faite et toute chose de cette nature, me sont parfaitement connues, du moins généralement.

14796. Cette connaissance, l'avez-vous acquise en fouillant les archives du ministère ?—Oui, en partie et en partie à la suite de conversations que j'ai eues avec des ministres, et de différentes autres manières.

14797. N'y aurait-il pas eu quelque conversation particulière qui, d'après vous, pourrait nous éclairer ?—Non, rien de particulier.

14798. Avez-vous entendu dire à quelque ministre quelque chose au sujet de l'adjudication de ces contrats à propos desquels il a couru de bruits malveillants ?—J'ai eu avec des ministres des entretiens à ce sujet. Il y a des accusations de malversation à propos de l'adjudication du contrat B. J'ai eu sur la question des conversations avec des ministres.

D'après ce qu'ont dit certains entrepreneurs de la section B, j'ai compris que M. Chapleau leur avait demandé quelque argent que lui avait promis John J. McDonald avant que son témoignage ne fût rendu. Il est évident, d'après ce témoignage, que l'honorable député dont j'ai parlé était dans les secrets du département et qu'on lui donnait les renseignements qu'il demandait. Or, il y a le témoignage rendu sous serment et le rapport du livre bleu qui constatent que cet employé se faisait payer par ces entrepreneurs, qu'il complotait avec l'un d'eux dans le but d'enlever le contrat des mains d'un autre. Je vous demande, M. l'Orateur, ce que vous pourriez attendre d'un homme dont le devoir était de se conduire convenablement et honnêtement envers le public, et qui, cependant, agissait comme je l'ai dit ?

Mais ce n'est pas tout, bien qu'il y en ait assez pour nuire à la réputation de tout homme. Cela suffit pour empêcher cette homme de faire de nouveau partie du service public ; cela a suffi pour qu'il brisât les rapports qu'il avait avec le gouvernement et le service public, mais ce n'est pas tout. Non-seulement ce M. Chapleau était payé par McDonald et Cie et recevait ou avait la promesse de recevoir \$1,000 ou \$5,000 pour empêcher une autre compagnie d'entrepreneurs de déposer son argent, mais il recevait alors des appointements mensuels, il était salarié par un entrepreneur américain pour lui donner des renseignements sur ce qui se passait à Ottawa. Quel témoignage a été rendu à ce sujet ? Voici le témoignage de M. Chapleau. Je ne cite que ce qu'il a dit. Je ne répète pas ce que l'on m'a dit, car il a été appelé devant cette commission pour rendre témoignage au sujet de l'état de choses où l'on se trouvait à cause de ces contrats, état de choses qui soulevait l'indignation dans tout le pays, non-seulement chez ceux qui combattaient le gouvernement, mais aussi chez ses plus chauds amis et chez les journaux qui lui étaient le plus dévoués. Que dit M. Chapleau au sujet du salaire mensuel qu'il recevait comme employé d'un entrepreneur américain ? Il disait ceci :

12836. Connaissez-vous quelque fabricant de matières explosives demeurant aux États-Unis ?—Oui.

12837. Qui ?—Je connais un M. Mowbray.

12838. Où demeure-t-il ?—Il demeure à North-Adams, je crois.

12839. A-t-il eu, autant que vous le sachiez, quelque transaction d'affaires avec quelques entrepreneurs du chemin de fer du Pacifique ?—J'ai entendu dire que oui.

12840. S'est-il entendu avec vous à une certaine époque, pour que vous l'aidez auprès de ces gens ?—Oui.

12841. Quelle était la nature de cette entente ?—L'entente était celle-ci : Chaque fois qu'il était adjugé un contrat où il se trouvait une somme considérable de travaux dans le roc, je devais l'en informer, afin qu'il pût voir les gens et essayer de s'entendre avec eux.

12842. Comment vous récompensait-il pour cela ?—Je ne me rappelle

pas exactement. Il m'a donné tant par mois, pendant quelques temps, je crois.

12843. Vous rappelez-vous combien ?—Je ne saurais dire exactement ; \$30 ou \$40 peut-être.

12844. On a parlé de \$75 ?—Je suis sûr que ce n'était pas autant que cela.

12845. Comment vous procuriez-vous les renseignements que vous lui transmettez ?—Après l'adjudication des contrats.

12846. Je ne savais pas qu'ils eussent été adjugés ; comment le saviez-vous ?—Aussitôt qu'un contrat est adjugé, on le publie dans la presse.

12847. Ce n'est pas répondre à une question, M. Chapleau. Je vous demande où vous preniez les renseignements particuliers qu'il désirait obtenir par votre entremise, et je suppose qu'il désirait les avoir aussi tôt que possible ?—Les renseignements que je devais lui donner étaient ceux-ci : lorsque des travaux étaient adjugés à quelqu'un, je devais l'en prévenir et lui donner les noms de ceux à qui ces travaux étaient adjugés.

12848. Ne savez-vous pas pourquoi il vous a choisi plutôt que toute autre personne ?—Je n'en ai pas la moindre idée.

12849. Ne pensez-vous pas que c'était parce que vous étiez au département où les contrats étaient adjugés ?—C'est peut-être pour cela.

12850. N'êtes-vous pas d'avis que cela était supposé lui donner un avantage sur ceux qui n'avaient pas de renseignements provenant du département ; n'était-ce pas pour cet avantage qu'il vous payait \$40 par mois ? Je ne sais pas si c'était un avantage. D'autres personnes avaient les mêmes occasions que moi de se procurer les renseignements.

12851. Combien pensez-vous avoir reçu de lui, en tout, pour les services de ce genre que vous lui avez rendus ?—Je ne saurais le dire exactement.

12852. Combien de temps cela a-t-il duré ?—Probablement trois ou quatre mois, au plus.

Voilà ce que dit cet employé du gouvernement ; il admet qu'il recevait un salaire mensuel d'un américain, M. Mowbray, fabricant de matières explosives ; il admet que la besogne qu'on lui demandait de faire pour ce salaire mensuel qu'il recevait d'un entrepreneur étranger, consistait à donner à ce dernier avis du jour où le département adjudiquait des contrats. Or, pourquoi M. Mowbray employait-il Chapleau et lui donnait-il un salaire de \$30 à \$75 par mois ? Ne pouvait-il pas trouver dans les journaux le renseignement tel qu'il s'y trouvait ? Non, M. l'Orateur ; chacun sait parfaitement bien et personne ne savait mieux que M. Chapleau qu'il était employé dans le but d'obtenir du département les chiffres qu'il pourrait en obtenir de façon à pouvoir les faire connaître à cet entrepreneur étranger. C'est un état de choses qui ne ferait honneur à personne, et qui ne ferait honneur à aucun homme ni à aucune société qui le tolérerait. Je suis heureux de dire que le gouvernement ne l'a pas toléré, mais qu'il y a mis fin aussitôt qu'il en a eu connaissance. Or, quoique l'on puisse dire de M. Chapleau, il y a une chose que l'on peut dire de son témoignage : il est clair, sincère, mais plein d'audace. Il dit délibérément qu'il a eu cet argent de ces entrepreneurs, et apparemment, il justifie ce marché. C'est là le mérite de son témoignage, si tant est qu'il en ait. Quand cette question a été connue publiquement par tout le pays, elle a excité la plus grande indignation possible ; en effet, cette indignation était si forte et si puissante, qu'elle apparaissait jusque dans les quartiers où jamais auparavant l'on ne s'était indigné contre le gouvernement ; je veux parler de la *Gazette* de Montréal et du *Mail* de Toronto. Personne n'a jamais entendu dire que la *Gazette* ou le *Mail* ait dit quoi que ce soit contre le gouvernement ou contre un acte quelconque du gouvernement, si ce n'est en cette circonstance. Voyons ce que ces journaux ont dit à ce sujet. Je citerai d'abord le *Mail*, parce que c'est le plus modeste des deux. Le *Mail* dit :

M. St. O. Chapleau a offert sa résignation. En face des dernières révélations, en face de son propre témoignage devant la commission, il lui était impossible de rester dans le service public. Son exemple peut servir d'avertissement s'il y en a qui en ont besoin.

Permettez-moi de demander quel a été le résultat de ces révélations. A-t-il été renvoyé du département ? L'a-t-on remercié de ses services, ou est-il parti de son propre mouvement, comme l'honorable monsieur le dit ? Ou bien la *Gazette* de Montréal, qui est toujours au fait de ces questions, nous dit-elle la vérité à ce sujet ? Voyons ce que dit la *Gazette* :

On a donné à M. Chapleau la liberté la plus complète de donner des explications sous serment devant la commission. Du moment qu'il les eût faites, il devint évident que les affaires dans lesquelles il avait été mêlé le mettraient dans l'impossibilité de rester dans le service public et on a exigé qu'il se démit.

Qui a exigé cela ? Or, ces énoncés sont contradictoires : le *Mail* dit qu'il lui était impossible de rester dans le service public ; l'honorable ministre dit qu'il est parti de son propre mouvement ; la *Gazette de Montréal* dit que l'on a exigé qu'il se démit. Qui a raison ? Je laisse au *Mail* et à la *Gazette* le soin de régler entre eux cette petite difficulté, laissant de côté les autres détails de la question. Il paraît, néanmoins, qu'il a cessé de faire partie de service public.

On pourrait supposer, naturellement, que cela eût terminé toute l'affaire et que l'emploi qu'il avait occupé ne le verrait plus. Mais il est encore fonctionnaire ; où ? On l'a nommé grand shérif de la province d'Assiniboia. Après avoir été démis de ses fonctions comme indigne de la confiance de ses chefs, ou après avoir résigné sa position parce qu'il ne pouvait plus la garder, cet homme est nommé à l'un des postes les plus importants que donne le gouvernement, et il l'occupe aujourd'hui.

J'aimerais savoir ce que les habitants des territoires du Nord-Ouest ont fait pour mériter qu'on leur imposât un homme qui n'était pas regardé comme digne de rester au service public à Ottawa. Je veux savoir ce que tout cela signifie. Y a-t-il quelque chose de fondé dans les rumeurs que nous avons entendues à la dernière session dans les corridors et dans les rues d'Ottawa ; rumeurs disant que ce même Chapleau connaissait tant de choses qu'il n'était pas prudent qu'on le laissât au dehors du service public ? Est-il vrai que pour que le ministère des chemins de fer et canaux pût être soigneusement et convenablement administré, il était nécessaire que M. Chapleau fût nommé à des fonctions élevées et importantes ? Je demande encore ce que tout cela signifie.

Le gouvernement compte-t-il sur la force numérique qu'il possède en cette Chambre, compte-t-il sur la prétendue popularité dont il jouit dans le pays pour violer impunément toute règle et tout principe d'honnêteté et d'honneur.

Quelques MEMBRES : A l'ordre !

M. CAMERON : Je sais que cela n'est pas du goût des honorables membres de la droite. Je sais que s'il est pris un vote sur cette question, chacun d'eux votera pour appuyer le gouvernement dans ce qu'il a fait. Mais cela ne diminue pas du tout l'odieuse de l'offense. Je dis qu'aucun gouvernement n'est justifiable de placer dans une position élevée, au Nord-Ouest, un homme qui s'est rendu coupable des choses qui ont été prouvées contre Chapleau ; et je serai très surpris, non du côté de cette Chambre, mais je serai très surpris si le sentiment exprimé en dehors de la Chambre n'est pas un avertissement solennel donné au gouvernement qu'une semblable chose ne doit pas être répétée, et si la nomination de Chapleau comme haut-shérif des territoires du Nord-Ouest n'est pas universellement condamnée.

Sir JOHN A. MACDONALD : On ne peut pas s'opposer à l'adoption de cette motion ni à la production des documents. L'honorable membre a eu la bonté de me dire qu'il devait faire, en proposant sa motion, quelques observations sur la nomination de M. Chapleau. Lorsqu'il a commencé son discours, je croyais que l'honorable membre était sur le point de se servir de la motion comme moyen d'amener sur le tapis la question des contrats relatifs au chemin de fer canadien du Pacifique.

Je vois, néanmoins, que ce n'est pas le cas ; l'honorable membre dit qu'il réserve cela pour plus tard. Nous serons très heureux, je n'en doute pas, d'entendre l'honorable membre parler sur cette question comme sur toutes les autres. Il a des manières si bienveillantes et si agréables, que même ceux qui ne partagent pas ses opinions, écoutent

M. CAMERON (Huron).

toujours ses discours avec plaisir et en retirent de bons enseignements.

L'accusation qu'il a portée contre le gouvernement est simplement celle-ci : que M. Chapleau, qui était autrefois secrétaire du département des travaux publics, et qui avait résigné ses fonctions, a été dans la suite nommé shérif des Territoires du Nord-Ouest et qu'il ne convenait pas de faire cette nomination. Je n'hésite pas à dire que M. Chapleau s'est rendu coupable d'une indiscrétion grave et grossière lorsqu'il était secrétaire du département des travaux publics. Il est vrai qu'en examinant les documents vous constaterez qu'il n'a trahi aucun secret, n'a rien fourni, n'a été d'aucun secours à aucun des nombreux entrepreneurs qui se pressaient aux environs du département ; qu'il n'a donné aucun renseignement qui fût de quelque valeur, à qui que ce soit qui cherchât à obtenir un contrat. Nous savons que c'est une chose inconvenante, mais nous savons qu'il est prouvé — je le sais et je ne doute pas que les honorables députés de la droite le savent — nous savons, dis-je, qu'il est prouvé que des employés du service civil ont, parfois, donné des renseignements qu'ils avaient eus à Ottawa de diverses sources. Nous savons, par exemple, et l'honorable membre sait que différents employés se sont faits les correspondants salariés de journaux de New-York et d'ailleurs et qu'ils ont donné des renseignements à ces journaux. Nous savons et ils savent que ces employés n'ont pas été renvoyés ; mais c'est une chose inconvenante que l'on ne devrait pas encourager et qui devrait être supprimée.

Mais la gravité de l'accusation portée contre M. Chapleau — ce qui, je crois, me permet de dire qu'il a commis une grande indiscrétion, — la gravité de l'accusation, dis-je, c'est qu'étant employé du département des travaux publics, il ait permis à ces entrepreneurs de l'approcher et qu'il se soit exposé à se faire accuser et faire supposer qu'il se laissait influencer par des motifs pécuniaires et mercenaires pour donner des renseignements qu'il n'aurait pas dû donner. Je n'approuve pas la chose, pour tout autre département, bien que nous sachions que la chose ait été faite et qu'on la fasse encore aujourd'hui, car nous savons tous — et nous ne pouvons pas l'empêcher — que des employés écrivirent à un journal ou à un entrepreneur de New-York qu'il se passe ici tel et tel événement. Et M. Chapleau étant au département des travaux publics, aurait dû empêcher qu'on le soupçonnât même d'avoir donné des renseignements à qui que ce soit, même des renseignements que le public pouvait connaître, car lui-même dit que ceux qu'il a donnés pouvaient être connus.

Je n'ennuierai pas la Chambre en lui lisant la longue explication de M. Chapleau. Elle se trouve dans l'enquête, et les honorables membres peuvent la lire. Je me permettrai de prier les membres de cette Chambre d'examiner son long exposé — je crois que son témoignage démontre qu'il s'est rendu coupable d'une grave indiscrétion en permettant à ces gens de l'approcher. Il est évident, d'après tous les témoignages rendus, qu'il n'a pas trahi une fois la confiance du département. Il n'a même jamais songé à faire quoi que ce fût qui pût aider un des entrepreneurs intéressés à ces contrats. L'accusation portée contre lui est que, bien qu'il ne les ait pas aidés, ces gens pensaient qu'ils pouvaient obtenir son assistance et qu'ils pouvaient se cacher derrière les rideaux, et peut-être, avoir la préférence sur d'autres ; mais cela n'a pas eu lieu. C'était, cependant, une grave indiscrétion. Mon honorable ami qui était le chef de ce ministère, l'a blâmé sévèrement. Il lui a parlé de façon à faire croire à M. Chapleau qu'il lui était préférable de se démettre. Il a résigné, ou il aurait très vraisemblablement été démis des fonctions qu'il remplissait. C'est un homme très capable, un serviteur public, un chef de famille et, il perdit la situation qu'il avait, la situation importante de secrétaire des travaux publics, jeune, capable, actif, énergique ; il avait tous les moyens de parvenir aux positions les plus élevées du service civil. Bien qu'il ait résigné de son propre mou-

vement, bien qu'il n'eût pas reçu l'ordre de résigner, il savait parfaitement bien que l'affaire était portée devant le gouvernement et il a envoyé sa résignation, pour employer ses propres termes, afin d'éviter la nécessité d'une nouvelle enquête et afin d'éviter de nouveaux embarras relativement à sa nomination. Il a été jeté sur le pavé. Il était exposé à la censure. Il a été jeté sur le pavé avec sa famille, et je crois que sa punition a été aussi forte qu'il la méritait. Pendant deux ou trois longues années, il a été livré à ses propres ressources. Il avait commis une grave indiscretion, et sa punition a été très sévère, et après cette leçon, le gouvernement n'a pas cru que cet homme était au ban de la société. Il avait commis de graves indiscretions, mais il n'avait commis aucun crime : et le gouvernement a cru que la punition était tout à fait proportionnée à l'offense et l'a nommé aux fonctions—l'honorable membre dit aux hautes et importantes fonctions—de haut shérif d'Assiniboia. Il a été nommé à l'emploi créé par l'honorable membre. Mais il n'a eu que le petit salaire de \$1,000 ; \$1,000 pour demeurer là ; \$1,000 pour demeurer à Battleford ; ce salaire n'était pas à comparer à celui qu'il recevait lorsqu'il a résigné. Non-seulement le salaire est moins élevé que celui qu'il avait, mais il n'a pas l'espoir de recevoir un salaire plus élevé pour remplir ses fonctions. C'est une sinécure créée par les honorables messieurs de la gauche.

M. MACKENZIE : Pourquoi ne l'avez-vous pas aboli ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Parce que nous sommes conservateurs et que nous désirons, autant que la chose est possible, ne pas faire de grandes innovations dans les réformes opérées par un réformateur comme l'honorable député d'York-Est.

M. Chapleau a remplacé M. Richard, un ancien membre de cette Chambre, un représentant du peuple des plus respectables et qui avait reçu sa récompense. Ce dernier se rendit au Nord-Ouest. Il demeura quelque temps à Battleford, siège du gouvernement du Nord-Ouest. Il n'aimait pas la localité, et comme il n'y avait rien à faire, il ne crut pas qu'il était nécessaire d'y rester. Il vint à Winnipeg, et lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons constaté qu'il y demeurerait. Après avoir fait une petite enquête, nous avons constaté que pendant les trois ans qu'avaient duré ses fonctions, il n'avait jamais été à son poste. Il voyait qu'il n'y avait rien autre chose à faire que de retirer son salaire, et il vint à Winnipeg, où il fit fortune en spéculant sur les lots de ville. De sorte que l'emploi n'est pas aussi important qu'on veut le faire croire ; il n'est pas plus important que le salaire avec lequel un homme ne peut vivre que misérablement au Nord-Ouest.

Cependant, j'ose dire que bientôt il y aura de la besogne à faire. Aujourd'hui, le shérif demeure à Regina, où il peut avoir certaines procédures à signifier, car l'on exécute des entreprises en cette ville, et il n'aura pas l'occasion de donner des renseignements à leur sujet. Il devra signifier des brevets et remplir les différentes fonctions d'un shérif à mesure que le pays fera des progrès.

Mais, M. l'Orateur, nous avons cru que cet officier, en brisant ses espérances, en se démettant réellement de ses fonctions, en donnant sa résignation pour éviter d'être renvoyé, en restant deux longues années sans ressources, avait été assez puni, et que la leçon avait été suffisante pour lui et pour tout le service public ; et cependant, je crois que ce n'était pas agir avec trop de bonté que de lui donner un nouveau moyen de supporter sa famille.

Et je répète que ce fut avec un très grand regret que le gouvernement acquit la certitude qu'il avait commis ces fautes dont a parlé l'honorable membre et qu'il avait agi comme il l'a fait, car ceux qui connaissaient ses capacités voyaient que, par son énergie, ses talents, sa grande habileté, il rendait les plus grands services au public. Il perdait tous ces avantages que lui donnaient ses qualités, et le gouvernement consent volontiers à prendre la responsabilité du

fait de dire que, bien que cet homme ait été puni, bien qu'il ait été démis de fonctions importantes et qu'on lui ait enlevé tout moyen de se refaire une position, il ne devait pas être proscrit pour le reste de ses jours et qu'il avait été assez puni par la ruine de ses espérances, la perte de son salaire, la perte de sa situation. Nous n'avons pas cru commettre un grand péché, nous n'avons pas cru pécher en disant : "allez et ne péchez plus, allez au Nord-Ouest, travaillez et reprenez une situation."

Il a obtenu cette situation, et je ne doute pas que, lorsque cet emploi prendra de l'importance à mesure que le pays prospérera, il sera à la hauteur de ses fonctions, et je n'envie pas ceux qui blâment le gouvernement d'avoir agi de la sorte envers cet homme.

En tout cas, nous pouvons recevoir ce blâme et nous consentons à ce qu'on censure notre conduite.

Les honorables membres de la gauche ont souri quand j'ai dit : "Allez et ne péchez plus." Je ne voudrais pas leur donner ce conseil, car, d'après moi, ils ne le suivraient pas. Ils n'ont aucune confiance en moi et n'auraient aucune confiance dans mes conseils, quelque bons qu'ils fussent.

Nous avons cru que cet homme avait été suffisamment puni, et que les indiscretions dont il s'était rendu coupable n'avaient rien fait perdre au pays. En conséquence, après l'avoir puni très sévèrement, nous lui avons donné un nouveau moyen de gagner sa vie, et je crois que, plus tard, l'on verra qu'il a profité de la leçon, qu'il montrera qu'il est capable, actif et désireux de remplir son devoir, et qu'il n'encourra plus le blâme de cette Chambre, ni de l'honorable membre, ni du pays.

Motion adoptée.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

RÉ-AJUSTEMENT OU AUGMENTATION DES SUBSIDES AUX PROVINCES.

M. OUIMET : Je demande copie de toutes correspondances échangées entre les divers gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral au sujet du réajustement ou augmentation des subsides en argent payés ou à être payés par ce dernier aux premiers, tant en vertu du pacte fédéral que de tous autres arrangements faits depuis ; aussi, copie de toutes requêtes adressées par les différentes législatures provinciales au gouvernement ou au parlement du Canada, et de tout mémoire reçu par ce dernier des divers gouvernements provinciaux, demandant de l'aide ou des avantages en argent ou autrement ; aussi, un état constatant tout ce qui a été accordé en argent ou autrement par le gouvernement du Canada aux différentes provinces depuis 1867.

M. l'Orateur, avant de mettre cette motion entre vos mains, je désire solliciter l'indulgence de cette Chambre pour lui soumettre certaines considérations au sujet des arrangements financiers qui ont été faits, lors de l'inauguration de la confédération, entre les provinces et le gouvernement de la Puissance du Canada. Lorsque les provinces consentirent au pacte fédéral, lorsqu'elles consentirent à se mettre en société, par ainsi dire, elles convinrent de déléguer certains pouvoirs au gouvernement fédéral, mais en se réservant tous les autres pouvoirs qu'elles pouvaient avoir auparavant. Pour que cet arrangement pût fonctionner, il était nécessaire de pourvoir à la division des revenus que chacune de ces provinces possédait alors. Les principales sources de ces revenus étaient les douanes et l'accise ; mais comme ces sources formaient la partie la plus importante des revenus de ces diverses provinces, et que ce qui leur restait devenait insuffisant pour pourvoir aux besoins de la législature et aux autres besoins du gouvernement, il fut entendu qu'une proportion de ces revenus, qui devaient être perçus

par le pouvoir fédéral, serait remise aux différentes provinces pour leur servir à défrayer leurs dépenses.

Je n'ai pas sous la main le revenu total des recettes pour l'année 1867, mais après le premier exercice, en 1863, les revenus de la Confédération, pour droits de douane et d'accise, étaient de \$11,580,968.25, ce qui faisait, réparti sur la population qui était, en 1861, de 3,090,561 âmes, un montant de \$3.75 par tête, payé au gouvernement fédéral par les provinces. Il fut convenu que les provinces recevraient, à même ces revenus, une somme de 80 centins par tête, ce qui faisait, en moyenne, un montant de 21½ pour cent repayé à ces provinces par le gouvernement de la Puissance. Cette proportion fut établie pour deux raisons. La première était basée sur le fait que l'on craignait qu'en établissant la Confédération, les dépenses du gouvernement central et des différents gouvernements locaux mises ensemble dépasseraient de beaucoup les revenus que chacune de ces provinces possédait alors, et d'un autre côté l'on craignait que cette augmentation des dépenses n'amenât une augmentation de taxation ou d'impôt. Partagés entre ces deux motifs que nous trouvons rapportés dans les débats sur la confédération, et principalement dans les discours prononcés plus tard, tant à Québec qu'à Sherbrooke par Sir Alexander Galt, qui était alors le ministre des finances, on décida que la proportion accordée aux provinces sur les revenus que chacune d'elles devait donner à la Confédération serait de 21½ pour cent, c'est-à-dire de 80 centins par tête.

Je ne crois pas me tromper en disant que les provinces comptaient que cette proportion resterait toujours la même. De fait, sir Alexander Galt, répondant, à Sherbrooke, à ceux qui se plaignaient que le nouveau système nécessiterait une augmentation du tarif, et que les provinces seraient alors appelées à fournir au gouvernement central une plus forte proportion de revenus, se portait garant que cela n'arriverait pas. Eh bien ! je veux démontrer maintenant que cette proportion a été changée depuis ; que les revenus provenant de la douane et de l'accise ont considérablement augmenté ; que le tarif a été augmenté, et que la proportion payée par la population des provinces a augmenté également.

Si nous prenons les montants constatés par les comptes publics, nous trouvons qu'en 1883, il a été perçu en droits de douane et d'accise, un montant total de \$29,269,698, ce qui fait que chaque personne dans la Puissance du Canada, d'après le chiffre de la population tel que constaté par le recensement de 1881, c'est-à-dire 4,324,810, paie à ces deux sources du revenu fédéral la somme de \$6.80.

Comme on le voit, M. l'Orateur, ces sources de revenus ont augmenté dans une proportion, je dirai, surprenante pour le gouvernement fédéral. Maintenant, si l'on cherche à s'expliquer l'augmentation de ces revenus, on devra l'attribuer à deux causes principales : d'abord l'augmentation du tarif et en second lieu l'augmentation de la population et de la consommation par cette population.

Je soumets que dans les deux cas les termes, ou plutôt les conditions de l'arrangement convenu entre les provinces et le gouvernement fédéral en 1867 sont changées. Contre leur attente, les provinces paient maintenant beaucoup plus qu'elles ne s'attendaient de payer et reçoivent beaucoup moins qu'elles ne s'attendaient de recevoir ; ainsi, au lieu de recevoir, comme je le disais au commencement de mes remarques, un pourcentage de 21½ pour cent sur les revenus de la Confédération, en 1883 les provinces ne reçoivent plus que 10 pour cent ou un peu plus de 10 pour cent de ces revenus.

Eh bien ! M. l'Orateur, en constatant ce fait, il me semble que les provinces ont le droit de se demander si, les circonstances étant changées, elles n'ont pas droit aussi de changer les termes de l'arrangement qu'elles ont conclu avec le gouvernement fédéral ; surtout lorsque ces provinces peuvent dire que l'augmentation de la population du pays aussi bien que l'augmentation du revenu fédéral doivent être

M. OUMET.

attribuées aux dépenses qu'elles ont faites pour développer leurs ressources, pour augmenter leur population et leur commerce dans les limites de leurs territoires respectifs. Je dirai plus : lorsque nous savons qu'au fur et à mesure que ces provinces font des sacrifices pour augmenter leurs propres ressources et revenus, elles diminuent davantage ces mêmes revenus, vu que ces derniers n'augmentent pas en proportion de leurs dépenses. Ces 80 centins par tête, par exemple, devaient, d'après le langage du ministre des finances d'alors, servir spécialement à défrayer les frais d'administration de la justice, l'entretien des hôpitaux et les subventions aux institutions de charité. Eh bien ! M. l'Orateur, il est inutile pour moi de démontrer à cette Chambre qu'à mesure que la population augmente ces dépenses doivent aussi augmenter en proportion ; lorsqu'en 1867, par exemple, la province de Québec n'avait qu'une population de neuf cent et quelques mille âmes, et qu'elle dépensait alors pour l'administration de la justice une somme de \$322,236.24 ; et \$97,946 pour l'entretien des asiles, il est facile de comprendre qu'en 1881—c'est la date la plus récente à laquelle j'ai des données certaines—lorsque notre population était augmentée au chiffre de 1,350,000 habitants, ces dépenses avaient naturellement augmenté aussi. L'on constate que ces dépenses étaient en 1881, pour l'administration de la justice, de \$437,000, et pour les asiles, de \$97,946 ces dépenses étaient montées à \$213,828, c'est-à-dire que pendant ce laps de temps il s'était produit une augmentation, pour ces différents services, de \$231,135.

Maintenant, s'il m'est permis de parler un peu de ce que le gouvernement de la province de Québec a fait pour l'augmentation de la population dans les limites de son territoire, par le développement de la colonisation et de l'agriculture, pour l'augmentation du commerce en général par la construction de ses différents chemins de fer, je dirai que la province de Québec a peut-être contribué au-delà de la proportion des autres provinces à augmenter le revenu fédéral. Et pendant ce temps-là, ce qu'elle recevait à même ce revenu qu'elle grossissait de ses sacrifices, diminuait toujours pratiquement, puisque cette ressource restait la même lorsque les dépenses qu'elle faisait augmentaient.

Je mentionnerai spécialement les dépenses que la province de Québec a été obligée de faire en particulier pour la colonisation. Notre province n'est pas tout à fait dans la même position que les autres provinces ; l'immigration, pour laquelle cependant nous payons notre large part, ce que du reste nous ne regrettons pas de payer, notre province est dans une position telle qu'elle ne profite guère de cette immigration qui se fait des pays étrangers sur le territoire de la Puissance du Canada, et de fait, elle n'a guère augmenté depuis 1868 par cette immigration. Aussi, pour développer sa population et ses ressources elle est laissée à elle-même, et par là, elle est obligée d'encourir des frais considérables pour ouvrir de nouvelles terres et améliorer celles qui sont déjà en culture. Ces dépenses qu'elle est obligée de faire pour l'immigration et qui profitent d'une manière immédiate à l'augmentation des revenus du gouvernement de la Puissance, ne lui rapportent en quelque sorte aucun profit ; je dirai plutôt aucune compensation de la part de ce gouvernement. Eh bien ! la conséquence qui me paraît sortir d'une manière évidente des faits que je viens de mentionner, est qu'il nous est dû une compensation proportionnelle à ce que nous fournissons au reste de la Confédération. Et je me place à un point de vue général ; je ne fais pas d'exception pour la province de Québec ; je ne demande rien pour cette province qui ne soit juste de lui être accordé et qui ne serait juste d'être accordé aux autres provinces. Je puis dire ici avec orgueil que la province de Québec, malgré que son gouvernement soit à l'heure qu'il est dans une position embarrassée, n'est pas dans la nécessité de monder auprès du gouvernement fédéral. Elle vient simplement demander ce qu'elle considère être ses

droits, et elle est prête à appuyer en toute circonstance ce qu'elle considère être les droits des autres provinces. Puisque les circonstances dans lesquelles le subsido que le gouvernement de la Puissance devait payer aux différentes provinces sont changées, je dis que ce subsido doit aussi être changé avec elles. Je maintiens que ce subsido devrait être augmenté de manière à permettre aux différentes provinces de commander des ressources nécessaires afin de pouvoir maintenir leur existence indépendante et de pouvoir développer leurs ressources, s'enrichir et par là enrichir toute la Puissance. Par le moyen pratique que je suggérerais, je ne demanderais pas que la même proportion de 21½ pour cent du revenu du gouvernement de la Puissance nous fût consacré, mais je demanderais que la modique proportion de 14½ pour cent de ce revenu fût repayé aux différentes provinces. Cette proportion équivaut à \$1 par tête sur la population telle que constatée par le dernier recensement, ce montant devant être payé par tête et susceptible de changer tous les dix ans avec le mouvement de la population, soit qu'elle augmente ou qu'elle diminue.

Je crois, M. l'Orateur, qu'il est inutile pour moi d'attirer l'attention sérieuse du gouvernement sur cette question. Je n'exhalerai ici aucune plainte, je dirai seulement que les vieilles provinces de la Confédération ont d'autant plus de raison de demander une augmentation comme celle que je demande maintenant, vu qu'aujourd'hui plus que jamais nous nous imposons des sacrifices énormes afin de développer les nouveaux territoires qui font partie de la Puissance. Il est inutile pour moi de dire que je ne regrette pas ce qui est payé pour les autres; nous le payons parce que nous croyons que c'est dans l'intérêt de la Puissance du Canada et nous ne nous en plaignons pas; mais d'un autre côté, "charité commence chez soi," dit le vieux proverbe français, et je crois que le gouvernement devrait considérer qu'il est de son devoir à l'égard des vieilles provinces, lorsqu'elles font tant de sacrifices pour les nouvelles, de leur donner une légère partie du surcroît d'impôts qu'il met à leur charge afin qu'elles puissent l'employer au développement de leurs propres ressources. Et, M. l'Orateur, en me déclarant ici, ou plutôt en plaidant pour les vieilles provinces, je crois que je puis me placer à un point de vue de politique générale. N'est-il pas opportun que ces provinces puissent avoir les moyens d'augmenter leur population et d'augmenter leur richesse afin de pouvoir dans l'avenir contrôler et offrir une résistance suffisamment forte à l'encontre des influences que nous créons dans les nouvelles provinces du Nord-Ouest, en y déversant nos millions, et en y déversant toute l'immigration que nous amenons des pays étrangers? Je présume, M. l'Orateur, que ces nouvelles provinces auront la courtoisie et le bon sens de reconnaître quels sont ceux qui ont fait les sacrifices pécuniaires sur lesquels elles devront baser leur prospérité à l'avenir; mais, en politique comme dans bien d'autres transactions de la vie, il ne faut pas toujours compter sur la gratitude, il ne faut pas toujours trop compter sur la reconnaissance de ceux à qui nous faisons du bien; et peut-être que plus tard nous aurons l'occasion de regretter qu'ayant diminué nos ressources dans les vieilles provinces, nous avons trop versé de nos surpluses et de notre argent pour l'agrandissement et pour l'amélioration des nouvelles provinces. A ces différents points de vue, je crois que cette Chambre recevra avec faveur l'idée que j'émetts aujourd'hui du réajustement du subsido fédéral aux différentes provinces sur une base équitable. Ce n'est pas, comme on l'a appelé dans certains journaux, une incursion que nous voulons faire sur le trésor fédéral; nous venons simplement demander ce qui appartient aux vieilles provinces, ce qu'elles ont droit d'avoir; n'en pas ce qui appartient à d'autres provinces, mais ce qui leur appartient à elles-mêmes, parce que ce sont elles qui paient les montants énormes qui forment le revenu fédéral.

Une autre considération, c'est que les différentes provinces, sont aujourd'hui obligées d'épuiser toutes les sources de revenus qu'elles ont à leur disposition. Une de ces sources, —je parle de la province d'Ontario et de la province de Québec spécialement,—consiste dans ce qu'elles retirent comme allocation des limites à bois; pour faire face à leurs dépenses nécessaires, elles sont obligées d'exploiter cette source de revenu beaucoup plus qu'il ne serait prudent de le faire, et je crois pouvoir dire que la même chose se pratique aussi bien dans la province d'Ontario que dans la province de Québec. Eh bien! ne serait-il pas à propos de mettre à la disposition des provinces un peu plus de ressources afin qu'elles puissent ménager cette importante source de richesse nationale qui constituent nos forêts? Au point de vue général de la Puissance, je crois qu'il serait très important que le gouvernement fédéral vît lui-même à donner aux provinces les moyens de s'exempter de pousser jusqu'à la dernière limite, jusqu'à l'imprudence, l'exploitation de nos forêts. En continuant cette exploitation comme nous le faisons aujourd'hui, dans dix ans l'exportation du bois de service sera une chose du passé; dans dix ans nos forêts n'existeront plus, et cette source de richesse nationale que nous aimons tant à vanter aura disparu pour notre pays. Je crois donc qu'il est important, au point de vue des intérêts bien entendus du commerce et de la prospérité de la Puissance, de donner aux provinces ce qui leur est dû: la proportion équitable qui leur revient des revenus qu'elles ont aidé à créer.

M. LANDRY: M. l'Orateur, je seconde avec plaisir la motion qui vient d'être présentée par l'honorable député de Laval (M. Ouimet), parce que, si les vues qui ont été émises par lui sont acceptées par le gouvernement et suivies de l'action pratique qu'elles provoquent, elles indiquent un moyen infaillible de rétablir l'équilibre que l'on a voulu créer dès le début de la Confédération et qui se trouve maintenant détruit par l'addition subséquente de certaines provinces et par les changements considérables apportés au tarif.

En 1867, lorsque les quatre provinces se sont réunies pour jeter les bases de la Confédération, il a été convenu que le gouvernement fédéral prendrait à sa charge un montant déterminé de leurs dettes. Si nous consultons le pacte fédéral, nous trouvons que cette somme se monte pour les provinces d'Ontario et de Québec, au chiffre de \$62,500,000; pour la Nouvelle-Ecosse, à \$3,000,000, et pour le Nouveau-Brunswick, à \$7,000,000. Mais comme ces deux dernières provinces n'avaient pas réellement cette dette, il a été inséré dans la loi un dispositif disant:

Dans le cas où, lors de l'union, les dettes publiques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick seraient respectivement moindres que huit millions et sept millions de piastres, ces provinces auront droit de recevoir, chacune, du gouvernement du Canada, en paiements semi-annuels et d'avance, l'intérêt au taux de cinq pour cent par année sur la différence qui existera entre le chiffre réel de leurs dettes respectives et le montant ainsi arrêté."

Par cette disposition de la loi, M. l'Orateur, toutes les provinces qui entraient dans la Confédération ont été mises sur un pied d'égalité. En divisant chaque dette provinciale ainsi mise à la charge de la Confédération par le chiffre de la population, on trouve une moyenne de tant par tête, à peu près la même pour chaque province du Dominion.

Mais cet équilibre fut bientôt rompu, et dès l'année suivante, nous voyons par la 32-33 Victoria, chap. 2, la Nouvelle-Ecosse et venue faire entendre sa demande ici, et par cette législation au lieu d'être portée au chiffre de \$3,000,000, comme il avait été statué par l'Acte de la confédération, sa dette fut fixée au chiffre de \$9,186,756; à part de cette augmentation dans le chiffre alloué pour sa dette, la Nouvelle-Ecosse devait recevoir pendant une période de dix ans, à compter du 1er jour de juillet 1867, une subvention de \$82,698 par année en sus de toutes les autres sommes payables à cette province par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et il fut statué ce qui suit:

..... Et cette subvention sera à l'avenir payée semi-annuellement et d'avance, à compter du premier jour de juillet mil huit cent soixante et neuf, les arrérages, à venir au jour en dernier lieu mentionné, en étant capitalisés, en tout ou en partie, selon que le gouverneur en conseil pourra le prescrire, et l'intérêt provenant de la partie capitalisée étant acquittée jusqu'à l'expiration des dix années, époque à laquelle la somme principale sera payée.

Plus tard, en 1870, Manitoba est entré dans la Confédération. L'acte qui a été passé à cette occasion, la 33 Vic., ch. 3, établit les conditions suivantes pour cette nouvelle province :

Comme la province n'est pas endettée (dit la clause 21), elle aura droit d'exiger et de recevoir du gouvernement du Canada, par paiements semestriels et d'avance, un intérêt au taux de cinq pour cent par année sur la somme de quatre cent soixante et douze mille quatre-vingt-dix piastres.

C'était là le montant requis pour mettre Manitoba sur un pied d'égalité en ce qui regardait la dette qui pesait sur les autres provinces, et pour laquelle la Confédération était devenue responsable. On donnait aussi une somme de \$30,000 payable annuellement par le Canada à la province pour le maintien de son gouvernement et de sa législation. Voici ce que dit la clause 25^{me} du même acte.

La somme de \$30,000 sera payée annuellement par le Canada à la province pour le maintien de son gouvernement et de sa législation, et il sera aussi accordé une subvention annuelle pour aider à la province, égale à quatre-vingts centins par tête de sa population, portée au chiffre de dix-sept mille âmes, et cette subvention de quatre-vingts centins par tête sera augmentée en proportion de l'accroissement de la population qui pourra être constatée par le recensement qui en sera fait en l'année mil huit cent quatre-vingt-un, et par chaque recensement décennal subséquent jusqu'à ce que la population s'élève à quatre cent mille âmes, chiffre auquel la subvention demeurera dès lors fixée ; et cette somme libérera à toujours le Canada de toutes autres réclamations et sera payée semestriellement et d'avance à la province.

Cette dernière partie de la clause que je viens de citer et qui se rapporte à la somme de \$30,000, est la même que celles que l'on trouve dans toute législation faite au fur et à mesure qu'une province vient se joindre à la Confédération. Quant à la subvention annuelle destinée au maintien des législatures provinciales, elle existait déjà pour les autres provinces dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et nous voyons qu'Ontario recevait pour les dépenses de la législation, \$80,000 ; Québec, \$70,000 ; la Nouvelle-Ecosse, \$60,000 ; le Nouveau-Brunswick, \$50,000.

Plus tard, en 1871, la Colombie-Britannique vint s'adjoindre à nous, et dans les conditions de son admission à la Confédération, nous trouvons celles-ci :

1o. Le Canada sera responsable des dettes et obligations de la Colombie-Britannique existantes à l'époque de l'union.

2o. La Colombie-Britannique n'ayant pas encouru de dettes égales à celles des autres provinces qui constituent actuellement la Confédération, aura droit de recevoir du gouvernement général, en paiements semi-annuels et d'avance, un intérêt de 5 pour cent par année sur la différence entre le montant réel de sa dette à l'époque de l'Union et la dette par tête de la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick (27.77 piastres), la population de la Colombie-Britannique étant portée au chiffre de 60,000.

3o. Les sommes suivantes devront être payées par le Canada à la Colombie-Britannique pour le soutien de sa législation et de son gouvernement, savoir : une subvention annuelle de 35,000 piastres, et une autre somme annuelle égale à 80 centins par tête de la population de 60,000, toutes deux payables semi-annuellement et d'avance, la subvention de 80 centins par tête devant être augmentée en proportion de l'accroissement de la population telle que constatée par chaque recensement décennal subséquent jusqu'à ce que la population s'élève à 400,000 âmes, chiffre auquel la subvention demeurera alors fixée, avec l'entente que le premier recensement aura lieu en l'année 1881.

Mentionnons parmi les autres conditions imposées par la Colombie-Britannique à son entrée dans l'Union, la construction d'un chemin de fer devant relier ce pays avec les autres provinces de la Confédération, un service postal et semi-mensuel entre Victoria et San Francisco, un autre service postal bi-hebdomadaire entre Victoria et Olympia, une station navale à Esquimalt, une subvention annuelle additionnelle de \$160,000 en considération de 20 milles de terre qui étaient donnés au gouvernement de chaque côté de la ligne du che-

M. LANDRY.

min de fer du Pacifique. Le gouvernement s'engageait aussi à construire un bassin de radoub à Esquimalt, du moins, à donner sa garantie à 5 pour cent sur une somme de £100,000 sterling.

Plus tard, par la 36 Vict., c. 30, toutes ces premières conditions furent modifiées ; il y avait un excédant à diviser entre les deux provinces de Québec et d'Ontario, excédant d'au delà de \$10,000,000 ; les provinces ne pouvaient pas s'entendre, et en 1873, le gouvernement par un acte sanctionné le 23 de mai a pris cette dette de \$10,506,088.84 à sa charge. Comme il prenait cette dette-là, il devenait nécessaire de donner une compensation aux autres provinces qui composaient la Confédération, et voici la clause qui indique cette compensation.

Dans les comptes tenus entre les différentes provinces du Canada et la Puissance, les sommes payables et imputables aux dites provinces respectivement, en tant qu'elles dépendent du chiffre de la dette avec laquelle chaque province est entrée dans l'Union, seront calculées et allouées comme si la somme fixée par la cent douzième section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, était portée des dixante et deux millions cinq cent mille piastres à la somme de soixante et treize millions six cent quatre-vingt-huit piastres et quatre-vingt-quatre centins, et comme si les montants fixés comme susdit, pour les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, et pour les provinces de la Colombie-Britannique et du Manitoba, en conformité des conditions de leur admission dans la Puissance, étaient accrues dans la même proportion.

L'Île du Prince-Edouard n'était pas encore entré dans la Confédération ; elle ne tarda pas à venir à nous, et le 28 juin 1873 je crois, il fut passé, un ordre en Conseil à Windsor, décrétant son entrée dans le Dominion, et d'après ses conditions l'Île du Prince-Edouard avait droit à une dette égale à \$50 par tête, c'est-à-dire \$4,701,050. Le gouvernement s'engageait à payer à cette province l'intérêt sur ce montant, plus une subvention annuelle de \$15,000, mais de laquelle on devait déduire l'intérêt à 5 par cent sur une somme n'excédant pas \$800,000 que le gouvernement devait donner pour l'achat de terres vu que l'Île du Prince-Edouard n'avait pas de domaine public. Mais, tant que ce montant n'était pas donné, le gouvernement payait en entier, cette première subvention annuelle de \$45,000 ; il y avait une seconde subvention de \$30,000 pour le maintien de la législation, puis venait l'octroi annuel de 80 centins par tête, la population de l'Île étant estimée à 34,021 âmes. Cet octroi de 80 centins par tête devant suivre le mouvement de la population jusqu'à ce qu'elle atteignît le chiffre de 400,000 âmes. Il ne faut pas oublier l'intérêt sur les \$4,701,050, chiffre accepté comme dette de l'Île. Il y eut aussi quelques autres conditions, auxquelles le gouvernement accéda.

A l'heure qu'il est, M. l'Orateur, si nous consultons les derniers comptes publics, nous trouvons que la province d'Ontario a reçu \$1,196,872.80 comme subvention fédérale. Si nous divisons cette somme par le chiffre de sa population nous trouvons qu'Ontario reçoit 62 centins par tête. Cette somme de \$1,196,872.80 comprend non-seulement l'octroi à 80 centins par tête sur la population de 1861, mais également la somme de \$80,000 pour la législation locale.

La province de Québec a reçu \$959,252.80, pour sa part à la subvention fédérale, c'est-à-dire \$589,252.80 en octroi et la balance de \$70,000 pour le maintien de sa législation. En divisant ce chiffre par la population actuelle, on voit que la province de Québec reçoit une somme de 70 centins par tête. La Nouvelle-Ecosse a reçu dernièrement, d'après les comptes pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1883, la somme de \$393,753.01 ; si nous divisons ce montant par le chiffre de sa population, nous constatons qu'elle reçoit actuellement 69 centins par tête. Le Nouveau-Brunswick a reçu \$456,971.23 ; si nous divisons ce chiffre par celui de sa population, nous voyons qu'il a reçu une somme de \$1.42 par tête. L'Île du Prince-Edouard a reçu une somme de \$164,674.07, ce qui fait une proportion de \$1.51 par tête, en divisant ce chiffre par celui de sa population. La Colombie-Britannique a reçu une somme de

\$207,995.66; en divisant cette somme par le chiffre de sa population, nous trouvons qu'elle reçoit annuellement une somme de \$4.22 par tête. Le Manitoba actuellement reçoit \$3.47 par tête, c'est-à-dire une somme totale de \$227,153 04.

Voilà, M. l'Orateur, quelle est la proportion actuelle des sommes reçues par chaque province formant partie de la Confédération. A première vue, les différences sont un peu considérables; ainsi vous avez l'Ontario qui reçoit 62 cents par tête de sa population, Québec, 70, la Nouvelle-Ecosse, 89, le Nouveau-Brunswick, \$1.42, l'Île du Prince-Edouard, \$1.51, la Colombie-Britannique, \$4.22, et le Manitoba, \$3.47. Je sais que dans plusieurs de ces provinces, dans le Nouveau-Brunswick par exemple, un certain montant a été alloué en vertu de la 36e Vict., ch. 41, parce que, par le traité de Washington, les droits sur l'exportation du bois ont été abolis dans cette province, et pour indemniser le Nouveau-Brunswick de la perte qu'il faisait alors, on lui a voté à même le fonds du revenu consolidé du Canada, en sus du subside auquel il avait droit, une subvention au montant de \$150,000 par année. A l'heure qu'il est il nous reste à savoir quels sont les différents autres argents qui ont été dépensés pour chacune des provinces. J'ai une motion à ce sujet, et dans quelques instants je fournirai de nouveaux chiffres. Mais en prenant la question au point de vue général auquel s'est placé l'honorable député de Laval, je crois que le gouvernement devrait faire quelque chose pour nous.

Qu'il examine les chiffres que je viens de donner et il verra que la chose devient nécessaire. La position dans laquelle se trouvent aujourd'hui les deux plus vieilles provinces de la Confédération est telle qu'elle semble indiquer la nécessité d'un remède.

En examinant la question au point de vue où s'est placé l'honorable député de Laval, je crois que l'intention des pères de la Confédération, en établissant un chiffre de 80 centins par tête, a été d'abandonner aux provinces les 21½ pour cent sur les revenus que le Canada pouvait obtenir au moyen des douanes et de l'accise. Eh bien! comme l'a si bien dit l'honorable député, cette proportion est complètement détruite et au lieu de donner ce montant aux différentes provinces qui forment partie de la Confédération, le gouvernement fédéral ne leur donne maintenant que 10 pour cent. Ce que veut l'honorable député de Laval est un moyen terme, et j'ose croire que le gouvernement se rendra à la demande de l'honorable député, demande qui, je l'espère, sera appuyée par tous les membres de cette Chambre. C'est en considération de cet acte de justice dont pourra bénéficier non-seulement la province de Québec, mais toutes les autres provinces de la Confédération, que j'appuie la motion présentée par l'honorable député de Laval.

M. AMYOT: Je ne me lève pas pour le plaisir de parler anglais, mais je crois qu'il n'est que juste et raisonnable pour ceux des honorables députés qui ne comprennent pas la langue française, que je leur expose en quelques mots la situation des affaires telle qu'elle a été présentée par celui qui a proposé l'adoption de l'adresse et celui qui l'a appuyée. Quand la province de Québec est entrée dans notre grande confédération—et je dois dire que je suis très heureux de voir devant moi les pères de la confédération,—il était entendu entre les diverses provinces contractantes qui ont pris part au mouvement qu'on accorderait aux gouvernements locaux un revenu suffisant pour leur permettre de remplir convenablement les devoirs qui leur ont été assignés par l'acte fédéral. La subvention de 80 cents par chaque tête de la population d'alors était, croyait-on, suffisante pour cette fin. A cette époque, cela représentait à peu près 21½ pour 100 du revenu total, et pour les premières années de la confédération ce montant a été suffisant. Demandons-nous d'abord quelles sont les sources de revenu pour les gouvernements général et locaux respectivement. Au gouvernement général a été concédé le pouvoir de prélever des bonis par n'importe quel mode ou système de taxation.

Aux gouvernements locaux on a accordé 80 cents par tête, pris à même les revenus du Dominion, et, de plus, on a accordé le pouvoir de lever des impôts directs afin de former un revenu pour les fins provinciales, et la recette produite par la mise en exploitation des terres de la couronne.

Maintenant, M. l'Orateur, en donnant au gouvernement fédéral le pouvoir de se procurer de l'argent par n'importe quel mode ou système de prélèvement d'impôts, nous avons abandonné les droits de douane et d'accise—ce moyen facile et puissant de créer un revenu,—pendant que nous avons établi un revenu de 80 cents par tête et que nous nous sommes réservés le pouvoir de lever des contributions directes pour les besoins provinciaux.

Mais depuis lors, les tribunaux ont fréquemment déclaré que les gouvernements locaux n'avaient pas ce pouvoir, ou du moins ils ont virtuellement décidé la chose, et les provinces ont été, dans une proportion considérable, dépourvues de cette source de revenu qu'on supposait devoir être très productive pour les gouvernements locaux. Pour ce qui est des terres de la couronne, c'est un fait bien connu que dans l'Ontario et dans Québec le revenu puisé à cette source va toujours diminuant. Qu'il me soit permis de faire remarquer, M. l'Orateur, que je ne parle pas comme représentant du gouvernement de Québec, mais comme membre de cette Chambre, délégué par un comté situé dans la province de Québec, et qu'on peut me supposer plus au courant de ses affaires que de celles des autres provinces. Comme je l'ai dit, dans Québec, le revenu donné par la mise en exploitation des terres de la couronne diminue continuellement, et ce sera surtout le cas pour cette année. Voici la situation des affaires: les revenus du gouvernement local diminuent constamment; le paiement des 80 cents par tête se fait encore d'après les calculs basés sur le recensement de 1861; le pouvoir de prélever directement les impôts est déclaré illégal, et le revenu produit par les terres de la couronne diminue. Maintenant, voyons quelles sont les dépenses. Si vous tenez compte, M. l'Orateur, des nombreuses fonctions et des nombreux devoirs laissés aux gouvernements locaux, vous verrez qu'ils ont besoin de faire des dépenses qui augmentent constamment.

Le fait est que plus le Dominion grandit, plus il se développe en étendue, plus les dépenses des gouvernements locaux augmentent. D'un côté leurs revenus diminuent, de l'autre leurs dépenses augmentent. Par exemple, nous devons maintenir les bureaux provinciaux et nommer les fonctionnaires; faire des arrangements pour la vente des terres publiques; établir, entretenir et administrer les prisons publiques et les maisons de réforme; établir, entretenir et administrer les hôpitaux, les asiles et les institutions de charité, autres que les hôpitaux de marine, dans et pour la province; créer les institutions municipales, etc. Le gouvernement local est encore chargé de l'administration de la justice, y compris l'entretien et l'organisation des tribunaux de la province, de juridiction civile et de juridiction criminelle, avec la procédure dans les affaires civiles qui relèvent de ces tribunaux et toutes les autres affaires d'un caractère purement local dans la province. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que *pari passu* avec l'augmentation de la population, c'est l'augmentation de la dépense pour l'administration de la justice au civil ou au criminel. Je n'ai pas besoin de vous rappeler qu'avec l'augmentation de commerce, il y a augmentation de litiges et conséquemment augmentation de la dépense pour l'administration de la justice au criminel.

Dans les premières années de la Confédération, nos dépenses n'étaient pas si considérables qu'elles ne pussent être couvertes par le revenu ordinaire; et la province de Québec a eu même, pendant quelques années, un surplus dépassant \$200,000 à peu près. Mais malgré la plus stricte économie et les plus grands soins, malgré les efforts des meilleurs hommes des deux partis, nos dépenses provinciales sont devenues trop fortes pour la capacité du revenu, et il appert

aux comptes publics que depuis plusieurs années, le budget provincial a accusé un déficit croissant. On me dira peut-être que si le gouvernement provincial n'avait pas entrepris de construire des chemins de fer, cette difficulté n'aurait pas surgi. Eh bien, M. l'Orateur, l'an dernier, nous avons passé un acte qui déclarait que tous ces chemins de fer étaient d'utilité générale pour le Dominion. Mais le revenu aurait encore été insuffisant, même si nous n'avions pas construit ces chemins de fer. Il faut aussi admettre que tous ces chemins de fer contribuent à la richesse et à la prospérité de tout le Dominion. Chaque morceau de fer employé dans leur construction, tous les articles que les ouvriers ont consommés ou dont ils se sont servis sur ces chemins ont contribué au développement du commerce et de la prospérité de tout le pays en général, et ont alimenté l'échiquier fédéral. Telle est aujourd'hui la situation de la province de Québec dans la Confédération. Nos revenus diminuent et vont continuer à diminuer; nos dépenses augmentent et vont continuer à augmenter. Tous les gouvernements, appartenant à l'un comme à l'autre parti, qui se sont succédés dans la province, sont d'accord sur l'augmentation du coût de l'administration de la justice. Quelle est la situation? Avant de jeter, sans doute pour l'avantage de tout le Dominion, nos millions dans un pays neuf; avant de créer de nouvelles provinces et d'y amener dix, vingt et peut-être trente millions de personnes qui vont dépasser en nombre les habitants des provinces anciennes, nous devrions nous arrêter un instant, jeter un coup-d'œil sur l'œuvre de la Confédération, et nous demander en présence du pays, si cette œuvre est bonne et satisfaisante. Si nous la trouvons bonne, c'est bien, si nous ne la trouvons pas satisfaisante, nous devons la rendre telle. Le temps est venu de la faire, au moment où nous avons des surplus et de la prospérité; au moment où nous avons de bonnes espérances pour les années à venir. Quand nous voyons que quelques-unes des provinces de la Confédération n'ont pas, sous l'opération de l'acte fédéral, les moyens de faire leur œuvre dans la Confédération, nous devrions nous arrêter, réformer cet acte de façon à leur rendre possible l'exécution de ce que l'acte fédéral leur a donné à faire. Nous leur avons dit: Administrez la justice. Donnons-leur le moyen de la faire. Nous leur avons dit: Prenez soin des prisons et des asiles. Donnons-leur de l'argent pour cela. Nous leur avons dit: Veillez à l'instruction du peuple. Donnons-leur de l'argent pour la faire. Que ferait ce gouvernement si les provinces n'avaient pas les moyens nécessaires pour instruire leurs populations? Qu'advierait-il du Canada si les gouvernements locaux devaient fermer leurs écoles? Qu'advierait-il de cette grande Confédération si nous allions fermer les asiles et laisser les malheureux sans secours? Sommes-nous dans une position telle, à cette période de la Confédération, que nous ne puissions réparer l'erreur qui peut avoir été commise? Je n'accuse pas la bonne foi des pères de la Confédération, des auteurs de cette grande œuvre que l'on citera toujours comme le produit du génie; mais tant que l'homme sera homme, il se trompera. On ne prévoyait pas que lorsque nos dépenses augmenteraient, nos revenus diminueraient. Nous nous adressons aux pères de la Confédération et nous leur demandons de s'arrêter un instant, pour modifier la subvention accordée à chaque province, de façon à la mettre sur une base juste et convenable et à donner à chacune les moyens d'atteindre les fins pour lesquelles elles ont été créées. Je ne parle pas au nom du gouvernement, je parle seulement en qualité de représentant de mon pays, et j'expose ici publiquement en présence de la Chambre et du pays, la politique qui, selon moi, devrait être adoptée par cette Chambre. Nous devons sauver toutes les provinces de la Confédération; nous devons sauver la Confédération elle-même. Nous avons accepté la grande entreprise avec l'entente que chaque province aurait les moyens suffisants pour arriver aux fins pour lesquelles elle a été établie. Telle a été l'entente. La foi de tout le pays est engagée envers

M. AMYOT.

les provinces, et nous demandons aujourd'hui les moyens nécessaires pour nous conformer à cette convention.

Motion adoptée.

BANQUE D'ÉCHANGE DU CANADA.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je propose, qu'il soit résolu:—

Qu'il ressort des documents soumis à la Chambre, que le ministre des finances a, les 12 et 16 avril 1883, avancé la somme de deux cent mille piastres (\$200,000) à la Banque d'Échange du Canada, et que, subseqüemment, le 12 mai 1883, il a avancé une autre somme de cent mille piastres (\$100,000) à la dite banque, pour lequel dernier montant une lettre de garantie a été donnée par l'honorable A. W. Ogilvie, membre du Sénat du Canada, s'engageant à indemniser le gouvernement de toute perte résultant de la dite avance;

Qu'il ne paraît pas que le ministre des finances avait, lorsqu'il faisait les dites avances, que la dite banque était embarrassée;

Que la dite Banque d'Échange du Canada avait déjà, dans les deux années précédentes, été forcée de suspendre ses paiements en espèces, et de réduire de moitié son capital primitif;

Qu'il ne paraît pas que le ministre des finances ait pris les mesures de précaution voulues ou ait institué une enquête convenable sur les affaires de la dite banque avant de faire les dites avances;

Que la dite Banque d'Échange du Canada est devenue insolvable depuis, et qu'une forte somme de deniers publics a été en conséquence mise en péril, et sera probablement perdue;

Qu'il n'était pas expédient que le ministre des finances avançât les dites trois cent mille piastres (\$300,000);

Qu'il n'était pas expédient d'avancer une somme d'argent quelconque sur la garantie personnelle et surtout sur la garantie d'un membre de la législature.

M. l'Orateur, je ne crois pas qu'il soit bien facile de me surprendre par un acte quelconque d'omission ou de commission que les honorables messieurs de la droite peuvent se donner le plaisir d'accomplir; mais je puis l'en avouer qu'en l'occurrence actuelle, je suis réellement étonné de l'existence des choses que révélaient les papiers mis sur le bureau de la Chambre. Je crois que ce sentiment de surprise sera partagé par tous les hommes d'affaires de ce pays, lorsqu'on sera parvenu à bien comprendre les faits. Je veux que l'on comprenne bien la faute que, selon moi, le ministre des finances a commise. Si la chose avait eu lieu dans le cours ordinaire; si le ministre, après enquête, après avoir pris de bonnes précautions et s'être convaincu qu'il pouvait agir ainsi en toute sécurité pour le public, avait fait un prêt à la banque en suivant le cours ordinaire des affaires, et si on eut ensuite subi une perte, je n'aurais pas, pour ma part, été disposé à le censurer trop sévèrement; si, à cause d'une erreur de jugement, le public eût éprouvé un dommage.

Mais je soutiens qu'en cette occasion, la chose est tout à fait différente. Ce que le ministre a fait, comme ces papiers l'établissent, comme les rapports officiels l'établissent, comme toute la preuve le démontre, le voici: Après avoir été bien mis au fait et bien averti, le ministre des finances a pris sur lui de mettre en risque un montant considérable de l'argent du public pour essayer de soutenir une banque qui, il le savait parfaitement, se trouvait dans une situation très critique. Il en est résulté deux choses très mauvaises: une perte sérieuse pour le public; et comme je vais le faire voir, je crains que des personnes innocentes n'aient encouru des pertes considérables pour avoir, se fiant aux connaissances et à l'expérience que le ministre des finances pourrait naturellement être supposé avoir, et sur la foi des dépôts du gouvernement, mis dans cette banque leurs propriétés en péril subseqüemment à la date de l'avance.

Les faits, M. l'Orateur, sont en substance consignés dans la motion mise entre vos mains; mais afin qu'il n'y ait pas d'erreur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur un état qui vient du département auquel préside l'honorable ministre lui-même, et que je trouve dans ces papiers mêmes. Je trouve qu'au 13 novembre dernier, le sous ministre des finances a adressé la lettre suivante au département de la justice:

OTTAWA, 13 novembre 1883.

Monsieur, — J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur les faits qui suivent :

Le 12 avril dernier, la banque d'Echange du Canada, à Montréal, éprouvant des difficultés, M. Green, un des directeurs, est venu à Ottawa demander du secours, et il a été convenu que la somme de \$100,000 devait être avancée à la banque en dépôt, et que si cette somme se trouvait être insuffisante, on devait avancer un autre \$100,000. En conséquence, le même jour, la somme de \$100,000 a été placée à la banque en dépôt spécial avec l'entente qu'il serait retiré après trente jours d'avis et porterait intérêt à 5 pour 100, la banque devant envoyer son reçu de dépôt n° 323 sur réception du montant. Cependant on a trouvé que cette somme n'était pas suffisante, et conséquemment, le 16 avril, le président a écrit pour demander l'avance d'un autre \$100,000 qui a été versé à la banque, le 17, par l'entremise du C. et D., à Montréal, aux mêmes conditions que la première avance, et pour ce dépôt la banque a envoyé son reçu de dépôt n° 38. Le 21 du même mois, le président de la banque m'a écrit pour me demander l'avance d'un autre \$100,000 ; à cette lettre j'ai répondu, le 23, que le gouvernement avait fixé la limite à \$300,000, et que je ne pouvais excéder mes instructions. Après cela, M. W. Ogilvie, un des directeurs de la banque, est venu à Ottawa, et sur sa garantie écrite, ci-incluse, le 21 mai, le gouvernement a avancé un autre \$100,000 à la banque aux mêmes conditions que les premières avances, et la banque a envoyé son reçu de dépôt n° 349 en retour.

Puis il continue à narrer certaines transactions de la banque qui n'ont pas de rapport direct à la question, et il continue :

J'ai reçu une lettre du président de la banque demandant le retour de la garantie de M. Ogilvie en alléguant que le montant garanti par lui a été payé, et j'ai à vous demander de me dire si dans les circonstances dont il est question ci-dessus, la garantie se trouve libérée et si elle doit être retournée, le montant payé par la banque étant appliqué à la requête de son président, au paiement de la première avance non garantie faite à la banque, le reçu de dépôt n° 346 représentant le montant garanti par M. Ogilvie étant encore en notre possession.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY,
Sous-ministre des finances.

Au sous-ministre de la justice.
Ottawa.

Voilà les faits tels qu'exposés d'après l'assistant de l'honorable ministre lui-même confirmés dans tous les détails par d'autres lettres qui ont été produites, et je désire que la Chambre examine ce que ces faits veulent dire. Il est tout à fait clair qu'avant que la première transaction ait eu lieu, le ministre des finances était doublement averti de la mauvaise situation où se trouvait cette banque. Ni le président de cette banque ni les directeurs qui ont des entrevues avec l'honorable ministre, ne paraissent avoir le moindre caché le fait qu'ils éprouvaient des difficultés. Il est évident que l'honorable ministre savait parfaitement bien que le dépôt qu'on lui demandait de faire n'était pas un dépôt suivant la pratique ordinaire des affaires, mais qu'on lui a demandé de faire intervenir le crédit du gouvernement du Canada pour empêcher la banque de fermer ses portes. Ceci est tout à fait clair et simple—aucun homme ayant ces papiers sous les yeux ne le nierait, ni je crois, ne prétendra le nier. Je pourrais dire que la confession du président contenu dans ses papiers suffirait amplement, mais, M. l'Orateur, l'honorable ministre avait entre les mains d'autres moyens de s'assurer parfaitement et correctement de la situation. La chose, je le crains, a été entièrement cachée à tout le monde jusqu'au jour où la banque a clos ses portes. Mais l'honorable monsieur avait entre les mains la preuve la plus complète—publiée dans la Gazette du 7 avril, une semaine à peu près avant que ces avances eussent été faites, dans l'état officiel mis sous les yeux de tout le monde et porté surtout à la connaissance de l'honorable ministre des finances—que cette banque se trouvait dans la plus désespérée des situations, et j'emploie ces mots à dessein. Cet état officiel dans la Gazette du Canada fait voir qu'au moment où l'on demandait au ministre des finances de lui venir en aide, cette banque, qui avait un capital payé de \$500,000, avait un passif de \$2,980,000, tout compris, ou au plus près possible, de \$3,000,000, et qu'elle avait en espèces et en billets du Dominion pour payer ces \$3,000,000,

la somme de \$78,000. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre ni à l'honorable ministre, je n'ai pas besoin, je crois, de dire à ses partisans qu'une banque qui doit \$3,000,000 et qui épuise ses espèces et ses billets du Dominion jusqu'à ne laisser que \$78,000—et tout ce qu'elle avait de disponible était très peu de chose, ainsi que ces rapports le font voir—qu'une telle banque était dans une situation périlleuse. L'honorable ministre doit l'avoir vu.

Il devait voir que dans le cours ordinaire, naturel des circonstances, cette banque, à la moindre demande qui lui eût été faite, aurait eu probablement à fermer ses portes. Je dis que l'honorable monsieur était doublement averti. Mais il y a eu plus que cela. Si la réputation que s'était déjà faite la banque avait été de nature à inspirer de la confiance au public, j'aurais pu comprendre mieux que je ne le fais la conduite que l'honorable ministre a jugé à propos de suivre, mais cette banque, qui s'est montrée dans la position que je viens de décrire ; cette banque, comme l'honorable monsieur le savait très bien, il y a moins de deux ans environ, avait suspendu ses paiements en espèces et réduit de moitié tout son capital. J'ai ici le statut passé sous l'inspiration et la direction particulière du ministre des finances, à qui il appartenait surtout de voir que s'il était fait droit à cette demande, ce fut au moins une demande à laquelle il serait convenable de faire droit ; et je trouve que cet acte, chap. 36, des statuts de 1881, dit :

Considérant que la Banque d'Echange du Canada a représenté, par sa pétition, qu'elle a éprouvé de grandes pertes dans le cours de ses opérations, lesquelles ont eu pour effet de réduire considérablement la valeur des actions de son capital versé, et qu'afin de lui permettre de poursuivre avantageusement ses opérations, et de réaliser le plus possible pour ses actionnaires, il est nécessaire qu'elle soit autorisée à réduire son capital social en diminuant le nombre de ses actions souscrites.

Voilà le statut qui fait voir qu'il y a deux ans cette banque se trouvait dans des embarras et qu'elle était obligée de réduire considérablement son capital. Dans ces circonstances, l'honorable monsieur était tenu en conscience de prendre des précautions tout à fait spéciales et extraordinaires s'il était convaincu qu'il était clairement de l'intérêt public que le crédit commun fût chargé de soutenir la Banque d'Echange. Dans les quelques mois d'explication que l'honorable ministre a donnés lorsqu'il a proposé de produire ces documents, il a fait usage d'une expression que j'ai été peiné d'entendre sortir de sa bouche. L'honorable ministre a dit que la chose avait été faite—car c'est le sens naturel qu'il faut attacher à ses paroles—d'après le conseil du sous-ministre. Voici ce qu'il a dit :

« La banque s'est adressée au gouvernement, et le gouvernement, après avoir consulté le sous-ministre des finances et avoir examiné la question, a cru qu'il était bon et qu'il était de l'intérêt public d'avancer \$800,000 à la banque à un intérêt de 5 pour 100 à des conditions semblables à celles auxquelles des avances ont été faites à la Banque d'Ontario il y a deux ans, et à la Banque Consolidée. »

Voilà, M. l'Orateur, une déclaration remarquable. Elle est remarquable de deux façons. D'abord, l'honorable ministre essaie, ou paraît essayer—je serais heureux de le voir rectifier mes paroles et dire que je fais erreur en l'interprétant ainsi—essaie de se dérober en disant que la chose a été faite après qu'on eut pris l'avis de son assistant. Je ne crois pas qu'il soit juste ni franc qu'un homme dans la position de ministre des finances essaie de jeter sur un subordonné une pareille responsabilité ; mais, qu'il ait jugé à propos de le faire, je dis que, comme question pratique, pour établir un bon précédent constitutionnel, il aurait dû au moins prendre la précaution de donner officiellement instruction à son assistant de faire un rapport de la situation de cette banque, et que ce rapport aurait dû être fait par écrit et placé sous nos yeux. J'ai une haute opinion de l'assistant de l'honorable ministre. Je crois que c'est un fonctionnaire très zélé et tout à fait excellent. Mais je dis qu'il n'est pas juste de faire faire par un député ministre un rapport au sujet

d'une pareille affaire. C'est en dehors de ses attributions. C'est une chose qui exige un expert. Ce n'est pas une chose qui peut être faite par le premier homme venu, quelle que soit sa compétence, dans un court voyage depuis cette ville jusqu'à Montréal ou ailleurs. Mais nous ne voyons pas un seul mot qui indique qu'il y a eu le moindre rapport. Je ne puis admettre qu'il eût pu y avoir une excuse acceptable de l'affaire—qui constitue l'exercice le plus considérable de la responsabilité ministérielle, même si le sous-ministre avait officiellement fait rapport qu'il pensait que la banque offrait les garanties nécessaires et que le gouvernement pouvait risquer le dépôt—surtout dans de telles circonstances, qui étaient patentes pour l'honorable ministre des finances—qui auraient dû frapper ses yeux au moment où il a fait cette avance particulière; et je crois que la Chambre et le pays seront d'accord avec moi.

Quelques honorables DÉPUTÉS. Très bien.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il est possible que la Chambre ne le soit pas. Il est de mon devoir d'exposer le cas, les faits et les raisons à la Chambre. Les honorables députés doivent voter selon les dictées de leur conscience et selon ce qu'ils pensent être leur devoir envers leurs commettants, et j'espère qu'ils le feront.

M. RYKERT: Oui, ils le feront.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Sans doute. Dans ces remarques de l'honorable ministre, il est question d'une affaire qui, je crois, exige l'attention de la Chambre. Il paraît évident que ce n'est pas la première fois que le ministre des finances intervient pour protéger les banques. Il dit dans l'extrait que j'ai lu, que la chose a été faite de la même manière qu'elle l'avait été deux fois déjà—dans le cas de la Banque d'Ontario et dans celui de la Banque Consolidée. Eh bien! M. l'Orateur, si la chose a été faite—si, dans de pareilles circonstances, l'honorable ministre, croyant que ces banques étaient en péril, a, en dehors du cours ordinaire des affaires, avancé des sommes considérables d'argent à ces constitutions pour venir à leur secours en un temps de crise, tout ce que je puis dire, c'est que l'honorable ministre aurait dû dire à la Chambre qu'il a cru nécessaire de le faire; et il aurait dû—pour des raisons que je vais exposer dans un instant—demander à la Chambre de l'amnistier pour avoir agi de la sorte. Ce que l'honorable ministre a fait dans cette affaire, je le répète, est tout à fait en dehors de l'exercice ordinaire de son devoir—c'est l'exercice d'une responsabilité du caractère le plus grave et non pas une chose qui doit être faite à la légère ni être traitée légèrement par la Chambre lorsqu'elle arrive. Je ne veux pas du tout nier qu'il peut surgir des occasions où, pour prévenir un grand désastre public, le ministre des finances et le gouvernement peuvent croire qu'il est de leur devoir d'intervenir pour protéger une banque ou des banques en particulier; et je dirai que si, après un examen suffisant, on trouve une raison satisfaisante, le ministre devrait le faire et devrait ensuite venir déclarer la chose franchement à la Chambre, je serais le dernier à m'opposer sans nécessité, à ce que le ministre ou le gouvernement fussent pardonnés.

Quelques honorables DÉPUTÉS: Très bien.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je sais, M. l'Orateur, que les honorables messieurs de la droite ont pour coutume de traiter les fonds publics confiés à leur administration, non comme le font ordinairement les administrateurs, mais pour l'avancement de leurs propres intérêts personnels. Nous avons eu, cette après-midi, un exemple de la façon dont l'honorable monsieur considère qu'il doit administrer les fortes sommes d'argent qui appartiennent à la population du Canada.

Mais ce que je suis à examiner est une question tout à fait différente. Je parle de ce que devrait être la conduite

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

d'un ministre dans une circonstance où il serait opportun de faire intervenir le crédit public pour empêcher un désastre général. Et tout d'abord, c'est une affaire de pur hasard. Je dis qu'aucun ministre ne doit faire intervenir le crédit public sans de très graves raisons.

En le faisant, il encourt la plus lourde responsabilité qu'un ministre puisse encourir jamais; et je regrette de dire que la conduite du premier ministre semble indiquer que ni lui ni son collègue ne paraissent avoir apprécié d'une façon convenable leur responsabilité en cette affaire. Règle générale, il est mieux de laisser à elle-même une banque comme celle dont il s'agit. Règle générale, si les banques font des erreurs, il n'y a pas de raison pour que le gouvernement intervienne afin de les sauver, ainsi que leurs actionnaires, des conséquences de leurs erreurs.

Comme les particuliers, elles doivent porter la responsabilité de leurs fautes—et jadis, c'était la pratique du gouvernement du Canada, et personne ne le sait mieux que l'honorable monsieur qui siège vis-à-vis de moi. Je dis que le ministre des finances ne devait intervenir que dans des cas très graves. Je soutiens de plus que si le cas actuel avait un caractère de grande gravité, il aurait dû consulter ses collègues et obtenir, comme approbation, un arrêté du conseil.

Sir LEONARD TILLEY: Très bien.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: A-t-il consulté ses collègues?

Sir LEONARD TILLEY: J'ai consulté mes collègues.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: A-t-il été approuvé par un arrêté du conseil.

Sir LEONARD TILLEY: Non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je ne le pense pas; je n'en vois pas la preuve dans les papiers; mais je pense que dans une affaire où le crédit du Canada se trouve engagé, il aurait pu obtenir un arrêté du conseil, chose nécessaire pour la nomination du moindre employé du service civil.

Cependant je suis heureux d'apprendre—car d'après ces documents je croyais qu'il avait agi de son propre mouvement seul—qu'il a pris la précaution qu'il dit avoir prise. Mais voici le point que je soulève—je dis qu'il n'y avait aucune raison, dans le cas de la banque d'Echange, pour que le crédit du Canada fût grevé de la sorte. Ce n'était pas une forte banque, faisant des affaires très étendues. C'était une banque qui avait un capital total de \$500,000. Nous avons aujourd'hui, je pense, environ quarante ou cinquante banques répandues sur la surface du Dominion. L'honorable ministre va-t-il créer un précédent en vertu duquel chaque fois qu'une banque éprouvera des difficultés pour avoir été mal administrée, comme c'est le cas ici, le ministre des finances devra courir à son secours et employer le crédit du Dominion à sauver la banque des conséquences de ses propres fautes?

Nous devons nous rappeler qu'il était manifeste, à l'époque où cette avance a été demandée, que cette banque était tout à fait sur le point de clore ses portes. Nul homme qui connaît quelque chose aux affaires de banque ne peut examiner cet état sans voir que la banque était *in extremis*, et si l'honorable ministre a pris sur lui d'intervenir dans une pareille circonstance, il était absolument tenu de prendre des précautions extraordinaires pour éviter la perte qui devait en résulter pour le public. Je ne pense pas que le ministre des finances ait compris complètement l'effet de son acte. C'est une grave chose pour le gouvernement que d'intervenir; c'est une chose grave que de déposer une somme d'argent très considérable, et c'est là une somme d'argent très considérable relativement au capital de la banque d'Echange, car je vois que, dans le temps, le ministre avait environ \$350,000 de l'argent public, sans

compter les dépôts, qu'il dénotait comme garanties fournies par les adjudicataires des contrats, de déposer dans cette banque dont tout le capital n'était que de \$500,000. L'honorable ministre a-t-il fait attention à cela? A-t-il réfléchi que lui, le ministre des finances, lui qui avait des chances particulières de savoir, qui est supposé parfaitement au courant de toutes ces sortes d'affaires, et ce, plus qu'aucun autre membre du Parlement, quand il est allé déposer une forte somme d'argent,—dépôt qui a été immédiatement divulgué à tout le public— a-t-il réfléchi qu'en agissant ainsi il a dû inconsciemment peut-être, mais réellement—tromper tous les autres créanciers de cette banque? A-t-il réfléchi à cela?

Je crois qu'il ne lui est pas arrivé de le faire. Je ne voudrais pas du tout supposer que l'honorable ministre avait en vue les résultats produits par son acte. Et puis, tout le temps, comme le fait voir la correspondance même, des sommes d'argent considérables étaient versées en dépôt à cette banque, et voici le résultat obtenu par l'honorable ministre, c'est que,—on toute humaine probabilité—un grand nombre de personnes ont déposé de l'argent après le 12 avril, qui n'auraient jamais risqué la chose sans l'exemple donné par l'honorable ministre des finances. Maintenant il est tout à fait possible que quelques personnes mieux avisées aient retiré leur argent après ce dépôt. On m'en a cité des exemples. Comme je l'ai dit, je ne suis pas du tout disposé à accuser l'honorable ministre d'avoir intentionnellement induit le public en erreur, mais je lui dis à lui et à la Chambre, que l'effet inévitable de sa conduite était de tromper le public. En voyant ce dépôt de \$300,000, le public a cru que le ministre s'était parfaitement assuré que tout, à la banque d'Echange, était correct. On ne pouvait tirer une autre conclusion. Eh! le langage qu'a tenu M. Craig lui-même à ce propos même aurait dû, je crois, ouvrir les yeux à l'honorable ministre.

Je remarque que le 21 avril, M. Craig a écrit comme suit *à son sous-ministre* :—

Je vois que je vais avoir besoin d'une autre somme de \$100,000 pour me mettre dans une situation indépendante. Depuis le premier du mois j'ai payé \$265,000 de dépôts, et on m'a donné avis du retrait de \$60,000 de plus. La plus grande partie de l'argent retiré est allé à la Banque de Montréal, au moins les deux tiers. Le retrait des dépôts ordinaires a cessé.

Souvenez-vous que ceci se passait le 21 avril :—

Mais il me faut payer les dépôts, du retrait desquels j'ai reçu avis; je vais donc avoir recours à votre bienveillance encore une fois. Le fait répandu que le gouvernement venait à mon secours a merveilleusement apaisé les choses.

Personne, naturellement, ne peut s'étonner de ce que la connaissance du fait que le gouvernement du Canada avait choisi la banque d'Echange pour déposer \$300,000 a eu un effet merveilleux sur l'esprit de ceux qui avaient fait des dépôts. Mais quel a été le résultat? En autant qu'on peut le savoir aujourd'hui, le résultat de cette malheureuse affaire de la part de l'honorable ministre des finances, le 12 avril, a été, qu'il a permis à la banque de rester ouverte jusqu'à la fin d'octobre; que dans l'intervalle, des sommes considérables ont été dispersés par les employés de cette banque, et les personnes qui ont obtenu des reçus de dépôts après le 12 avril pourraient dire très justement à l'honorable ministre des finances et au gouvernement qu'elles avaient été trompées par le fait. Plus que cela, il y a la plus forte preuve possible, quand on examine les garanties données par cette malheureuse banque, que si elle avait été assaillie le ou vers le 12 avril, plusieurs centaines de milliers de dollars auraient été épargnés aux déposants, qui, depuis, ont été perdus à cause de la baisse des fonds et des garanties, qu'elles détenaient, à part la mauvaise conduite de ses employés. C'était un malheur. Je suis sûr que l'honorable ministre sera d'accord avec moi pour déplorer le fait que la chose soit arrivée, mais ce sont là précisément les malheurs qui arrivent toujours lorsque des banques pourries sont mises en état, par des secours adventices de cette sorte, de tenir leurs portes ouver-

tes après le temps où elles auraient dû suspendre. Et quand nous nous rappelons le fait que plusieurs de ceux qui se sont le plus directement mêlés des affaires de cette banque, étaient des partisans marquants du ministère, dont deux ou trois, je crois, siégeaient dans cette Chambre ou dans l'autre, cela n'améliore pas beaucoup la situation.

Jusqu'à l'affaire est très mauvaise, mais il restait encore à l'honorable ministre des finances de faire en sorte, avec une merveilleuse ingénuité, qu'elle devint considérablement pire, et c'est ce qu'il a fait. Après que les \$200,000 eurent été payés à la banque, une autre demande a été faite. Maintenant il est parfaitement clair que vers ce temps, l'honorable ministre a dû sentir son esprit envahi par la conviction qu'il avait été téméraire en même temps que mou en faisant cette avance à la banque d'Echange. Nous avons la preuve de la chose dans le fait qu'il a refusé d'avancer un farthing de plus sans prendre une garantie personnelle sous forme de lettre-garantie donnée par l'honorable M. A. W. Ogilvie, sénateur du Dominion. Qu'il me soit permis de m'arrêter un instant pour demander à l'honorable ministre s'il savait ce qu'était son simple devoir d'homme public, lorsque, vers le 11 de mai, il est arrivé à la conclusion, comme la chose est évidente, que les \$200,000 de fonds publics qu'il avait alors à la banque étaient en péril et que la garantie de la banque n'était pas assez bonne. Il avait pour devoir de faire de son mieux pour sauver au public les \$200,000. Au lieu de cela, il fit l'avance d'un autre \$100,000, et, comme garantie, il accepte le cautionnement personnel d'un membre de l'autre Chambre. Je soutiens que c'est là une transaction tout à fait repréhensible. Dans toute cette affaire, s'il y a un homme digne de pitié, c'est le sénateur Ogilvie. Je crois qu'il est une des plus malheureuses victimes de cette banque. Je crois qu'il en est un fort actionnaire et que la double obligation qu'il encourt ne suffira probablement pas à rembourser les déposants, et que de cette façon il va subir des pertes considérables. Il va aussi, si l'opinion de l'honorable ministre de la justice prévaut, subir une perte encore plus considérable à cause de ce bon, de cette lettre-garantie. Le ministre des finances pense-t-il qu'il est convenable pour un membre du Sénat d'occuper à l'égard du gouvernement a position de caution pour une somme de \$100,000 avancée par le gouvernement du Canada à une banque? Je ne sais pas jusqu'à quel point M. Ogilvie a mis son siège en péril par cette conduite. Je ne sais s'il est exposé à des procédures judiciaires pour s'être fait la caution du gouvernement. C'est une question que je laisse à régler aux honorables membres de la Chambre qui appartiennent au barreau. Mais je soutiens qu'il ne sert de rien d'avoir dans le statut un acte concernant l'indépendance des membres du parlement, si de pareilles transactions entre le gouvernement et ses partisans sont possibles. Je soutiens que le ministre a créé un précédent des plus funestes, et qu'il est, au plus haut degré, de l'intérêt du bon gouvernement que ce principe soit renversé par cette Chambre et par le ton que doit prendre l'opinion publique, laquelle, je n'en doute aucunement, condamnera plus sévèrement même que je ne l'ai condamné, le fait qu'un membre du Parlement, un membre du Sénat, a garanti au gouvernement le remboursement de cette avance. Je ne désire pas insister sur les difficultés légales qui peuvent s'élever. C'est un accident dans l'affaire; mais que M. Ogilvie se trouve responsable ou non, je soutiens que ce genre de rapport entre un membre du Sénat et le gouvernement de ce pays est tout à fait inconvenant. Il y a maintenant une autre considération, de moindre importance peut-être que celles dont j'ai parlé, mais qui a quelque valeur. Nous avons ici environ \$237,000 de l'argent du public d'engagés dans la Banque d'Echange. Quand cette somme nous sera-t-elle remboursée? L'honorable ministre, je le crains, ne le sait pas. Je ne pense pas que les liquidateurs le sachent. Je ne sais pas que nous ayons de droit sur l'actif de cette banque. Au contraire, en vertu d'un acte présenté par l'honorable ministre, la circulation a le premier

privilege, avant toutes autres réclamations. Telle est, je crois, la position. Maintenant, M. l'Orateur, nous voyons que les reçus de dépôts de cette banque, c'est-à-dire les garanties de cette classe exactement, se vendent à raison de 65 ou de 60 cents au dollar dans les rues de Montréal. On peut prendre cela comme criterium de ce qu'est la valeur générale de notre dépôt; et s'il en est ainsi, nous avons à payer pour notre folie—sans avoir le moindrement réussi à sauver la banque, et après avoir, comme je l'ai dit, fait tort à ces malheureux déposants—une amende qui ne s'éloignera guère de \$100,000. L'honorable ministre va-t-il nous dire qu'il croit que la banque va nous payer en entier, ou qu'il pense que, dans ce cas, ses reçus de dépôts se vendraient à raison de 65 cents au dollar dans les rues de Montréal? Nous savons naturellement que nous allons avoir à attendre pour cela l'opinion des avocats chargés de l'affaire. Il peut s'écouler des années avant que nous sachions quels sont véritablement les résultats. Quelques-uns d'entre nous peuvent se rappeler le sort fait à d'autres dépôts du gouvernement dans d'autres banques qui ont suspendu depuis longtemps leurs opérations, et je ne crois pas m'écarter beaucoup de la vérité quand je dis que l'honorable ministre sera vraiment bien heureux s'il s'en sauve avec une perte de \$100,000 seulement, dans cette affaire. C'est là, M. l'Orateur, une question bien simple. C'est une question qu'un homme d'affaires est à même de comprendre et sur laquelle il peut exprimer son sentiment. Je ne pense pas que les membres du gouvernement—que les hommes qui ont quelque chose à faire aux banques, que ceux qui ont à faire de grandes transactions commerciales—je ne pense pas qu'aucun d'eux, après avoir examiné ces papiers, après avoir appris quelle était la situation de la banque lorsque cette avance a été faite, diront qu'on a pris toutes les précautions voulues afin de prévenir une perte sérieuse pour le public. Je ne pense pas que sur la question d'urgence, il y en ait beaucoup qui se lovent pour dire qu'il était sage pour le ministre d'entrer dans une pareille affaire et d'engager le crédit public pour soutenir une petite banque placée comme la Banque d'Echange, dans de pareilles circonstances. Mais je dis que si l'on permet à l'honorable ministre de traiter les fonds publics de cette façon; si la chose se fait sans être condamnée; si l'on doit comprendre que le ministre des finances est libre, quand une banque est dans l'embarras—alors que des partisans marquants viennent à lui, exposer qu'eux ou leurs amis vont être ruinés s'il ne vient pas à leur secours—si nous devons comprendre que l'honorable ministre puisse croire qu'il est de son devoir de venir au secours des banques qui éprouvent des difficultés, il ajoutera une grave responsabilité aux responsabilités déjà graves attachées à la position qu'il occupe.

Je répète que l'honorable ministre des finances, en administrant les fonds publics, n'en est qu'un simple fiduciaire. Il n'a pas le droit de les traiter comme s'ils lui appartenaient, ou plutôt de les traiter comme il ne songerait jamais à traiter les siens; car je le crois trop avisé pour imaginer qu'il aurait dans de pareilles circonstances, placé de son argent dans la banque d'Echange. Il est seulement et simplement dépositaire en fiduciaire des fonds publics. Il n'a pas le droit de se servir de ces fonds pour aider tel ou tel ami, pour aider tel ou tel partisan politique, chose qu'un fiduciaire ne pourrait, ni légalement ni avec justice, faire avec les fonds placés entre ses mains.

Que diraient les tribunaux à un particulier qui ayant entre les mains des fonds placés en fiduciaire, les aurait déposés à la banque d'Echange, avec la pleine connaissance des faits que possédait l'honorable ministre, que les états seuls de la Gazette ont révélés. Cela peut parler haut en faveur du bon caractère de l'honorable ministre, en faveur de la bonté de son cœur. Je sais assez que c'est une chose bien difficile—lorsque les amis et les partisans d'un homme viennent à lui, le pressent, font un appel à sa générosité,—je sais qu'il est dur de refuser; mais cela fait partie des devoirs de la

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

charge. Un ministre des finances doit apprendre à refuser de mettre les fonds publics en péril, et c'est un grand malheur qu'en cette circonstance, l'honorable ministre ne se soit pas montré décidé à agir ainsi. Il me semble qu'il n'y a qu'une excuse possible pour l'honorable ministre. Je ne crois pas qu'en une pareille circonstance il puisse améliorer sa position en rejetant la responsabilité sur autrui. C'est-à-dire une responsabilité qui repose justement et nécessairement sur le ministre lui-même. C'est un des plus grands exercices de la responsabilité ministérielle.

Je crois que lorsqu'il eut—ainsi qu'il est démontré par ces papiers,—jugé à propos de risquer l'argent du public en faisant affaire avec une banque, qu'il savait être dans une situation chancelante, le moins qu'il eût pu faire, eût été de venir déclarer franchement et honnêtement ce qui en était, et demander à la Chambre un *Bill d'indemnité* pour l'erreur qu'il avait commise. S'il eût fait cela, M. l'Orateur, je ne crois pas que la Chambre, particulièrement les partisans de l'honorable ministre, l'eût traité avec beaucoup de rigueur, ou se fût fait prier pour le lui accorder. Maintenant j'espère—c'est un fol espoir peut-être, mais j'espère—que l'honorable monsieur fera cela. J'espère, comme je viens de le dire, qu'il fera tout en son pouvoir pour réparer sa faute; qu'il promettra de s'amender, qu'il se soumettra à une admonition raisonnable à ce sujet; qu'il s'engagera à ne plus le faire. Je l'espère. Dans l'espoir qu'il en sera ainsi, j'ai révisé cette motion dans les termes les plus modérés que les faits bien connus puissent comporter. Je lui conseille de suivre l'exemple de l'honorable monsieur qui siège à côté de lui, lequel nous a dit cette après-midi même, qu'il veut mieux encourager les hommes à ne plus pécher. Il est vrai que je ne m'accorde pas beaucoup avec l'honorable monsieur lorsqu'il croit que nous devrions pousser le désir d'encourager les hommes à ne plus pécher jusqu'à considérer comme un titre à un emploi public le fait qu'un homme qui a été choisi pour remplir un poste important dans la partie la plus importante de la confédération—

Sir JOHN A. MACDONALD: A l'ordre, à l'ordre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: A conspiré pour voler au pays la somme de \$260,000.

Sir JOHN A. MACDONALD: A l'ordre, à l'ordre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Si je ne suis pas dans l'ordre, j'en demande pardon; mettons que je n'ai rien dit; mais je m'accorde parfaitement avec lui, que ceci est très certainement un cas dans lequel il peut appliquer à son collègue siégeant à côté de lui le conseil qu'il voulait appliquer à un subordonné, le conseil de ne plus pécher.

Sir LEONARD TILLEY: M. l'Orateur, je crois qu'on entendait les dernières remarques de l'honorable député, la Chambre a dû en venir à la conclusion qu'il a senti la nécessité d'abandonner la question qu'il avait soulevée devant la Chambre pour parler de ce qui est arrivé avant l'ajournement. Ce qui prouve que la cause qu'il avait entreprise de défendre n'est pas très bonne, M. l'Orateur. Il a été dit dans la presse et par les honorables membres de l'opposition—nous l'avons entendu avant la réunion des Chambres et depuis la réunion des Chambres—que nous aurions une session longue et orageuse. Eh bien! nous avons eu un vote de non-confiance hier. Cette après-midi on a jeté les bases d'un autre vote de non-confiance, et l'on nous a donné à entendre qu'il y en aurait bientôt un troisième, et maintenant nous avons une motion de non-confiance envers le gouvernement, et particulièrement envers le ministre des finances. Je crois, M. l'Orateur que la Chambre me pardonnera si, pour répondre à l'honorable député, je m'y prends autrement que je ne l'aurais fait en d'autres circonstances. J'ai reçu aujourd'hui de Londres un câblegramme, qui ne vient pas du représentant du haut commissaire, ni de sir Alexander Galt, mais d'un monsieur occupant une haute position financière. Ce câblegramme parle d'une dépêche télé-

graphique qui a été expédiée par Reuter et publiée à Londres aujourd'hui, à l'effet que je devais être décrété d'accusation, et demande quelle réponse j'ai à donner, quelle est l'explication que je puis fournir. Et l'auteur de la dépêche dit :

" Ces dépêches télégraphiques venant de cette source ou des Etats-Unis sont toujours hostiles au Canada. On devrait prendre des mesures pour empêcher ces représentations déloyales au sujet des affaires du Canada de ce côté-ci de l'Atlantique."

Eh bien ! je n'y pouvais rien comprendre ; mais lorsque j'ai quitté la Chambre on m'a dit qu'une dépêche télégraphique avait été envoyée ici après que les papiers furent déposés sur le bureau et après que j'eus fait mes remarques ici, et que cette dépêche m'attaquait personnellement. Le ton général pris par l'honorable député est d'une nature quelque peu personnelle. Il dit qu'il est très heureux d'apprendre que j'ai consulté mes collègues, mais, lorsque l'honorable député s'est un peu excité, lorsqu'il s'est fâché, il a dit juste ce que dit la presse de New-York, et ce que le télégraphe a dit en Angleterre—

M. BOWELL : Et précisément ce qu'il ferait lui-même.

Sir LEONARD TILLEY : que des avances ont été faites pour des fins personnelles et privées. Maintenant, M. l'Orateur, dans ces circonstances, je me sens obligé de narrer ce qui est arrivé relativement à cette question, et les raisons qui ont engagé le gouvernement à adopter la ligne de conduite qu'il a suivie. Le 10 ou le 11 avril, je crois, M. Greene vint chez moi. J'étais malade et j'avais été retenu à la maison pendant deux ou trois jours. Il vint me voir de bonne heure le matin et m'expliqua le but de sa mission. Il me dit que grâce à une ou deux circonstances qui s'étaient produites à Montréal, la défiance s'était mise parmi les déposants et les porteurs de billets de la banque, relativement à la condition de la banque ; qu'on s'attendait à une course sur la banque ce jour-là et probablement le jour suivant, et qu'il était venu ici pour voir s'il n'y aurait pas moyen de conclure avec le gouvernement, un arrangement en vertu duquel la position de la banque serait étayée et la course prévenue. Il déclara aussi que la course pourrait atteindre une demi-douzaine d'institutions du même genre dans la ville de Montréal et dans la Confédération du Canada, ce qui aurait pour effet de mettre en danger les intérêts du pays, de mettre en danger le commerce et les affaires du pays. Et je suppose, M. l'Orateur, à en juger par l'anxiété de l'honorable député et d'autres membres de la gauche, qu'ils auraient été bien aises de voir cet état de choses, et qu'ils auraient aimé à nous voir refuser toute demande de nature à prévenir une semblable calamité. Dans ces circonstances, M. l'Orateur, j'ai dit à M. Greene : je suis obligé de garder le lit ; je ne puis m'occuper de cette question aujourd'hui ; il faut que vous attendiez un jour ou deux ; j'espère que je pourrai sortir et je soumettrai alors la question à la considération du gouvernement." Il m'expliqua alors dans quelle position la banque se trouvait, sa solvabilité parfaite et les rapports que l'honorable député a mentionnés. Je lui dis : " Je ne puis rien faire sans me mettre en communication avec mes collègues." Il répondit : " Mais demain la difficulté pourra être déjà survenue, la crise sera peut-être arrivée et un retard de vingt heures pourrait avoir les effets les plus désastreux." Je lui dis : " Dans ces circonstances, je vais envoyer chercher le sous-ministre des finances et je vais le consulter à ce sujet." J'ai envoyé quérir le sous-ministre des finances, et je ne désire pas me soustraire—et je n'ai pas essayé à m'y soustraire dans les remarques que j'ai faites—à la responsabilité, ni me mettre à l'abri d'aucune responsabilité. Je répète ici que mon but en le faisant venir était d'obtenir des renseignements quant à la garantie, vu qu'il avait dans ses matières une expérience plus complète qu'aucun autre, et je désirais connaître son opinion relativement à la sûreté de la mesure que l'on de-

mandait au gouvernement de prendre. J'ai immédiatement envoyé chercher le sous-ministre et je le consultai à ce sujet. Je lui demandai si c'était là une mesure importante ? Était-ce bien sûr ? ou du moins existait-il quelque doute quant au remboursement de cet argent. En causant avec lui je lui rappelai la circonstance suivante : deux ans auparavant, le président de la banque d'Ontario et le président de la banque Consolidée vinrent trouver le gouvernement pour le mettre au fait de leur position. C'était alors dans le mois de février ou de mars. Ils parlèrent des embarras dans lesquels ils se trouvaient et affirmèrent que ces difficultés cesseraient dès l'ouverture de la navigation. Telle était la représentation qu'ils me firent. Ils dirent que si nous pouvions leur venir en aide pendant trois ou quatre mois, jusqu'à l'ouverture de la navigation, ils pourraient surmonter les difficultés. Cette représentation fut faite au gouvernement et le gouvernement fit l'avance demandée. La banque d'Ontario se tira d'affaire et remboursa le gouvernement avec intérêt à 5 pour 100. L'autre banque aussi, plus tard, paya le gouvernement jusqu'au dernier sou, ainsi que les 5 pour 100 d'intérêt qu'elle avait promis de nous payer. Et l'on parle de nos amis politiques ! ces messieurs étaient des hommes qui n'avaient aucun droit à notre reconnaissance comme amis politiques. Sir William Howland était le monsieur qui vint représenter ici la banque d'Ontario. Nous n'avons pas examiné la question au point de vue politique, nous nous sommes placés au point de vue des intérêts du pays et nous leur sommes venus en aide. En donnant mon explication au sujet de la banque d'Échange, je n'ai rejeté aucune responsabilité sur le sous-ministre des finances ; je ne me suis soustrait à aucune responsabilité et je n'ai pas essayé à soustraire le gouvernement à aucune responsabilité à ce sujet. Mais j'ai dit, et je le dis encore, que j'ai envoyé chercher ce monsieur, qui était en mesure de connaître encore bien mieux que moi la condition de ces banques, qui deux ou trois jours auparavant avait été en communication confidentielle avec elles, qui possédait les sources de renseignements les plus sûres—je l'ai consulté, et qu'a-t-il dit ? Il a dit qu'il pensait qu'il n'y avait aucun danger quelconque à faire cette avance. Je lui dis alors : " Je ne puis quitter ma chambre. Allez avec M. Greene trouver le chef du gouvernement et communiquez-lui vos vues au sujet de cette question, il en confèrera avec ses collègues et pourra décider ce qu'il aura de mieux à faire. Et vous pourrez dire au chef du gouvernement et à mes collègues, que s'ils croient qu'il est de l'intérêt des banques du pays, de l'intérêt du public et de l'intérêt du commerce du pays, que cette aide soit accordée, qu'ils ont mon appui dans ce sens." Le sous-ministre alla trouver le chef du gouvernement. Je n'ai pas communiqué avec lui à ce sujet depuis, mais je n'ai aucun doute qu'il lui a dit à lui comme il me l'avait dit à moi-même, qu'il avait une entière confiance dans la solvabilité de la banque. Car il m'avait dit : " Il y a un capital de \$500,000 ; il y a une réserve de \$300,000"—bien que je vois par les rapports qu'elle était alors de \$400,000—" Ensuite vous avez la double garantie des actionnaires." Il considérait et je considérais qu'il n'y avait aucun risque. L'argent fut avancé. Il fut entendu que \$200,000 seraient le maximum donné. L'honorable député dit que nous devions savoir que la banque était dans l'embarras ; qu'en ma qualité de membre du comité des Banques et du commerce, je devais le savoir. Nous savions que la banque s'était adressée au comité pour obtenir l'autorisation de réduire le montant de son capital-actions. Afin de nous assurer de la position de la banque, nous avons nommé un sous-comité de quatre ou cinq hommes marquants ; M. McLellan, M. Weldon, M. McCarthy et M. Desjardins, je crois, faisaient partie de ce sous-comité, avec le président du comité sur les banques et le commerce. Le comité général leur donna instruction d'envoyer quérir personnes, papiers et documents relativement à cette institution et de s'assurer si le capital tel que réduit offrait des garanties parfaitement

sûres, et le sous-comité fit rapport—et l'honorable député faisait partie de ce comité—et son comité général accepta le rapport du sous-comité, qui avait fait une enquête des plus complètes et des plus minutieuses. Cela étant, nous avions raisons de supposer qu'avec \$500,000 de capital et \$400,000 de réserve, il serait parfaitement sûr de faire cette avance que le gouvernement consentait à donner en portant le maximum à \$200,000. \$100,000 furent données avec l'entente que la banque n'y reviendrait plus si ce montant suffisait pour la tirer d'affaire. Mais plutôt que de risquer de ne pas atteindre le but qu'on se proposait, le gouvernement portait à \$200,000 le maximum de la somme qui devait être avancée. Quelques jours après les représentants de cette institution revinrent, quoique la pression eût été maintenue en échec, et ils obtinrent un autre montant de \$100,000. Cette avance eut sans doute pour effet de calmer l'anxiété du public; dans tous les cas la banque put faire honneur à toutes les demandes faites sur la circulation et les dépôts, et les choses continuèrent à marcher ainsi. Plus tard, la pression augmenta. Alors la banque, s'adressa de nouveau au gouvernement pour avoir encore \$100,000. Ses représentants vinrent me trouver moi-même—le sénateur Ogilvie, qui était l'un des directeurs de la banque. et M. Bunlin je crois, est venu avec lui. Ils me dirent qu'ils connaissaient bien les affaires de la banque vu qu'ils étaient directeurs—Je regrette de dire qu'ils ne connaissaient pas tout ce qui en était, et je ne mentionne ceci que comme une preuve qu'ils se croyaient bien renseignés,—et qu'ils étaient prêts de donner leur garantie personnelle pour \$100,000 en sus de la garantie que nous avions déjà, vu la position que nous occupions par le fait que nous aurions droit à tout l'actif sous la double responsabilité des actionnaires. Ils ajoutaient que ce montant suffirait à tirer la banque d'affaires. Ces messieurs parlèrent de la banque dans les termes les plus confiants et offrirent, comme je viens de le dire, leur cautionnement personnel pour \$100,000. Lorsque M. Greene est venu me voir, je lui ai dit que c'était là une question dont je ne pouvais assumer la responsabilité. Je lui dis que c'était une affaire en dehors des transactions ordinaires du département des finances. Notre argent ontro de diverses manières dans les diverses banques, où elles arrivent sous forme de revenu, soit de la douane, de l'accise, des postes ou d'autres sources, les banques faisant nos transactions dans les diverses parties de la Confédération; ou, comme cela est arrivé depuis un an ou deux, lorsque la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a payé \$9,200,000, pour laquelle somme nous nous sommes engagés à payer l'intérêt à 4 pour 100, et comme notre devoir nous obligeait à voir à ce que le pays ne perdît rien, nous déposâmes cet argent dans les diverses banques où l'on nous donna les 4 pour 100 nécessaires à couvrir l'intérêt que nous payions sur l'argent de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, de sorte que nous avions beaucoup d'argent en banque. Lorsque cette avance a été faite à la banque d'Échange, le gouvernement était convaincu que cela soutiendrait l'institution, la tirerait d'affaires, préviendrait une crise et délivrerait les autres banques du Canada de la pression exercée contre elles, car nous savons tous avec quelle facilité l'opinion publique s'émue lorsqu'une banque suspend ses paiements. L'honorable député dit qu'une banque peut suspendre pour un temps. Oui, mais dira-t-il qu'une banque ne peut pas être mise dans une excellente position plus tard? Une autre banque qui a suspendu ses opérations et dont le capital a été réduit se trouve aujourd'hui dans une position telle que ses actions sont cotées à 100 pour 100, bien que malheureusement cette banque se soit trouvée dans l'embarras il y a quelque temps. Dans ces circonstances, l'avance en question a été faite, et l'on suppose que cela suffirait à tirer la banque d'embarras et que le gouvernement ne courrait aucun risque. Je ne partage pas l'opinion que le gouvernement court actuellement le risque de ne pas être remboursé. Il est vrai que l'argent

Sir LEONARD TILLEY.

sera peut-être enfermé d'ici à quelque temps, et que d'ici à ce qu'il soit disponible nous pourrions avoir trois ou quatre occasions de l'employer. Lorsque je suis parti pour l'Angleterre, nous avions en dépôt \$300,000 en bons, représentant la valeur des concessions de terre au chemin de fer du Pacifique canadien et qu'il nous fallait payer à mesure que la compagnie y avait droit. Vu la rapidité avec laquelle les travaux ont été poussés, il nous a fallu payer de fortes sommes, et la conséquence a été qu'il nous a fallu tirer sur nos fonds. J'adressai au sous-ministre le télégramme suivant: "Dès que vous aurez réduit les dépôts ne portant pas intérêt à un montant ne dépassant pas la somme compatible avec la sûreté, adressez-vous aux banques ayant de l'argent à intérêt." La Chambre sait qu'il ne serait pas sûr de tout retirer, vu qu'on peut toujours, d'un moment à l'autre, nous demander \$500,000 ou \$1,000,000 en or. On a fait courir, à New-York et ailleurs, le bruit que lorsqu'il s'élève une difficulté, lorsqu'il a été constaté que le gouvernement avait été censuré pour avoir déposé de l'argent dans cette banque, j'aurais demandé à cette institution de payer lorsqu'il était trop tard, et que dans le but de rendre service à mes amis politiques je lui aurais permis de payer par versements de \$5,000 et de \$10,000. Cela a été fait pendant que j'étais en Angleterre et cela a été fait par le sous-ministre, qui s'est montré indulgent et qui a accepté des paiements de \$5,000 et de \$10,000, au lieu de demander \$50,000. Et cependant, bien que j'aie été absent en Angleterre à cette époque, on m'accuse d'avoir employé mon influence politique pour protéger la banque au détriment de l'intérêt public. C'est là, M. l'Orateur, quelque chose de bien regrettable. Connaissant tout ce qui a transpiré, les circonstances dans lesquelles la banque se trouve placée sont regrettables. Nous avons fait cet effort pour sauver la banque et pour prévenir la difficulté qui est survenue. Je vais dire à la Chambre quel a été le résultat de la conduite suivie par le gouvernement. La difficulté est survenue en avril et en mai, avant l'ouverture de la navigation, et en retardant la crise jusqu'à une époque plus avancée dans la saison—octobre, septembre et octobre—la difficulté a été moins sérieuse qu'elle ne l'aurait été entièrement, parce que les autres banques étaient plus solides et dans une meilleure position qu'elles ne l'auraient été plus tôt dans l'année, à l'époque de l'échéance de leurs obligations, et alors que leurs créanciers n'étaient pas, avant l'ouverture de la navigation, en état de vendre du change. Le simple fait d'avoir retardé la crise de quelques mois a rendu la difficulté moindre qu'elle ne l'aurait été si la crise eût eu lieu en avril. Je ne cherche jamais à assumer une responsabilité, excepté de concert avec mon sous-ministre, de garder de l'argent à intérêt ni de prendre une ligue de conduite propre à sauvegarder la sûreté des fonds publics. Si nous payons l'intérêt aux déposants des banques d'épargne, nous nous efforçons de nous rembourser les 4 pour 100 en faisant avec les banques des arrangements—on grande partie avec les banques dont le capital est très considérable,—parce que si nous avons besoin d'argent elles éprouvent moins de difficultés à nous rembourser que les petites banques, qui prêtent leurs fonds à leurs clients et qui, pour nous rembourser, seraient obligées de faire rentrer les fonds ainsi prêtés. Pour la plus grande sûreté de nos fonds et pour d'autres raisons, nous recherchons les banques possédant un capital considérable et nous tâchons d'obtenir l'intérêt sur les dépôts. Il n'y a eu que trois cas dans l'espace de dix à onze ans, et dans chacun de ces cas le gouvernement se sentait tout à fait rassuré. Dans deux cas il a obtenu un pour cent de plus. Mais l'argent n'était pas déposé pour cette raison; et lorsque sir William Howland, représentant la banque Consolidée, vint nous trouver, nous avons cru, bien que nous avions 4 pour 100, qu'il était à propos de demander plus, et nous demandâmes 5 pour 100. Dans les deux autres cas nous avons recouvré le principal et l'intérêt, bien qu'il y ait eu un certain retard de la part de l'une des banques, et dans l'autre

cas je ne laisse pas d'espérer que chaque dollar nous sera remboursé avec intérêt, vu les garanties que nous avons et la position que nous occupons relativement au prêt qui a été fait. Je conviens avec l'honorable député qu'il n'est pas désirable de le faire dans chaque cas, et je n'hésite pas à dire que, dans certains cas, le gouvernement a beaucoup hésité, beaucoup réfléchi sur la question de savoir si, dans les intérêts de toute la Confédération, dans les intérêts commerciaux du pays, dans les intérêts des banques du pays, il ne devait pas prendre la mesure qu'il s'est à la fin décidé de prendre.

Avant longtemps nous aurons l'occasion de discuter l'effet produit par la faillite de cette banque avec les valeurs des autres banques dans toute la partie de la Confédération ; mais je dis que lorsqu'on touche à l'une de ces banques, nous savons quel contre-coup est ressenti par les autres. Je crois cependant que la Chambre et le pays approuveront le gouvernement pour avoir, dans des circonstances aussi difficiles et qui n'admettaient pas de retard, pris la mesure qu'il a prise ; à l'heure qu'il est, si les deux tiers des banques du Canada étaient appelées à rembourser leurs billets en circulation, nous savons tous par les rapports où en seraient ces banques et où en seraient les affaires du pays.

Dans ces circonstances, nous nous sommes crus tout à fait justifiables—vu que nous avions en même temps la conviction que nous ne courrions aucun risque—de nous efforcer d'épargner au pays les conséquences qui auraient résulté de la faillite de deux, de trois ou de cinq banques, cela me touche d'autant plus que l'attaque semble avoir été dirigée contre moi personnellement.

Cependant, je puis supporter cela, je sais qu'il y a aussi là dessous une attaque contre le gouvernement. Bien que l'honorable député et moi nous soyons représentés dans le *Grip* comme nous jetant avec amour dans les bras l'un de l'autre à son retour au parlement—je dis que malgré ces relations cordiales qui existent entre nous, je ne crois pas que l'honorable député me frapperait s'il ne croyait pas frapper le gouvernement et ceux qui nous suivent.

Dans ces circonstances et après cette explication, j'ai confiance que la Chambre considérera que ces résolutions doivent être rejetées, et que le gouvernement—quels qu'aient été les malheurs de la banque—convaincu que le remboursement était tout à fait certain, comme je le crois encore, était parfaitement justifiable d'employer les fonds à sa disposition dans l'intérêt du pays et dans l'intérêt de nos banques et de nos affaires financières.

Résolutions rejetées sur la division suivante :

Pour :
Messieurs

Allen,	De St. Georges,	McMullen,
Allison (Lennox),	Fairbank,	Mulock,
Armstrong,	Fisher,	Paterson (Brant),
Anger,	Fleming,	Platt,
Bain (Wentworth),	Forbes,	Ray,
Bécharde,	Geoffrion,	Rinfret,
Bernier,	Gillmor,	Robertson (Shelburne),
Blake,	Gunn,	Scrivner,
Bourassa,	Harley,	Somerville (Brant),
Burpee (Sunbury),	Holton,	Somerville (Bruce),
Cameron (Huron),	Irvine,	Springer,
Cameron (Middlesex),	Jackson,	Sutherland (Oxford),
Campbell (Renfrew),	King,	Thompson,
Cartwright,	Kirk,	Trow,
Casey,	Laurier,	Vail,
Casgrain,	Lister,	Watson,
Catudal,	Livingstone,	Wells,
Charlton,	Mackenzie,	Wheler,
Cockburn,	McIntyre,	Wilson,
Davies,	McIsaac,	Yeo.—60.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,	Farrow,	McLelan,
Allison (Hauts),	Ferguson (Leeds et Gren),	McNeil,
Amyot,	Ferguson (Welland),	Masue,
Bain (Soulanges),	Fortin,	Moffat,

Baker (Missisquoi),	Foster,	Paint,
Baker (Victoria),	Gagné,	Pinsonneault,
Barnard,	Gigault,	Pope,
Beaty,	Girouard,	Reid,
Bell,	Gordon,	Robertson (Hastings),
Benoit,	Grandbois,	Rykert,
Bergeron,	Guillet,	Shakespeare,
Bergin,	Hackett,	Small,
Blondeau,	Hay,	Sproule,
Bossé,	Hesson,	Stairs,
Bourbeau,	Homer,	Tassé,
Bowell,	Houde,	Taylor,
Bryson,	Jamieson,	Tilley,
Cameron (Inverness),	Kaulbach,	Tupper (Picton),
Campbell (Victoria),	Kilvert,	Tyrwhitt,
Carling,	Kraus,	Valir,
Caron,	Labrosse,	Vinasse,
Cochran,	Landry (Kent),	Wallace (Albert),
Coughlin,	Landry (Montmagny),	Wallace (York),
Coursol,	Langevin,	White (Cardwell),
Curran,	Lesage,	White (Hastings),
Cuthbert,	Macdonald (King),	White (Renfrew),
Daly,	Macdonald (Sir John),	Wigle,
Dawson,	McDonald (Cap-Breton),	Williams,
Dejardin,	McWilliam (Vaudreuil),	Wood (Brockville),
Dickinson,	McCallum,	Wood (Westmoreland),
Dugas,	McDougald,	Woodworth,
Dundas,	McGreevy,	Wright.—97.
Dupont,		

TRAVAUX DANS CHACUNE DES PROVINCES DE LA CONFÉDÉRATION.

M. LANDRY (Montmagny) en demandant un état indiquant dans autant de colonnes différentes,—1^o le montant d'argent dépensé dans chacune des provinces depuis la confédération ou l'entrée d'aucune d'elles dans la Confédération, jusqu'au 30 juin 1883, pour des travaux d'un caractère purement général, distinguant les sommes imputables sur le capital et celles imputables sur le revenu ; 2^o le montant d'argent dépensé dans chacune des provinces depuis la confédération ou l'entrée d'aucune d'elles dans la Confédération, jusqu'au 30 juin 1883, pour des travaux d'un caractère purement local, distinguant les sommes imputables sur le capital et celles imputables sur le revenu ; le dit état devant indiquer séparément pour chacune des provinces de la Confédération le montant exact dépensé dans chacune d'elles,—dit :—

M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de faire un discours à l'appui de la motion que je viens de proposer, mais les explications que nous a données il y a un instant le gouvernement en réponse à l'honorable député de Laval m'encouragent tellement que je crois qu'il est de mon devoir, en la présente circonstance, d'attirer son attention sur la nature de la motion que je présente. Je n'ai pas pu me procurer tous les détails désirables, mais en référant aux documents de la dernière session, vol. 17, n^o 37, page 143, je trouve les chiffres suivants qui indiquent les montants dépensés depuis la confédération en travaux publics tant imputables sur le capital que sur le revenu :

Pour la province d'Ontario, \$39,019,673.46 ; dans la province de Québec, il a été dépensé \$27,356,324.37 ; dans la Nouvelle-Écosse, \$16,669,231.56 ; dans le Nouveau-Brunswick, \$23,768,019.61 ; dans l'Île du Prince-Édouard, entré dans la Confédération le 1^{er} juillet 1873, il a été dépensé depuis cette date, \$2,301,561.51 ; dans le Manitoba, entré dans la Confédération le 15 juillet, 1870, il a été dépensé un montant depuis cette date de \$6,802,036.18 ; dans le Nord-Ouest, entré à la même date, \$2,984,828.03 ; et dans la Colombie-Britannique, qui nous est arrivée le 20 juillet 1871, il a été dépensé \$5,454,207.09. Nous nous trouvons donc en face d'un total de \$124,656,743.32. Si nous divisons ce montant par la population de la Confédération qui est de 4,324,810 âmes, nous trouvons qu'il a été dépensé en moyenne un montant de \$28.82 par tête.

Maintenant, si nous examinons en détail les sommes déposées dans chacune des provinces nous trouvons qu'elles s'élèvent par tête aux sommes suivantes. Dans

Ontario, \$20.30; dans Québec, \$20.12; dans la Nouvelle-Ecosse, \$37.83; dans le Nouveau-Brunswick, \$77.41; dans l'île du Prince-Edouard, \$21.13; dans le Manitoba, \$103.62; dans le Nord-Ouest, \$52.87, et dans la Colombie-Britannique \$110.28. Parmi ces travaux sont compris la construction du Pacifique, de l'Intercolonial, l'amélioration de nos canaux, toutes les entreprises d'un intérêt général. A ce point de vue, la province de Québec aura encore droit à une somme additionnelle à être dépensée chez elle de \$12,823,534.90. Nous n'avons pas l'intention de demander ce montant-là ce soir, mais nous espérons que des demandes seront faites pour que la province de Québec ait, dans la distribution du patronage public, la juste part qui lui appartient et qui lui revient.

Maintenant, si nous considérons ces dépenses au point de vue purement local, si nous enlevons de ces dépenses publiques ce qui a été dépensé jusqu'à ce jour pour le chemin du Pacifique, ce qu'a coûté l'Intercolonial, et l'amélioration de nos canaux, nous arrivons aux chiffres suivants :

Il a été dépensé depuis la confédération dans la province d'Ontario, pour des travaux d'une nature strictement locale, une somme de \$6,289,035.94; ce qui fait relativement à la population une somme de \$3.27 par tête; dans Québec, pour le même objet, il a été dépensé \$1,871,094.83, soit par tête un montant de \$1.37; dans la Nouvelle-Ecosse, \$774,823.82, ou par tête \$1.75; dans le Nouveau-Brunswick, \$757,461.81, ou par tête \$2.35; dans l'île du Prince-Edouard, \$139,304.03, ou par tête \$1.27; dans le Manitoba, \$256,593.89, soit par tête \$3.89; dans le Nord-Ouest, \$141,799.97, ou par tête \$2.51; dans la Colombie-Britannique \$226,928.19, ou par tête \$4.58. En additionnant ces différents montants nous arrivons à une somme totale de \$10,497,625.64, et si nous divisons ce montant par la population de la Confédération nous arrivons au chiffre de \$2.42 par tête. Or la province de Québec se trouve n'avoir reçu que \$1.37 par tête, c'est-à-dire que pour des travaux purement locaux, nous avons droit à une somme additionnelle de \$1,426,978.35, ou à une somme de \$1.05 par tête.

Ceci, M. l'Orateur, comprend toutes les dépenses faites depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1882. Ma motion demande un état de ces dépenses jusqu'au 30 juin 1883, et c'est pour les obtenir que j'ai mis cette motion entre vos mains. J'espère que ces documents établiront la justice des réclamations de notre province, et le gouvernement saura ne pas les oublier en temps convenable.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je puis déclarer à la Chambre que le rapport demandé par l'honorable député sera produit aussitôt que possible; mais c'est un rapport qui doit être préparé avec beaucoup de soin. Je suppose que chaque député devra voir dans chaque cas si les travaux sont d'un caractère général. Comme je l'ai déjà dit, le rapport sera préparé avec soin et produit aussitôt que possible.

Motion adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 11 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 8 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

PRÉSENTATION DES PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PARTICULIER.

M. BEATY: Je propose que le délai fixé pour la présentation des projets de loi d'intérêt particulier soit prolongé jusqu'au 15 février, conformément à la recommandation du comité des ordres permanents. Je dois dire que le délai fixé pour la présentation des pétitions expiro aujourd'hui; mais par un malentendu, le comité des banques et du commerce a recommandé que le délai fixé pour la présentation des projets de loi soit prolongé jusqu'à demain seulement, et nous recommandons maintenant qu'il soit prolongé jusqu'à vendredi prochain. Le délai fixé pour la présentation des pétitions expiro aujourd'hui et ne sera plus prolongé.

M. BLAKE: Ceci sera aussi la dernière prolongation, je suppose.

M. BEATY: C'est la dernière.

Motion adoptée.

PROJETS DE LOI PRÉSENTÉS.

Les suivants bills sont présentés séparément et lus pour la première fois.

Bill (n° 61) à l'effet d'amender l'acte pour incorporer le synode du diocèse de la Saskatchewan et pour d'autres fins s'y rattachant.—(M. Williams.)

Bill (n° 62) pour constituer en corporation la compagnie du Tunnel de la rivière Sainte-Claire.—(M. Macmaster.)

Bill (n° 63) pour fusionner certaines compagnies de chemins de fer y mentionnées sous le nom de la Compagnie de chemin de fer de l'Est du Canada.—(M. Macmaster.)

Bill (n° 64) à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 65) concernant la compagnie du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest.—(M. Kilvert.)

Bill (n° 66) à l'effet de réduire le capital social de la banque Maritime de la Puissance du Canada, et de prendre d'autres dispositions concernant la dite banque.—(M. Wood.)

Bill (n° 67) pour amender de nouveau l'acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario.—(M. Bergin.)

Bill (n° 68) concernant la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke.—(M. Gunn.)

Bill (n° 69) à l'effet de constituer la compagnie du Pont de chemin de fer de Québec.—(M. Bossé.)

Bill (n° 70) pour étendre la juridiction de la cour Maritime de l'Ontario.—(M. Allen.)

Bill (n° 71) à l'effet de pourvoir à la répartition des biens des débiteurs insolubles.—(M. Cameron.)

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

L'ordre pour la reprise du débat ajourné sur la motion de sir Charles Tupper à l'effet "Que la Chambre se forme en comité général pour étudier certaines résolutions (page 84) proposées concernant le chemin de fer canadien du Pacifique," est lu.

M. IVES: En continuant le débat sur les importantes résolutions qui ont été soumises à la Chambre, je m'efforcerai d'éviter, autant que possible, de toucher aux points que l'honorable ministre des chemins de fer a traités d'une manière si habile et si complète, dans son discours de mardi

dernier. Mais s'il m'arrivait, M. l'Orateur, pour la suite de mon discours, d'effleurer quelques points dont il a parlé, j'espère que la Chambre aura pour moi de l'indulgence. Je tâcherai de soumettre à la Chambre quelques autres raisons pour lesquelles ces résolutions devraient être adoptées, et en même temps, j'aborderai quelques parties du discours de l'honorable député qui a parlé le dernier sur cet important sujet.

M. l'Orateur, les hommes d'Etat qui ont élaboré le grand projet de la Confédération avaient un but beaucoup plus important que l'union des quatre provinces primitivement réunies en confédération. Ils avaient en vue la fondation dans la partie septentrionale de ce continent d'une grande puissance, d'un grand peuple, d'une puissance et d'un peuple qui devinssent un jour capables de prendre rang parmi les grandes puissances de la terre. La Confédération même, la construction du chemin de fer Intercolonial, l'acquisition des territoires du Nord-Ouest des mains de la compagnie de la Baie d'Hudson, l'encouragement donné à l'immigration, l'amélioration de nos canaux et de nos communications par eau, l'adoption d'une politique nationale pour les fins du commerce et la construction d'un chemin de fer canadien du Pacifique, sont tous des pas vers le même but, et ont été des bornes qui ont marqué nos progrès vers l'apogée de notre ambition. On a vu et reconnu de bonne heure que les ressources des quatre provinces primitivement réunies en confédération, et la superficie de ces provinces, ne suffisaient pas pour justifier l'espoir que nous avions conçu de pouvoir atteindre le grand but de notre ambition. On a reconnu de bonne heure qu'il était nécessaire que nous eussions plus de territoires et plus de ressources. En face de l'histoire des progrès sans exemple des États-Unis, au sud de notre frontière, nos hommes d'Etat ne pouvaient manquer de reconnaître le puissant élément de prospérité que toute la nation avait eu dans son grand Ouest, qui offrait un champ pour le développement de grandes richesses agricoles et un marché pour les produits manufacturés de la Nouvelle-Angleterre. Et, M. l'Orateur, l'établissement de la Confédération était à peine un fait accompli que nos hommes d'Etat, qui étaient à la tête des affaires, songèrent à donner au Canada un grand Ouest. Bien qu'à cette époque je ne fusse pas un homme public, je me rappelle très bien qu'un grand nombre d'hommes publics s'opposèrent, et cela avec la plus grande énergie, à l'acquisition du territoire de la Baie d'Hudson; mais, M. l'Orateur, j'ose dire que l'on ne pourrait trouver aujourd'hui un seul de ceux qui s'opposèrent alors à ce projet qui voulût reconnaître dans cette Chambre ou dans quelque assemblée publique au Canada, qu'il s'était opposé à l'achat du territoire de la Baie d'Hudson. Mais, M. l'Orateur, bientôt après qu'on eût acquis le Grand Nord-Ouest, on découvrit qu'il serait relativement inutile au Canada, tant qu'il ne serait pas peuplé; et l'on s'aperçut en même temps qu'il ne pouvait se peupler sans qu'il fût ouvert par la construction d'un chemin de fer canadien du Pacifique. De fait, M. l'Orateur, je puis dire que l'acquisition du territoire de la Baie d'Hudson et la construction d'un chemin de fer canadien du Pacifique faisaient partie du projet adopté à la conférence de Québec. Et, M. l'Orateur, les deux partis se sont dès le début, engagés complètement et fermement à construire ce chemin; et non-seulement à le construire, mais ils se sont engagés à le construire d'après la même méthode et de la même manière. Les deux partis ont déclaré qu'ils préféreraient que le chemin fût construit par une compagnie, subventionnée par le gouvernement; et ils ont tous les deux déclaré, tant par leurs paroles que par leurs actes, qu'à défaut d'une compagnie assez forte pour construire le chemin, le gouvernement devait continuer les travaux comme entreprise du gouvernement.

En 1873, le gouvernement de sir John A. Macdonald fit un marché avec sir Hugh Allan, et ses associés, pour la construction de ce chemin. Sir Hugh essaya de prélever le capital nécessaire; mais, comme chacun le sait, il ne put y

réussir. Il rencontra une opposition ressemblant beaucoup à celle qui a surgi pour la présente compagnie, et il avait de plus ce désavantage, que cette contrée était alors relativement inconnue. Peu de temps après son échec, le gouvernement de sir John A. Macdonald résigna, et l'administration de M. Mackenzie fut formée, et garda le pouvoir durant cinq ans. Le gouvernement Mackenzie se mit immédiatement à la recherche d'une compagnie qui voulût entreprendre la construction de cette voie ferrée. Il demanda au public des soumissions pour la construction. Il offrit un fort montant en terres et en argent, et demanda quelle aide additionnelle sous forme d'obligations garanties l'on exigerait pour entreprendre sa construction. Mais ne recevant aucune offre, il continua les travaux comme entreprise du gouvernement durant tout le temps qu'il eut les rênes du pouvoir.

Après le changement d'administration qui eut lieu en 1878, et l'arrivée au pouvoir de notre chef actuel, sir John A. Macdonald, le gouvernement de ce dernier se mit immédiatement à la recherche d'une compagnie qui voulût se charger de la construction de ce chemin de fer; et durant la session de 1880-81, les Chambres approuvèrent un contrat qui avait été passé entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le gouvernement pour la construction de cette voie ferrée. Les principales stipulations de ce contrat étaient que le gouvernement allait compléter et transporter à la compagnie, comme partie de sa subvention, 432 milles de chemin entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg, 213 milles entre Kamloops et Port-Moody, et 65 milles de l'embranchement de Pembina, qui étaient alors complétés, et en outre une subvention en argent de \$25,000,000, et 25,000,000 d'acres de terres. La compagnie devait compléter, équiper et exploiter la ligne de Callander à la côte du Pacifique, 2,555 milles de chemin, avant la fin de 1891. Sur tout ce parcours, la compagnie avait à construire 1,910 milles de ligne-mère. J'ai fait ce court résumé afin d'accroître la déclaration que ce chemin de fer est une entreprise à laquelle le Canada est particulièrement intéressé, une entreprise que le Canada et toutes les parties du Canada sont spécialement tenues de compléter.

Une critique très claire du discours de l'honorable député qui a le dernier porté la parole (M. Blake) se présente ici. Il a traité cette question, M. l'Orateur, comme si ce chemin de fer était une voie ferrée ordinaire; comme si c'était un chemin auquel le gouvernement avait accordé un peu d'aide, et auquel le pays était intéressé dans une certaine mesure; mais il n'en a jamais parlé comme d'un chemin qui est une nécessité nationale, un chemin dont le parachèvement rapide est une nécessité nationale; et il n'en a pas parlé non plus comme d'un chemin pour le parachèvement duquel le pays est engagé. J'oserais dire que si des étrangers, ignorant l'histoire de cette entreprise, eussent été dans la Chambre l'autre soir, et avaient entendu le discours de l'honorable monsieur, ils seraient partis d'ici avec l'impression que cette entreprise n'était pas d'un très grand intérêt pour le Canada. L'attitude que la Chambre devrait prendre au sujet des résolutions qui lui sont soumises dépend beaucoup de la raison sur laquelle j'ai insisté. Si cette entreprise est importante; si la construction et le parachèvement rapide de ce chemin de fer, sont une nécessité nationale; les honorables députés seront disposés à traiter les résolutions et les propositions du gouvernement d'une manière très différente de celle qu'ils le feraient si c'était un chemin de fer ordinaire, un chemin dans lequel le Canada eut quelque intérêt, mais pas d'intérêt particulier. Je dis, en conséquence, que ces résolutions méritent que nous leur fassions un accueil favorable, parce que le Canada est tenu de terminer ce chemin, d'une manière ou d'une autre, soit en aidant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, soit en le construisant comme entreprise du gouvernement.

La compagnie se mit aussitôt à l'œuvre, en 1881. La première année elle construisit 165 milles à l'ouest de Winnipeg;

dans l'été de 1832, 420 milles; dans l'été de 1833, 377 milles, et 66 milles de voies d'évitement; ce qui forme un total de 962 milles de ligne-mère déjà complétés dans l'ouest, ou avec les voies d'évitement, un total de 1,028 milles. Et cette ligne a été bien construite, elle a été construite non comme un chemin de fer de colonisation de peu de valeur, mais comme un chemin de fer de première classe, d'aussi bonne qualité qu'aucun chemin qui ait jamais été évalué par n'importe quel membre de cette Chambre. J'ai été surpris d'apprendre que les travaux à l'ouest de Winnipeg, sur un parcours de 900 milles, avaient nécessité 16,320 verges cubes de remblai du mille; cela, comme de raison, parce que la compagnie voulait élever suffisamment le chemin au-dessus du niveau de la prairie pour que la neige ne pût nuire à son exploitation. On a pris le plus grand soin dans la construction du chemin, d'éviter les rampes difficiles, et, à l'exception d'une courte pente à la traverse de la rivière Saskatchewan, le maximum des rampes de la ligne à l'ouest, sur un parcours de 958 milles, n'est pas de 40 pieds par mille; et l'on a employé les meilleurs matériaux, y compris les rails. Dans l'ouest, les embranchements suivants ont aussi été complétés: De Winnipeg à la montagne de Pembina, 100 milles; de cette ligne à Gretna, 13 milles; de Winnipeg à Selkirk, 22 milles, et d'Emerson à l'embranchement de Pembina, 23 milles, soit un total de 158 milles, qui, ajoutés aux 1,028 milles, y compris les voies d'évitement, forment un total de 1,186 milles de voie ferrée construite à l'ouest de Winnipeg. A la fin de la présente saison, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique construisit 101 milles de chemin à partir de Port-Arthur, à l'est, sur la division Est, et 100 milles depuis Callander; ce qui ne laisse à construire qu'un tronçon de 447 milles pour compléter la section Est, et 290 milles sur la division Ouest. Il est agréable d'apprendre que même durant le présent hiver l'exécution des travaux est poussée avec vigueur; que pas moins de 9,000 hommes sont employés à la construction du chemin. Les progrès des travaux passés autorisent la compagnie à espérer que, s'il n'y a pas de suspension, toute la ligne sera complétée vers l'automne de 1885. Outre ce que j'ai mentionné au sujet de la section Est, on a construit l'embranchement d'Algoma, de 26 milles, et placé sur le lac Supérieur trois steamers en acier pour faire le service entre Algoma-Mills et Port-Arthur.

En même temps, M. l'Orateur, que la compagnie poursuivait avec autant d'énergie et d'activité la construction du chemin de fer, elle travaillait avec non moins d'activité et d'énergie à attirer l'immigration au Nord-Ouest. En étudiant cette question, M. l'Orateur, j'ai vu que la compagnie a établi à Londres un bureau sous la direction de M. Begg, qui annonce que dans le cours de l'été dernier seulement il a répondu à pas moins de 18,000 lettres dans lesquelles on demandait des informations au sujet du Canada, distribué plus de 2,000,000 de cartes, circulaires et brochures imprimées dans douze langues différentes; qu'il a établi dans la Grande-Bretagne seule 5,000 dépôts pour la distribution de publications concernant l'immigration; qu'il tient constamment sur le chemin quatre agents voyageurs, et que la compagnie annonce dans quatre cents différents journaux et publie elle-même gratuitement un journal illustré. L'été dernier la compagnie a adopté un autre moyen très efficace, en exposant les produits du Nord-Ouest à des réunions publiques importantes, notamment à Amsterdam, l'exposition royale d'agriculture d'York, à l'exposition de la Haute-Ecosse à Inverness, aux grandes expositions de Liverpool et de Smithfield, à l'exposition des pêcheries tenue à Londres, à Canterbury et à un grand nombre d'expositions de comté. Tout le travail qu'un bureau de Londres a fait d'une manière si complète et si efficace dans la Grande-Bretagne, un bureau établi sur le continent le fait actuellement dans ce dernier. En outre, comme si elle eût voulu porter la guerre en Egypte, la compagnie a employé des agents à voyager dans la Nouvelle-Angleterre et dans d'autres parties des États-

M. IVES.

Unis, où ils ont distribué des publications destinées à recruter aux États-Unis des immigrants pour le Nord-Ouest canadien; et je suis heureux d'apprendre qu'à l'exposition annuelle de Boston, tenue l'automne dernier, les produits du Nord-Ouest qui y figuraient ont excité beaucoup d'intérêt et que cela aura probablement de bons résultats. Tout cela, et le tarif si réduit qui a été établi pour ceux qui se rendent dans ce pays, devrait attirer au Nord-Ouest une très forte immigration.

Je vais, M. l'Orateur, comparer rapidement les progrès accomplis par le gouvernement dans la construction de ce chemin, avec les progrès faits par la compagnie. Le gouvernement commença les travaux dans le mois d'août 1874, et, le 1er juillet 1882, il avait complété une ligne depuis Winnipeg jusqu'à Port-Arthur, distance de 435 milles, ce qui, avec l'embranchement de Pembina, qui avait été achevé en 1874 et qui comprenait 65 milles, formait un total de 500 milles. À l'ouest de la Rivière Rouge, le gouvernement avait terminé 60 milles de chemin que la compagnie défait plus tard pour suivre un autre tracé, de sorte que le gouvernement avait construit en tout, en huit ans, un total de 560 milles, soit 70 milles par année. La compagnie se mit à l'œuvre au printemps de 1881, et elle a jusqu'à ce jour complété 1,155 milles de ligne-mère et 256 milles d'embranchements, soit un total de 1,411 milles, ou une moyenne de 470 milles par année.

Mais l'honorable monsieur qui a le dernier adressé la parole a fait ici une objection. Il a dit que la construction rapide de ce chemin signifie nécessairement augmentation du coût. Je ne crois pas que, dans le cas actuel, la rapidité dans la construction du chemin de fer canadien du Pacifique en ait augmenté le coût. Il est vrai que l'on a payé des prix plus élevés aux ouvriers et aux terrassiers qui ont été employés à ce chemin. Il est très possible que la grande demande de main-d'œuvre ait élevé au-dessus de ce qu'il aurait été s'il y avait eu une moins forte demande, le prix des hommes à la journée. Mais, M. l'Orateur, ce si est conforme à notre politique, qui consiste à augmenter les gages du journalier, et nous, députés de la droite, nous n'avons pas coutume de nous opposer à rien de ce qui produit ce résultat.

Mais, M. l'Orateur, il y a eu une grande compensation, de fortes épargnes, grâce à la construction rapide de ce chemin de fer. C'est un fait bien connu que les rails d'acier se sont vendus moins chers durant les trois dernières années qu'à aucune autre époque, et moins chers qu'il n'est probable qu'ils se vendront à l'avenir. Si la construction du chemin avait été conduite lentement, si la compagnie avait voulu prendre, pour l'exécution de l'entreprise, tout le temps que lui accordait le contrat, elle aurait eu dû acheter ses rails à meilleur marché et les garder, payant ainsi l'intérêt sur leur coût d'achat, ou bien les acheter à mesure qu'elle en aurait besoin, et dans ce cas elle aurait très probablement eu à payer un prix beaucoup plus élevé. Je prétends que l'on a réalisé sur les rails seuls une économie plus que suffisante pour couvrir toute l'augmentation nécessitée dans le coût des travaux de construction par la rapidité plus grande avec laquelle ils ont été exécutés.

M. l'Orateur, on a opéré une économie beaucoup plus considérable que celle-là. On a économisé l'intérêt de six ans durant la construction du chemin, intérêt qui s'élève sur le capital-actions à pas moins de \$2,500,000 par année environ; et je soutiens, sans crainte d'être contredit, que l'économie réalisée sur l'intérêt durant la construction, pour ces six années dont on va devancer l'époque à laquelle le chemin devait être parachévé en vertu du contrat, est beaucoup plus considérable que la somme à laquelle on peut évaluer l'augmentation du coût de construction.

Mais, M. l'Orateur, la Chambre ne devrait certainement pas se plaindre de ce que le chemin ait été construit plus rapidement que ne l'exigeait le contrat; cette Chambre ne devrait pas se plaindre, même si cela avait eu pour effet d'en

augmenter le coût de construction pour le pays. Le pays se colonisera certainement plus rapidement avec un chemin complété qu'avec un chemin en partie construit; et il est parfaitement évident que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, avec une ligne terminée, avec une communication indépendante entre Montréal et l'Ouest, peut établir un tarif plus avantageux pour ceux qui se rendent dans cette contrée ou qui en reviennent, que celui que nous pouvions obtenir lorsque nous étions obligés de nous servir des chemins de fer américains en rapport avec le Pacifique canadien.

M. l'Orateur, l'achèvement rapide de cette entreprise offre un autre avantage. Nous avons, plusieurs d'entre nous, remarqué avec alarme, et certainement avec peine, les marques de mécontentement que donnait la province de la Colombie-Britannique parce que le chemin ne devait pas être terminé aussi tôt que l'on avait promis, dans la première convention, qu'il le serait; et certes il y a lieu de se féliciter que l'on ait obtenu six ans plus tôt, une communication entre la Colombie-Britannique et le reste du Canada. En outre, M. l'Orateur, comme l'a dit l'autre soir l'honorable ministre des chemins de fer, la rapidité prodigieuse déployée dans la construction du chemin de fer est elle-même une précieuse annonce, et attire l'attention du monde non-seulement sur le chemin, mais sur le pays. Un autre avantage, c'est que nous avons, six ans plus tôt, un chemin ininterrompu sur lequel nos immigrants peuvent se rendre de l'est à l'ouest; et bien que l'honorable monsieur qui a, le dernier, porté la parole, ait dit qu'il se sentait humilié lorsqu'il entendait cet argument, je suis obligé de m'en servir encore aujourd'hui. Il a semblé croire que c'était dire peu de chose des attraits du grand Ouest, que de prétendre que des agents américains pouvaient engager les immigrants venant d'Angleterre ou d'Ecosse à ne pas se rendre à Winnipeg ou au Nord-Ouest. Je dis que lorsqu'un habitant d'Europe vient en ce pays, n'en connaissant pas la géographie, et souvent ne connaissant pas la différence entre les Etats-Unis et le Canada, il est possible qu'il aille au Dakota au lieu de se rendre à Winnipeg. Ce n'est rien dire contre les avantages qu'offre le Nord-Ouest que de prétendre que notre immigration n'est pas sûre, tant qu'elle nous vient par les chemins de fer américains.

La dernière raison que j'alléguerai, M. l'Orateur, pour démontrer que cette Chambre doit se réjouir de l'achèvement rapide de ce chemin, c'est que nous aurons par là six ans plus tôt l'avantage de commencer à développer notre commerce transcontinental entre la Chine et le Japon, et l'Amérique et l'Europe. Nous pourrions ainsi commencer six ans plus tôt à trouver un débouché pour nos produits manufacturiers sur le marché d'Asie, où il y a une demande de ces produits. Il n'y a pas de doute que nos manufacturiers et nos marchands ne puissent faire un très grand commerce, particulièrement de cotonnades, avec le Japon et la Chine, lorsqu'ils auront autant de facilités que les marchands et les manufacturiers des autres pays.

Comparons, M. l'Orateur, notre position lorsque la ligne sera complétée sur le territoire canadien, avec ce qu'elle serait si nous construisions lentement ce chemin durant les six années à venir. Dans le premier cas, nous économiserons sur les dépenses nécessitées par l'envoi des immigrants au Nord-Ouest; nous éviterons le danger de les perdre, et nous évitons aussi le risque de voir le commerce du Nord-Ouest échoir aux villes des Etats-Unis, ou aux marchands américains. A mon avis cette seule considération est très importante. Il me semble que si nous forçons ces marchands de Winnipeg et les autres marchands du Nord-Ouest d'ouvrir des comptes à Chicago, Saint-Paul et New-York, il sera plus difficile que l'honorable monsieur ne paraît le croire d'arrêter cela et d'obtenir ensuite le commerce à nos propres marchands et à nos manufacturiers. Je le demande, M. l'Orateur, qui devrait trouver à redire à l'achèvement rapide du chemin de fer canadien du Pacifique, de fait aussi

bien que de nom, c'est-à-dire d'un chemin de fer au nord du lac Supérieur? Je comprends que la compagnie du chemin de fer de Minneapolis et Manitoba, et ses actionnaires, puissent y trouver à redire; je comprends que le Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, le Chicago et Nord-Ouest, ainsi que le Grand-Tronc et leurs actionnaires, n'aimeraient pas cet arrangement. Je comprends que les villes de Saint-Paul, Chicago et New-York, les manufacturiers de la Nouvelle-Angleterre, et les habitants des Etats-Unis ne s'en réjouissent pas; et je comprends que l'honorable monsieur lui-même ne s'en réjouirait pas, pourvu qu'il agisse dans l'intérêt de sa clientèle — la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Mais, M. l'Orateur, si, comme nous devons le supposer, il travaille dans l'intérêt du Canada, il doit se réjouir de l'achèvement rapide du chemin, comme le parlement et la population du Canada, et comme nos marchands et nos manufacturiers doivent se réjouir du fait qu'ils obtiennent une communication directe avec la population du Nord-Ouest, qui augmente si rapidement.

L'honorable monsieur a soutenu que si la compagnie avait construit ce chemin plus lentement, elle aurait peut-être été en état de le terminer avec le produit de la vente de ses terres, sans demander cet emprunt au parlement. Ceci est très probable. Il est tout à fait probable même aujourd'hui, qu'en suspendant ses travaux pendant six ans, elle pourrait tirer de la vente de ses terres assez d'argent pour compléter le chemin en deux ans, et de cette manière remplir son contrat. Mais la population et le parlement du Canada désiraient-ils voir cette entreprise arrêtée durant six ans. Voulons-nous voir le progrès du pays paralysé pendant une période de six ans? Il est inutile de dire que si la compagnie n'avait pas fait ceci elle aurait pu faire cela. Elle n'a pas conduit son entreprise avec lenteur; elle l'a poussée avec rapidité et énergie, et elle a besoin d'aide; et la question actuellement devant la Chambre est de savoir si nous allons lui accorder cette aide.

L'honorable monsieur objecte aussi qu'elle s'est étendue dans toutes les directions, ayant obtenu des raccourcissements vers l'est et vers l'ouest; et que si elle n'avait pas agi ainsi, elle aurait très probablement eu des ressources suffisantes pour terminer le chemin sans venir nous demander de nouveaux secours. Je discuterai plus à fond cette objection plus tard; mais je dois dire que la population d'Ontario ne devrait certainement pas s'opposer à une seconde voie ferrée à travers la presqu'île d'Ontario. La population d'Ontario ne devrait pas s'opposer à ce qui doit la soustraire au monopole, non au Nord-Ouest, mais dans sa propre province — monopole qui dure depuis trente ans. Je trouve étrange que l'honorable monsieur défende si éloquemment la cause de la population du Nord-Ouest; qu'il s'oppose si éloquemment à un monopole dans le Nord-Ouest, et cependant qu'il défende si vaillamment un monopole dans sa propre province d'Ontario. Mais la Chambre des Communes devrait-elle désapprouver la compagnie, si elle fait un effort pour assurer plus de trafic à la division est de sa ligne? C'est un fait bien connu que si le trafic d'Ontario peut augmenter le trafic de la division est de la ligne, même d'Ottawa à Montréal, la compagnie pourra accorder aux cultivateurs du Manitoba un tarif plus réduit pour le fret que s'il se faisait peu d'affaires sur la division est de la ligne. Il est également évident que si le chemin n'avait pas de voies d'alimentation qui s'étendissent dans les parties les plus anciennes de la Confédération, ses chances d'obtenir une partie raisonnable du trafic à destination de l'ouest seraient faibles; et, en conséquence, cette Chambre ne devrait pas désapprouver, mais elle devrait au contraire approuver, ce pour quoi l'honorable monsieur blâme la compagnie, savoir, le fait qu'elle étend ses communications dans la partie orientale du Canada, — afin d'obtenir du trafic pour sa ligne tant dans l'est que dans l'ouest.

J'ai démontré, ou j'ai essayé de démontrer, que la construction et l'achèvement de ce chemin sont une nécessité na-

tionale, et cela étant, les résolutions actuellement sur le bureau de la Chambre doivent être examinées à un point de vue tout différent de celui auquel on devrait les examiner si ce chemin de fer était une simple entreprise ordinaire. Je crois avoir aussi démontré que la compagnie a, de son côté, fait sa part entière, et l'a bien faite. Elle a construit une meilleure ligne qu'elle n'était convenue de le faire. Elle l'a construite beaucoup plus rapidement qu'elle n'avait entrepris de le faire, et sous ce rapport, elle mérite que la Chambre accueille favorablement sa demande.

Avec la permission de la Chambre, je donnerai une autre raison pour laquelle nous devrions venir en aide à la compagnie. Cette raison, c'est le genre d'opposition dont elle a souffert et contre laquelle elle a lutté. Cette opposition a été de plusieurs sortes. Il y a eu l'opposition du parti libéral dans cette Chambre, et cette opposition a empêché, je ne dis pas directement, mais indirectement—les capitalistes d'acheter les actions. Je maintiens que l'opposition que les honorables messieurs de la gauche ont fait à cette entreprise a eu pour effet direct de déprécier les obligations de la compagnie et d'empêcher les capitalistes d'acheter ces obligations. Cette opposition tend aussi à empêcher l'immigration de se diriger vers notre pays—non que les honorables députés de la gauche aient cet objet en vue, car je ne crois pas qu'ils pourraient à dessein agir d'une manière aussi antipatriotique—mais le parti qu'ils ont adopté a eu ce résultat direct.

Comment les membres du parti libéral dans cette Chambre ont-ils empêché les capitalistes d'acheter les actions? Ils les en ont empêchés en exagérant le coût de construction du chemin de fer; en estimant au-dessous de la valeur l'étendue de la partie fertile du pays; en représentant comme plus étendue qu'elle ne l'était la partie montagneuse; en nous répétant à satiété que la Colombie-Britannique était une mer de montagnes; en réduisant le chiffre de l'immigration; en exagérant le prétendu exode, et en estimant au-dessous de leur chiffre probable les recettes provenant de la vente des terres du Nord-Ouest.

Comment ont-ils empêché l'immigration dans ce pays? En disant que le chemin de fer canadien du Pacifique exigeait des tarifs si élevés, grâce à la clause relative au monopole, et que cette compagnie exigera des tarifs si élevés, qu'il importe peu à celui qui va dans cette contrée qu'il ait une bonne ou une mauvaise récolte; en disant que les règlements concernant les terres du gouvernement, dans le Nord-Ouest, sont si injustes qu'il est impossible aux immigrants de réussir sous l'opération de ces règlements, et que ceux qui vont là en repartent invariablement pour le Dakota et le Minnesota; et aussi en vantant les beautés du Dakota et les délices du Texas.

Pas plus tard que l'autre soir, l'honorable monsieur, sans doute sans intention, s'est servi d'arguments qui devront nuire aux actions de cette compagnie, lorsqu'il nous a dit, par exemple, que les terres que traverse actuellement le chemin—la prairie—ont beaucoup moins de valeur que celles à travers lesquelles il aurait passé s'il avait été construit plus au nord.

Je n'emploierai pas le temps de la Chambre à démontrer que les terres à travers lesquelles le chemin passe actuellement sont aussi bonnes que celles qu'il aurait traversées en passant plus au nord; je mentionne ceci simplement pour montrer qu'une semblable assertion aura naturellement pour effet de porter les capitalistes du monde à croire que cette compagnie a, dans sa concession de terres, dans la zone du chemin, des terres de qualité inférieure. Mais il ne me paraît nullement probable qu'ayant le choix dans tout le pays, dans un pays non boisé, mais très facile à examiner, et qui avait été complètement exploré, cette compagnie eût établi sa ligne de manière à ce que sa concession de terres ne lui fût d'aucun profit, lorsqu'elle était parfaitement libre de l'établir n'importe où.

M. IVES.

L'honorable monsieur a dit, dans son discours de l'autre soir, que la concurrence entre le Grand Tronc et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, comme locataires du chemin de fer Ontario et Québec et du Credit-Valley, serait si vive, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'apercevrait que son loyer au Credit-Valley entame considérablement ses recettes nettes. Sans m'attarder un instant à attaquer ou à condamner cette assertion de l'honorable monsieur, il est parfaitement clair que ce n'est pas là une raison pour adopter ou rejeter les résolutions actuellement sur le bureau de la Chambre, mais que l'unique effet que produira à l'étranger une déclaration de ce genre venant d'une pareille source sera de porter les capitalistes à croire que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sera probablement forcée d'employer toutes ses recettes au paiement du loyer des lignes qu'elle a louées.

L'honorable monsieur a aussi exprimé le regret qu'il éprouvait de ne pouvoir s'accorder avec l'honorable ministre des chemins de fer lorsqu'il a déclaré que les recettes de la compagnie avaient jusqu'ici été satisfaisantes. Ce n'est pas une raison pour que ces résolutions soient adoptées ou rejetées, et comme je l'ai déjà dit, ceci devra avoir pour effet de nuire aux actions de la compagnie.

L'honorable monsieur a aussi parlé d'une prétendue entrevue entre le gérant général, M. Van Horne, et un représentant du *Star*, de Montréal. On m'informe qu'une telle entrevue n'a jamais eu lieu. Lorsque l'honorable monsieur a lu la déclaration, je n'ai pu découvrir si son but, en agissant ainsi, était de provoquer l'hilarité de la Chambre ou s'il croyait que ceci devait affecter sensiblement les résolutions.

Il est évident qu'entre autres effets ceci a dû avoir celui de faire croire que ce chemin était construit au hasard à travers le pays, sans que l'on s'occupât si les terres qu'il traverserait étaient bonnes ou mauvaises, et sans que l'on fît des estimations. Si le gérant général a dit que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'avait pas le temps de faire ses estimations, il voulait dire que la compagnie procédait si rapidement qu'après s'être assurée du meilleur tracé pour sa ligne, elle la construisait sans prendre beaucoup de temps pour calculer s'il en coûterait \$1,000,000 ou \$2,000,000.

Pour ma part, je ne vois pas quelle différence cela fait, je ne vois pas quel avantage la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique aurait eu en évaluant le coût d'un mille quelconque de chemin construit dans la section des prairies. L'important pour elle c'était de choisir la meilleure route. Ayant décidé ce point, et sachant qu'elle devait construire le chemin, je ne vois pas quel avantage elle aurait retiré d'une évaluation minutieuse.

À part l'opposition faite par des membres de cette Chambre, M. l'Orateur, il y a eu l'opposition de la presse libérale, qui a répété à satiété les arguments des membres de cette Chambre touchant des points que j'ai mentionnés, et qui, étant moins contrainte, a été plus loin et a donné au monde la première nouvelle des ouragans, des sécheresses et des gelées du Nord-Ouest; et de crainte que le public ne remarquât pas ces nouvelles, on les a toujours insérées dans un endroit apparent sur la première page, et on y a appelé l'attention au moyen de titres en gros caractères.

On a en outre publié des rapports de faux essais faits au Nord-Ouest par des individus supposés; et ces rapports ont été envoyés à une presse étrangère soudoyée pour déprécier le pays et le chemin de fer canadien du Pacifique. Je suis sûr, M. l'Orateur, que l'on a écrit des articles dans le but même de les faire reproduire par des journaux étrangers. Prenez le *Globe* du 5 courant, et vous y verrez une lettre censée avoir été écrite par un ouvrier sans emploi de Toronto. Je ne lirai pas cette lettre, mais l'auteur déclare que 40 pour 100 des ouvriers de la ville de Toronto sont actuellement sans emploi, et il dit que le gouvernement trahit les ouvriers en attirant des immigrants

au Nord-Ouest lorsque 40 pour 100 des ouvriers de Toronto sont actuellement sans emploi. Comme pour donner à cette lettre le temps de produire tout son effet, le lendemain, le 6, le *Globe* publiait un article intitulé "Ouvriers trompés," et dans lequel il appelait particulièrement l'attention sur la lettre de la veille et laissait entendre au public que cet ouvrier était l'un de ceux qui avaient été attirés dans cette contrée pour s'y établir. Ce n'était pas là l'intention de l'auteur de la lettre, mais l'impression qu'elle produisait, c'était que 40 pour 100 des ouvriers de ce pays n'ont pas d'emploi, et que c'est le comble de la folie pour un immigrant que de venir aujourd'hui au Canada. Qu'est-ce qui pouvait être plus nuisible ou plus pernicieux que ceci? si les journaux libéraux de ce pays voulaient seulement emprunter une feuille au livre de leurs voisins du Sud, ils ne publieraient jamais de pareils articles. Aux Etats-Unis les partis politiques se combattent avec toute l'acrimonie qu'y mettent les partis politiques de ce pays, mais il y a une chose qu'ils ne font jamais—ils ne salissent jamais leur nid, ils ne décrivent jamais leur pays. Si vous regardez dans le *Globe* du 5, M. l'Orateur, vous y lirez le câblegramme le plus étonnant daté d'Angleterre et intitulé "Opinion des Anglais au sujet du nouvel arrangement avec le chemin de fer canadien du Pacifique—Alarme des capitalistes intéressés dans des chemins de fer :"

Les termes du nouvel arrangement projeté entre le gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ont été publiés ici. La presse s'en occupe beaucoup. On exprime l'opinion que le gouvernement canadien prend une attitude qui sera probablement préjudiciable au crédit du Canada en liant aussi étroitement les destinées de ce dernier à celles du chemin. On croit aussi que l'arrangement projeté, constitue en réalité un acte de déloyauté énorme à l'égard des capitalistes anglais qui ont des intérêts dans d'autres chemins de fer canadiens. Le fait de subventionner le chemin pour des travaux à l'est de la ligne-mère primitive est considéré comme un acte d'hostilité à l'égard de ceux qui ont des capitaux dans les chemins de fer de l'est du Canada. Ce sentiment paraît se propager, et il est déjà rumeur que l'on va prendre des mesures pour exprimer une opposition formelle à ce projet.

Il est difficile de dire ce que ces gens-là vont faire. Il est difficile de dire si une partie de l'armée anglaise va être envoyée ici pour nous mettre dehors, comme jadis Cromwell chassa le parlement anglais; mais ce qui est certain, c'est que le parlement du Canada maintiendra le droit qu'il a d'administrer les affaires du Canada sans le secours du correspondant du *Globe* à Londres.

Qu'est-ce que l'on prétend? On prétend qu'en aidant au parachèvement du chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement du Canada manque de parole aux actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc. Pourquoi, je le demande? Pour la simple raison que le chemin de fer canadien du Pacifique, au moyen de la ligne d'Ontario et Québec, et de celle du Credit-Valley, fera probablement de la concurrence au Grand-Tronc. Je suppose que ceux qui forment cette objection, les actionnaires du Grand-Tronc, s'ils avaient des actions dans quelque autre chemin de fer—dans le *London and North-Western*, par exemple,—considéreraient que le parlement de la Grande-Bretagne manquerait de loyauté s'il permettait la construction d'une ligne rivale du *London and North-Western*. Je croyais qu'il y avait plus d'une ligne de chemin de fer de Londres à Liverpool; et plus d'une ligne de Liverpool à Glasgow, et je le demande, que dirait un actionnaire de la compagnie du Grand-Tronc si l'on prétendait en Angleterre qu'il est déloyal de permettre à plus d'une ligne de communiquer avec les mêmes endroits? Cependant, parce que des particuliers d'Angleterre sont actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc, il ne nous serait pas permis de construire un chemin de fer qui pût accidentellement rivaliser avec cette ligne. Et c'est la manière de voir des honorables membres de l'opposition. Ils prétendent que, bien qu'un monopole soit mauvais dans le Manitoba, nous devons laisser au Grand-Tronc un monopole dans la province d'Ontario.

Où sont, M. l'Orateur, les représentants du *Globe* qui avaient coutume de se rendre régulièrement à la gare, à l'arrivée des trains, et de publier dans le *Globe*, le lendemain matin, de combien d'heures ces trains étaient en retard? Où sont ces reporters qui avaient coutume de nous donner ces détails navrants de chaque accident arrivé sur la ligne du Grand Tronc? Aujourd'hui, on ne supposerait pas qu'il fût jamais arrivé un accident sur ce chemin; et je ne puis m'empêcher de demander où se trouve ce doux chantre d'Israël qui a composé cette ballade: "Ontario, Ontario!" Il me semble que lorsqu'on fait un effort pour river les chaînes du Grand Tronc sur la province d'Ontario, lorsque cet effort est appuyé dans cette Chambre par tout le parti libéral, et dans le pays par toute la presse de ce parti, et lorsqu'ils ont avalé le Grand Occidental sans dissentiment, et le chemin de fer de l'Intérieur, il est temps que ce chantre compose une autre ballade avec ce refrain: "Ontario, Ontario." Je dirai, ce qui est évident d'après l'attitude actuelle du *Globe*, que c'est autant une partie de l'équipement du Grand Tronc que du matériel roulant de ce chemin.

Il y a aussi l'opposition de certains libéraux individuellement. Nous avons l'opposition du parti dans cette Chambre, l'opposition de la presse du parti, et l'opposition individuelle de certains libéraux; et les efforts de ces derniers semblent tendre à fomenter du mécontentement dans le Nord-Ouest, en convoquant des assemblées, et en faisant de l'agitation parmi les habitants, les portant à supposer qu'ils sont maltraités par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et par le gouvernement.

Et, à part toute cette opposition, que l'on ne devrait pas nous faire, opposition dans la province, opposition qui a fait plus de tort à la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique et à la cause de l'immigration que toute autre opposition; à part tout cela nous avons l'opposition de tous les chemins de fer américains à la construction de la division est du Pacifique canadien. Que voyons-nous? Nous voyons M. Hill, un des principaux propriétaires du chemin de fer de Minneapolis et Saint-Paul, prendre jusqu'à un certain moment une part importante à la formation du syndicat, prendre des actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prendre la part la plus active à la formation de la compagnie, et fournir de l'argent pour l'organiser jusqu'à un certain moment. Mais de ce moment il abandonne la compagnie, retire l'argent qu'il y avait mis, et commence à lui faire la guerre. Pour quelle raison?

Il l'a abandonnée le jour où il a découvert que la compagnie et la population du Canada étaient décidées à avoir de fait autant que de nom un chemin de fer canadien du Pacifique—une ligne construite d'un océan à l'autre entièrement sur le territoire canadien.

Nous avons encore l'opposition à cette entreprise de toutes les villes des Etats-Unis, de toutes les villes qui ont des intérêts dans le commerce d'exportation à l'étranger ou dans les chemins de fer, l'opposition de tous les chemins de fer américains qui ont des concessions de terres à vendre, ou qui ont des intérêts dans le transport des immigrants, et comme je l'ai déjà dit, l'opposition particulière du Grand Tronc et de ses actionnaires. Et nous apprenons même que l'on attaque le crédit du Canada. Ces messieurs sont devenus si ambitieux qu'ils ne sont pas satisfaits de décrier les actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, mais qu'ils commencent à attaquer le crédit du Canada même, et j'ai remarqué l'autre jour que le marquis de Lorne, à une assemblée convoquée dans l'intérêt du Canada et à laquelle il assistait, a été obligé de commencer par contredire un message venant de New-York à l'effet que les finances du Canada étaient dans un état très critique. Ces influences d'opposition ont été favorisées par un état de faiblesse presque sans précédent dans les marchés monétaires de Londres et de New-York, et ceci a mis la compagnie dans l'impossibilité de vendre ses actions, si ce n'est à un sacrifice énorme.

Voici une autre raison pour laquelle cette Chambre devrait accueillir favorablement la proposition du gouvernement. Le chemin est une nécessité nationale; son achèvement à une époque rapprochée est une nécessité nationale; la compagnie a bien rempli et d'une manière complète sa part d'obligations, et l'honorable monsieur ne trouve pas un seul mot à redire aux progrès qu'elle a accomplis; et, en présence de l'opposition qu'on lui a faite, notre intérêt et notre devoir sont de l'appuyer. En novembre dernier, cet état de choses ayant été démontré au gouvernement, ce dernier a fait un arrangement par lequel il recevait un certain dépôt en argent, et se chargeait de garantir un dividende de 3 pour 100 sur \$65,000,000 du capital-actions de la compagnie. Dans des circonstances ordinaires cet arrangement aurait dû faire monter les actions de la compagnie au moins à plus de 75 cents dans le dollar; mais dans l'état de choses qui existait alors, non-seulement il n'a pas aidé à la compagnie, mais il lui a réellement nuï, par le fait qu'il la privait du dépôt en argent qu'elle avait fait entre les mains du gouvernement.

J'aimerais, M. l'Orateur, avec la permission de la Chambre, faire une légère digression pour examiner la valeur des actions du chemin de fer canadien du Pacifique comme placement. A leur prix actuel de soixante-six, l'intérêt payé sur le capital à raison de 5 pour 100 par année équivaut à un dividende d'environ 9 pour 100 sur l'argent placé; et ne prenant que le dividende garanti, il équivaut à un intérêt de 5½ pour 100. Je vais maintenant, M. l'Orateur, examiner quel sera probablement le dividende après que le chemin sera parachevé. Pour cela, nous devons examiner, premièrement, le total des capitaux formant le dividende; deuxièmement, les recettes probables; et troisièmement le produit probable de la vente des terres données en subvention; et nous devons faire cet examen en établissant une comparaison avec d'autres chemins de fer du Pacifique. Lorsque le chemin sera complété, on croit qu'il aura émis pour \$90,000,000 d'actions, et il devra comme dette consolidée environ \$5,000,000, soit un ensemble de dette et d'actions portant un dividende de \$95,000,000, pour un nombre total de 3,304 milles.

Comparons maintenant ces chiffres avec ceux des autres chemins de fer du Pacifique. Prenons, par exemple, le *Central Pacific Railway*: Sa ligne-mère, d'Ogden à San-Francisco, comprend 883 milles; sa dette fondée s'élève à \$61,258,680; son capital-actions est de \$59,275,500, et le total de son passif est de \$120,534,180. La ligne *Union Pacific Railway*, de Council-Bluffs à Ogden a 1,042 milles de longueur; sa dette fondée est de \$75,132,512; son capital-actions de \$36,762,300, soit un total de \$111,894,812. Le *Union* et le *Central Pacific* réunis ont une dette consolidée et un capital-actions de \$232,428,992. Le *Northern Pacific* a une longueur de 1,954 milles, une dette fondée de \$68,850,000, un capital-actions de \$100,000,000, soit un passif total de \$168,850,000.

Comparons maintenant, M. l'Orateur, la position du chemin de fer canadien du Pacifique avec celle de ces diverses autres lignes. D'après les chiffres que je viens de donner, le chemin de fer canadien du Pacifique aurait à payer un dividende sur environ \$28,000 par mille; tandis que le *Central Pacific* a à payer un intérêt et un dividende sur environ \$136,000 par mille; le *Union Pacific*, sur \$107,000 par mille; et le *Northern Pacific* sur \$86,000 par mille, ou pour exposer la chose plus clairement à la Chambre, le chemin de fer canadien du Pacifique paiera les dividendes avec un cinquième des recettes par mille qu'exigerait le *Central Pacific*, un quart des recettes qu'exigerait le *Union Pacific*, et un tiers des recettes qu'exigerait le *Northern Pacific* pour payer les mêmes dividendes. Quant aux recettes perçues jusqu'à présent, je soutiens que le résultat a été encourageant, si nous considérons sa solution de continuité de la ligne et les dépenses additionnelles que, pour cette raison, son exploitation a coûtées. Les recettes brutes pendant 1883 ont été de

M. IVES

\$5,420,913, avec un parcours de 1,100 milles au début, et de 1,900 milles à la fin de l'année, soit une moyenne d'environ 1,500 milles pendant l'année. Ceci fait une moyenne de \$3,536 par mille, malgré, comme je l'ai déjà dit, l'état incomplet du chemin et sa solution de continuité, et le fait qu'il a été construit quelque peu avant l'établissement du pays.

Sur la division est les recettes pendant l'année ont été en moyenne de \$3,464 par mille, ou, moins le matériel de construction, de \$3,301 par mille. Ces recettes ont été entièrement produites par le trafic local, sans que le trafic d'entier parcours ait fourni quoi que ce soit; et l'on peut voir très facilement dans quelle grande mesure les recettes augmenteront lorsque tous les tronçons de la ligne seront reliés entre eux.

Voyons maintenant quelles seront probablement les recettes du chemin lorsqu'il sera parachevé. Nous devons prendre en considération le commerce canadien, dans lequel j'inclus le mouvement du grain vers l'est, et le mouvement des produits manufacturés vers l'ouest, le mouvement du bois tant de l'ouest que de l'est, vers la section des prairies; et la distribution du combustible, ainsi que le commerce étranger, tel que, par exemple, le commerce de la Chine et du Japon avec l'Europe et l'Amérique. Quant à cette dernière partie du commerce, le chemin de fer canadien du Pacifique aura trois grands avantages sur toute autre ligne du Pacifique: premièrement, son parcours sera beaucoup moins long; deuxièmement, ses rampes seront beaucoup plus douces; troisièmement, il aura une position indépendante, tout le transport se faisant sur une seule ligne, sans changement de trains.

Afin de faire ressortir les avantages qu'aura le chemin de fer canadien du Pacifique, je vais citer les distances suivantes:—De Yokohama à Liverpool, par les chemins de fer *Union* et *Central Pacific*, la distance est de 11,990 milles; par le chemin de fer canadien du Pacifique, la distance sera de 10,977, soit un avantage pour notre ligne de 1,013 milles.

Examinons maintenant la question des rampes. Le *Northern Pacific* a fréquemment des rampes de 118 à 130 pieds par mille, sur la section des montagnes, qui comprend 900 milles. Sur les chemins de fer *Union* et *Central Pacific*, on voit souvent des rampes de 116 pieds par mille, sur la section des montagnes, dont la longueur est de 1,225 milles. Sur notre chemin de fer canadien du Pacifique, il y aura une rampe dont le maximum sera de 116 pieds dans la direction de l'ouest, sur un parcours de vingt milles, et deux de 116 pieds dans la direction de l'est. Du sommet des montagnes Rocheuses au lac Supérieur, en venant vers l'est, le maximum des rampes sera de 40 pieds, et dans la direction de l'ouest, de 52½ pieds par mille. Entre Montréal et les Montagnes-Rocheuses, dans les deux directions, le maximum ne dépassera pas 52½ par mille; et la section des montagnes, au lieu d'avoir une longueur de 900 milles, comme dans le cas du *Northern Pacific*, et de 1,225 milles, comme dans le cas du *Union* et du *Central Pacific*, ne comprendra qu'un parcours de 125 milles.

En outre, et ce qui est aussi important qu'aucune de ces considérations, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pourra exploiter sa propre ligne, faire circuler ses propres trains d'un océan à l'autre; et je soutiens que ces avantages sont suffisants pour assurer à notre ligne une partie très considérable du commerce de la Chine et du Japon.

Revenant maintenant à la question du transport du grain et des bestiaux, je ne doute pas qu'il y ait un surplus d'exportation. J'ai beaucoup de confiance dans les ressources de cette contrée. Je crois qu'il est maintenant établi d'une manière claire et complète, qu'il y a là une très grande étendue de pays, qui est, au moins l'un des meilleurs pays du monde pour la production du blé. J'ai eu la curiosité, M. l'Orateur, de m'enquérir de l'étendue de terres commencées en blé et en avoine qui suffirait pour fournir au

chemin de fer canadien du Pacifique un trafic payant, et quelle étendue le chemin de fer canadien du Pacifique devra essayer de faire mettre en culture. La zone du chemin seule comprend 22,000,000 d'acres de bonnes terres à blé, et si nous ajoutons à cela l'étendue additionnelle de pays qui alimentera la ligne, par le moyen des embranchements de la compagnie et des embranchements indépendants, on pourra se former une idée de l'immense étendue de pays que ce chemin desservira.

Supposons maintenant, M. l'Orateur, que les trois quarts du grain soient exportés, et qu'il en reste un quart dans le pays pour la consommation, combien faudrait-il récolter de grain dans le Manitoba et le Nord-Ouest pour fournir, moyennant un tarif de transport modéré, un trafic payant au chemin de fer canadien du Pacifique? Supposons, par exemple qu'il en soit récolté 20,000,000 de boisseaux,—et c'est beaucoup moins que l'estimation faite l'autre soir par l'honorable ministre des chemins de fer—; supposons qu'il en soit récolté 20,000,000 de boisseaux, et qu'il en soit exporté 15,000,000 de boisseaux; cela donnerait, à 400 boisseaux par wagon, 37,300 wagons chargés de grain qu'il y aurait à transporter vers l'est; ceci avec l'autre trafic qui s'en suivrait nécessairement, tel que l'importation dans le pays de produits manufacturés, la distribution du bois et du combustible, fournirait sans aucun doute à la compagnie un dividende payant. Or, M. l'Orateur, il ne faut pas un pays aussi grand que quelques honorables députés pourraient le supposer, pour produire 20,000,000 de boisseaux de grain. En faisant un calcul modéré; en supposant que chaque cultivateur ait cinquante acres de terres en grains, et ce n'est pas beaucoup pour un pays de l'ouest, c'est très peu, il ne faudrait que 20,000 cultivateurs fixés au Nord-Ouest et au Manitoba pour rendre profitable l'exploitation du chemin de fer Pacifique canadien. Et M. l'Orateur, le nombre d'acres en état de culture l'année dernière est évalué par des personnes très bien renseignées à 500,000 acres, ou la moitié de l'étendue en culture requise pour fournir au chemin le transport nécessaire au paiement des frais d'exploitation. J'estime que l'an prochain le nombre probable d'acres en état de culture sera de 625,000, et en 1885 disons 900,000, ou à 100,000 près le nombre qui est nécessaire de mettre en état de culture pour fournir un commerce de transport qui puisse permettre le paiement d'un dividende sur le capital de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Il est facile de voir que s'il s'établit une population dans ce pays, le mouvement vers l'est des produits manufacturés s'accroîtra et il en résultera un commerce très considérable. Ce commerce est déjà très considérable. Il est facile de voir que la vente et le transport du charbon et du bois de construction augmenteront aussi de beaucoup les affaires, sans parler de la fièvre des entreprises minières qui se fera sentir dans les montagnes et dont nous entendons déjà parler, sans parler de la production de l'élevage des bêtes à cornes et des moutons dans les ranches du Nord-Ouest. Non-seulement notre ligne aura l'avantage sur les autres chemins du Pacifique, quant à ce qui concerne le produit entre l'Asie et l'Europe, mais elle aura de plus l'avantage d'offrir une distance plus courte pour le transport du grain à Liverpool. Une comparaison de la distance de Liverpool par les divers chemins de fer démontre que notre voie à un très grand avantage sur eux. Par exemple: la distance par le *Central* et l'*Union Pacific* est de 6,762 milles; par le *Northern Pacific*, de 6,841 milles; par le Pacifique canadien, 5,941 milles, ou une distance de près de 1,000 milles plus courte que par aucun autre chemin de fer du Pacifique. Quels dividendes ces autres chemins de fer du Pacifique paient-ils sur leur capital-actions? Le *Central Pacific* avec une dette s'élevant à \$136,000 par mille, avec une dette qui oblige la compagnie de gagner \$5 pour payer un dividende pour chaque \$1 que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien serait obligée de gagner pour atteindre le même but, paie réelle-

ment un dividende de 6 pour 100, et a payé jusqu'à 10 pour 100 dans le cours d'une année. L'*Union Pacific* paie régulièrement 7 pour 100 sur son capital-actions. A part tout cela une comparaison additionnelle pourrait être faite avec d'autres chemins de fer des Etats-Unis qui traversent des prairies. La dette représentée par les obligations de la compagnie du chemin de fer de Chicago, Burlington et Quincy s'élève à \$51,000 par mille, celle du Chicago et Alton, à \$54,000 par mille, du *Chicago, Rock Island et Pacific*, à \$47,000 par mille. Ces chemins de fer rapportent tous des profits. Toutes ces lignes sont des lignes rivales qui s'étendent entre les mêmes points et la dette qui représente les obligations de chacune d'elles est de deux ou trois fois plus élevée que celle de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; toutes elles traversent des régions de prairies et comptent sur le transport des produits de la même classe que ceux qui seront transportés par le chemin de fer du Pacifique canadien. En outre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a la vente de ses bons représentant la valeur des terres concédées, pour raffermir la proportion des dividendes. On peut se faire une idée du revenu probable de la vente des terres par l'état suivant. La moyenne des prix obtenus par acre jusqu'à présent a été de \$2.36. Au même taux la balance de la concession produirait \$50,000,000, dont il faudrait déduire environ \$16,000,000 de bons représentant la valeur des terres concédées, dont \$5,000,000 sont déposés entre les mains du gouvernement. Il resterait environ \$40,000,000 d'argent disponible après le remboursement du prêt du gouvernement pour équilibrer le taux du dividende jusqu'à ce que les recettes de la compagnie provenant d'une autre source fussent en état de suffire. Alors, je dis que, vu le dividende de 3 pour 100 garanti par le gouvernement, pendant une période de 10 ans, vu le fait que ce chemin de fer est la grande artère à travers un pays agricole d'une fertilité et d'une étendue sans rivales, considérant qu'il n'aura pas de dette représentée par ses obligations, ou qu'il n'aura qu'une dette insignifiante, considérant ses avantages sous le rapport des rampes et des distances; considérant sa position indépendante, considérant la valeur de ses concessions de terre—je crois que sur un marché bien disposé et sans l'opposition que nous regrettons, tous les effets de la compagnie feraient prime sur le marché comme placement. Mais, M. l'Orateur, la garantie n'a par servi à raffermir le marché. C'est un combat entre les ennemis du Canada aidés par les ennemis du gouvernement actuel d'un côté et les intérêts du Canada de l'autre, et le temps est arrivé où le gouvernement canadien et le parti conservateur qui appuie ce gouvernement doivent prendre part à cette lutte. Et la question est de savoir quelle ligne de conduite nous allons adopter relativement aux résolutions qui nous sont maintenant soumises pour que nous les approuvions ou que nous les rejetions. Il y a trois alternatives: nous pouvons suspendre les opérations de ce chemin de fer; nous pouvons forcer la compagnie à vendre ses parts, peut-être à sacrifice, ou nous pouvons lui faire le prêt proposé par le gouvernement. Il y a une considération qui doit naturellement entrer ici, c'est que, d'après le contrat, nous ne pouvons forcer la compagnie à vendre ses parts ni à sacrifier ses terres. Nous ne pouvons même la forcer à continuer les travaux. Si je comprends bien le contrat, elle possède le droit indéniable de suspendre les opérations pendant cinq ou six ans; si elle le désire, puis de reprendre les travaux plus tard pourvu qu'elle les termine dans le délai prescrit par le contrat. Si elle suspendait les opérations, quelle en serait la conséquence dans le pays? D'abord 12,000 hommes seraient jetés sur le pavé en plein hiver et deviendraient à charge au pays. Cela affaiblirait encore davantage les nerfs un peu affaiblis des banquiers et des capitalistes, et, pour ne rien exagérer, cela jetterait une couverture et une couverture très mouillée sur tous les intérêts et toutes les industries du pays; cela enrayerait le progrès de la colonisation, de l'immigration et tout progrès en gé-

néral pendant une période indéfinie. Quel effet cela produirait-il sur le parti conservateur, ce qui est toujours une considération très importante pour le pays ? L'effet serait celui-ci : Le peuple dirait et il aurait le droit de dire : Vous avez approuvé un contrat en 1881, pour la construction de ce chemin de fer, vous êtes venus devant nous pour nous demander d'approuver ou de rejeter ce contrat; nous vous avons élus par une majorité écrasante; vous n'étiez pas encore satisfaits. Dans le discours du trône, à l'ouverture de la session, il a été clairement indiqué qu'une aide additionnelle devait être accordée à la compagnie du chemin de fer; et à deux élections partielles qui ont eu lieu dans deux comtés très isolés l'un de l'autre, depuis que cette déclaration a été faite dans le discours du trône, nous avons donné notre approbation formelle à la proposition de venir de nouveau en aide à la compagnie; cependant, malgré ces déclarations catégoriques, vous vous êtes rendus sur le bord du chemin que vous deviez prendre et vous avez refusé de faire le pas que la prudence et la raison vous commandaient de faire. Les libéraux eux-mêmes n'auraient pu faire pire ni travailler dans un sens plus opposé aux intérêts du pays. Mais quel serait le résultat d'une vente d'actions à sacrifice ? Cela aurait pour effet d'augmenter de beaucoup les intérêts des propriétaires, et cela mettrait la compagnie dans l'impossibilité d'établir des taux de fret et de passage aussi raisonnables et aussi réduits qu'elle pourra le faire si les actions sont maintenues à un chiffre raisonnable. Qu'arrivera-t-il si le prêt est fait et s'il est remboursé, comme nous avons tout lieu de croire qu'il le sera ? Il arrivera que nous empruntons l'argent à 4 pour 100 et que nous le prêtons à 5, une transaction qui serait profitable au gouvernement à ce point de vue. Mais, supposons que le prêt ne soit pas remboursé. Je désire soumettre à la Chambre un état que j'ai préparé avec soin, et qui établit le montant que le chemin nous coûterait si nous en devenions propriétaires au moyen de la forclusion. Je trouve que le coût de la ligne-mère serait de \$75,891,900, se répartissant comme suit : Dépensé par le gouvernement, \$28,000; subvention en argent, \$25,000,000; prêt \$22,500,000; et 3,753,400 acres de terres vendus à \$1 l'acre, \$3,753,400; bons représentant la valeur des concessions de terre vendus et non couverts par la vente des terres, \$1,123,500; en allouant douze mois d'intérêt pour le défaut de paiement, \$3,215,000, formant un total de \$33,591,900. De ce montant il faut déduire les embranchements, soit \$4,500,000; pour paiements faits sur l'achat de la ligne de Callander à Montréal et Brockville, \$3,200,000; total, \$7,700,000, ce qui, déduit du total, laisse comme coût du chemin, \$75,891,900. Mais il y a en outre une autre considération qui ne doit pas être oubliée. Nous avons une ligne et un équipement qui vaut au moins \$10,000,000 de plus que n'aurait valu la ligne et l'équipement dont la valeur a été estimée par l'honorable ministre des chemins de fer en 1880. En sus de tout cela, il y a pour le gouvernement une épargne de six années d'intérêt pendant la construction, sur la subvention de \$25,000,000 en argent et sur les \$28,000,000 dépensés par le gouvernement pour la construction; c'est-à-dire que l'épargne de l'intérêt pour six ans \$53,000,000 s'élève à \$12,720,000. Je n'ai pas l'intention de proposer qu'on déduise ces \$10,000,000 et ces \$12,000,000 des chiffres que j'ai cités comme représentant le coût du chemin, mais ce que j'ai l'intention de dire c'est que ce fait mérite qu'on en tienne compte. Le gouvernement est censé devoir recevoir bonne et valable considération pour ce qu'il aura donné lorsque le chemin sera terminé, et si le chemin est terminé six ans avant 1891, nous avons le droit de mentionner le fait qu'il y a une épargne de l'intérêt pendant la construction, intérêt qui s'applique à une période de six ans sur ce montant. Je mentionnerai seulement le fait que le prix de revient du chemin sera de beaucoup moins élevé que l'estimation qui en a été faite jusqu'ici, tant par les honorables messieurs de la droite que par les honorables messieurs de la gauche. L'estimation de l'honorable préopinant, portée à

M. IVES

\$120,000,000 dans son discours de 1880, ne s'appliquait pas à un meilleur chemin ni à un meilleur équipement que ceux que la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien s'est procurés; et il est certain, comme je l'ai déjà dit, que le chemin et l'équipement sont bien supérieurs à ceux qui avaient été prévus par l'estimation de l'honorable ministre des chemins de fer. Une autre considération importante est la valeur des terres que le Parlement, en 1879, a consacrées à la construction de ce chemin. Par une résolution formelle, en 1879, nous avons mis de côté, pour l'achèvement du chemin, pas moins de 100,000,000 d'acres de terre; et soit que vous fixiez le prix à \$1 l'acre ou à un chiffre plus élevé, il est certain que le coût de ce chemin de fer, s'il retourne entre nos mains au moyen de la forclusion sera bien moindre que le montant de la subvention que la Chambre avait décidé de consacrer à la construction du chemin. J'arrive maintenant à la considération de quelques autres points dans le discours de l'honorable préopinant. En lisant son discours, après m'être procuré le *Hansard*, je me suis imposé la tâche de le séparer sous divers chefs, et lorsque j'ai eu fini de les classer, j'ai constaté qu'ils pouvaient se résumer comme suit. Critiques contre le syndicat; critiques contre le gouvernement; et raisons pour lesquelles les résolutions ne doivent pas être adoptées; et je dois dire que la partie de son discours de beaucoup la plus considérable, tombe sous le chef de critiques contre le gouvernement et de critiques contre la compagnie. Le premier grief contre le syndicat c'est que l'honorable député n'a aucun moyen de savoir combien d'actions ont été données par le syndicat pour se faire avancer les \$5,000,000 nécessaires à l'organisation de la compagnie. Eh bien! je n'ai aucun moyen de découvrir cela, mais l'honorable député lui-même nous en a dit assez pour nous convaincre qu'on n'a pas donné un avantage considérable au syndicat pour la vente ou la distribution de ses actions. Il nous a dit que le produit net de ce capital-actions, déduction faite de toutes les commissions, s'élevait à environ 46 cents dans la piastre, et nous savons tous que le prix auquel il a été émis pour les actionnaires a été en moyenne d'environ 50 cents dans la piastre.

M. BLAKE: Soixante cents dans la piastre.

M. IVES: Une partie à 60 cents, mais la plupart à moins de 50. Il est donc tout à fait évident, d'après ce qui a été démontré par l'honorable député, qu'aucun avantage particulier n'a été donné aux membres du syndicat dans la distribution des actions qui leur ont été données pour les \$5,000,000 de capital qu'ils ont fournis lors de l'organisation de la compagnie. Je puis dire que relativement à cette question, le parlement n'a aucun intérêt à s'occuper de cette distribution, excepté pour s'assurer qu'un montant exorbitant n'a pas été donné, un montant qui augmenterait de beaucoup les intérêts du syndicat dans la propriété du chemin et qui affecterait de beaucoup la question des dividendes et des péages. Si l'honorable député est capable d'établir par des chiffres que les actions, y comprises celles qui ont été données au syndicat, ont rapporté une moyenne de 46 cents dans la piastre, au lieu d'établir une preuve contre le syndicat, il en établit une en sa faveur. Je sais qu'il a été d'usage pour les directeurs et promoteurs des autres compagnies de chemin de fer, surtout des compagnies qui ont construit des lignes aux États-Unis, de s'accaparer une grande partie des profits et des actions; et cela étant pour presque toutes les lignes américaines de chemin de fer du Pacifique, cela étant arrivé dans le cas du Grand-Tronc, je n'ai pas été beaucoup surpris de voir l'honorable député appeler l'attention de la Chambre sur cette question. Je suis cependant très heureux de constater qu'il n'a pas découvert le pot aux roses qu'il cherchait. Il est à remarquer que la meilleure preuve que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et les organisateurs de cette compagnie n'ont pas cherché à s'accaparer une partie considérable des actions et des profits de cette entreprise, est la qualité du chemin

qu'elle a construit, la manière dont elle a exécuté les travaux, et le fait que les parts ont produit dans tous les cas au moins 46 cents dans la piastre. Puis l'honorable député trouve à redire parce qu'une compagnie de construction a été organisée, et il appuie son objection en faisant remarquer que la compagnie de construction a cessé ses travaux dès que les fonds ont manqué; il en conclut que son but était de voler la compagnie du chemin de fer. Sur ce point également, le gouvernement n'a aucun intérêt, à moins que la compagnie de construction ait été employée comme moyen pour voler la compagnie du chemin de fer. M. l'Orateur, il a été trouvé nécessaire d'exécuter toutes les grandes entreprises de cette nature au moyen de compagnies de construction. Je suis prêt à admettre qu'il y a eu des abus en certains cas—dans les cas où les directeurs d'une compagnie ont été intéressés dans la compagnie de construction et où ils se sont servis de ce moyen pour voler—mais il n'en est pas moins vrai qu'une compagnie de construction est utile et même nécessaire dans certaines circonstances. Par exemple, les promoteurs d'une grande entreprise comme celle-ci n'ont pas en mains l'argent requis pour payer la construction. Ils ont le droit d'émettre des actions et des obligations pour cette fin, et il est presque toujours impossible d'engager le public en général à acheter de ces actions ou de ces obligations jusqu'à ce que la construction ait progressé dans une certaine mesure. Règle générale, il est nécessaire d'organiser des compagnies de construction et de leur offrir certains avantages afin de les engager à construire des chemins de fer, et de garder les actions et les obligations jusqu'à ce qu'il se produise sur le marché monétaire, une demande pour ces valeurs. Dans le cas actuel il se trouve, contrairement à ce qui a été dit par l'honorable député, qu'aucuns des directeurs du chemin de fer du Pacifique canadien, n'étaient directeurs de la compagnie de construction, et il se trouve aussi qu'ils n'ont pas plus d'intérêt dans la compagnie de construction qu'aucun autre actionnaire de la compagnie du chemin de fer. Il est de fait, si je suis bien informé, qu'un délégué de la compagnie de chemin de fer a représenté cette compagnie au bureau de direction de la compagnie de construction, et que c'est là le seul intérêt qu'aucun membre de la compagnie du chemin de fer ait jamais eu dans cette compagnie de construction. Il est également vrai que seulement une faible partie de la ligne a été construite par une compagnie de construction—un tiers seulement de la distance entre Winnipeg et le sommet des montagnes Rocheuses. Et je puis dire ici que le but de l'organisation de cette compagnie de construction était d'engager certains capitalistes, n'étant pas membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, de prêter leur appui et leur crédit financier à cette entreprise, dans le but de continuer les travaux de construction; et ce n'est un secret pour personne que la compagnie s'est montrée tellement soucieuse des intérêts du chemin de fer que ceux qui sont entrés dans la compagnie de construction ont si bien trouvé qu'il leur était impossible de faire de l'argent, qu'ils ont abandonné leur entreprise, non parce que leurs fonds étaient épuisés, mais parce qu'il n'y avait pas d'argent à y faire et qu'ils devaient, lorsqu'ils ont cessé les travaux, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, la somme mentionnée par l'honorable ministre des chemins de fer. Une autre raison pour laquelle la compagnie devrait être regardée avec faveur par la Chambre, c'est que ces messieurs n'ont pas permis d'accaparements et n'ont pas accaparé eux-mêmes d'argent au détriment de la compagnie ni au détriment du pays. L'honorable député prétend aussi que le syndicat a augmenté son capital de \$25,000,000 à \$100,000,000, et qu'il a induit le gouvernement à garantir un dividende de 3 pour 100 afin de pouvoir obtenir 11 pour 100 d'intérêt sur son argent. Je crois qu'un mot suffira pour répondre à cette objection. Si ces messieurs ont agi dans ce but, il faut qu'ils aient changé d'avis depuis, car au lieu d'employer le temps jusqu'en 1891 pour retirer l'intérêt,

ils ont poussé la construction avec une rapidité telle qu'ils ont retranché six années de cet intérêt à taux élevé. Mais l'honorable député dans une autre partie de son discours fournit une réponse à cette même objection. Il dit qu'il est tout simplement puéril de supposer que la garantie puisse avoir fait hausser le prix des actions, ou puisse avoir été de quelque avantage pour les actionnaires. S'il en est ainsi, il est tout à fait évident que cette objection que je commente actuellement est mal fondée. L'honorable monsieur trouve aussi à redire contre l'acquisition de la charte de l'Atlantique et du North-Western, ainsi que l'achat de la majorité des parts du chemin de fer du Sud-Est. M. l'Orateur, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est intéressée à ce que le fret qu'elle amène de l'ouest jusqu'à Montréal, surtout pendant la saison d'hiver, soit transporté à des prix raisonnables jusqu'aux bords de la mer; en outre le Grand-Tronc contrôlait le seul pont qui traversât le Saint-Laurent, et à l'époque où le chemin de fer du Pacifique canadien fit des placements dans le South Eastern, le Grand-Tronc contrôlait chaque ligne de chemin de fer au delà de Montréal, à l'exception du chemin de fer du Sud-Est. Ce n'est un secret pour personne que c'était une lutte entre le Grand Tronc et le Pacifique canadien pour obtenir le contrôle de ce chemin. Bien que je sois prêt à admettre que c'est une question au sujet de laquelle il y a quelque chose à dire soit d'un côté soit de l'autre, cependant je crois que le Pacifique canadien est intéressé à ce que le fret qu'il amène à Montréal et qui doit être transporté aux bords de la mer ne soit pas laissé entièrement à la merci du Grand Tronc. Mais l'honorable ministre des chemins de fer a donné une autre raison, et une excellente raison, je crois, pourquoi la compagnie a acquis le contrôle des parts du chemin de fer du Sud-Est. C'est qu'elle désire y attirer et attirer vers ses propres lignes le commerce venant des côtes maritimes et se dirigeant vers l'ouest. Il est tout à fait évident que si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien limite ses affaires à la rive ouest du fleuve ou à l'ouest de la ville de Montréal, il est nécessaire qu'elle ait des voies d'alimentation pour attirer les affaires vers sa propre ligne. Et pour ma part, je considère que, intéressés comme nous le sommes à assurer à cette ligne canadienne un volume considérable d'affaires, intéressés comme nous le sommes à ce que le prix du fret soit réduit sur cette ligne, nous devons au moins pardonner à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien d'avoir eu assez de flair pour empêcher le Grand Tronc de contrôler la dernière voie venant de l'est et pour s'assurer ainsi tout le fret allant de l'est à l'ouest. Mais l'honorable député a trouvé très drôle de dire que le chemin de fer du Pacifique canadien ne pouvait se servir du chemin de fer du Sud-Est comme pompe foulante sans que ce chemin de fer devienne en même temps pompe aspirante; ou en d'autres termes que si le chemin de fer du Pacifique canadien prenait du South-Eastern des marchandises allant de l'est à l'ouest, il lui faudrait nécessairement donner d'autre besogne au South-Eastern. Je ne vois rien qui soit particulièrement risible dans l'assertion de l'honorable ministre des chemins de fer. Prenez par exemple le cas du Vermont Central, dont la ligne s'étend le long de celle du chemin de fer du Sud-Est. Le Vermont Central est allié au Grand Tronc et il est sous le contrôle de ce dernier. C'est une voie d'alimentation pour le Grand Tronc. Les marchandises apportées à Montréal de l'est par le Vermont Central vont au chemin de fer le Grand Tronc; mais, de ce que les marchandises venant de l'est vont au Grand Tronc, il ne s'en suit pas que le Vermont Central transporte le fret du Grand Tronc aux côtes maritimes. C'est tout simplement un embranchement du Grand Tronc qui transporte le trafic de la ligne-mère à Portland *viâ* Island Pond. Quant à ce qui concerne l'Atlantique et le North Western, cette charte confère le pouvoir de construire un pont sur le Saint-Laurent, et c'était une question de haute importance pour le syndicat d'obtenir le droit de

relier par un pont les deux rives du fleuve et d'obtenir le contrôle du chemin de fer du Sud-Est. J'arrive maintenant à une question au sujet de laquelle j'hésite à dire quoi que ce soit, parce qu'elle me semble être tout à fait indigne de l'attention de la Chambre. Je veux parler de l'assertion de l'honorable député à l'effet que les messieurs du syndicat se sont construits des résidences princières et qu'ils ont fait des legs magnifiques, l'insinuation étant qu'ils ont construit ces résidences princières et fait ces dons magnifiques à même les profits que leur a rapportés le chemin de fer du Pacifique canadien. Je prétends qu'une assertion de ce genre, à moins d'être basée sur des faits, ne devrait pas être formulée en cette Chambre et ne mérite pas qu'on y prête attention. C'est une question de fait, un fait bien connu de tous, que ces messieurs étaient puissamment riches avant que d'avoir eu la moindre chose à faire avec le chemin de fer du Pacifique canadien; qu'ils étaient en position de construire de bonnes maisons et de faire des dons magnifiques, indépendamment du chemin de fer du Pacifique canadien; et c'est aussi une question de fait que l'entreprise de cette résidence princière que l'honorable député a jugé à propos de mentionner ici a été adjugée environ deux ans avant que son propriétaire ait jamais eu ou même songé à avoir rien à faire avec le chemin de fer Pacifique canadien. Je crois qu'il est à regretter que des hommes riches ne puissent faire des dons à une bonne œuvre, comme celle du collège McGill, ou à un hôpital, sans qu'on mentionne le fait en cette Chambre, de la façon dont il a été mentionné.

L'honorable député prétend ensuite que la section des prairies a coûté au delà de la somme prévue dans les estimations les plus récentes; et la conclusion qu'il en tire est qu'elle a coûté un prix excessif. Combien a-t-elle coûté? Elle n'a coûté que \$17,000,000 pour les 958 milles, soit une moyenne de moins de \$18 000 par mille. Je ne sais pas si une estimation faite en 1880 serait considérée comme récente, mais dans son discours de 1880, l'honorable député a estimé que cette partie du chemin coûterait \$42,000,000 au lieu de \$17,000,000. L'honorable député a aussi remarqué une erreur dans l'estimation du prix de revient du chemin de fer. Il a parlé du mémoire officiel fait en 1882 par M. Stephen, le président de la compagnie, et d'une lettre adressée par M. Stephen aux actionnaires de la compagnie du Grand Tronc, en 1883; et il a fait de longs commentaires sur le fait que l'estimation du coût fait par M. Stephen dans son mémoire officiel et dans sa circulaire aux actionnaires du Grand Tronc excédait de beaucoup l'estimation actuelle du montant requis pour construire le chemin. Naturellement c'était là une question d'une importance assez considérable; mais il se trouve qu'en examinant ce mémoire officiel et cette lettre aux actionnaires, on constate qu'ils ne contiennent aucune estimation du coût. C'était tout simplement un exposé de la part de M. Stephen, de la valeur de la propriété sous forme d'actions qui appartiendrait à la compagnie et de l'étendue des terres concédées qui resteraient à son actif lorsque la ligne serait construite. C'était tout simplement un exposé à l'effet qu'un capital-actions s'élevant à \$90,000,000 suffirait pour donner à la compagnie la propriété pleine et entière de la ligne construite et des terres concédées qui n'auraient pas été vendues. L'honorable député a aussi appelé notre attention sur le fait qu'il y avait une erreur dans l'état fourni il y a quelques mois et dans celui qui a été fourni en janvier dernier par M. Drinkwater au sujet de la dette représentée par des obligations de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien entre Callander et Montréal. Je ne suis pas, dans le moment, en position de répondre à l'honorable député sur ce point, mais je n'ai aucun doute que quelques-uns des députés qui parleront après moi pourront le faire. Il y a une chose dont je me suis assuré, c'est que dans les rapports statistiques du chemin de fer du Pacifique canadien, rapports sous serment le 11 janvier 1884, par M. Drinkwater, secrétaire de la com-

pagne du chemin de fer du Pacifique canadien, la dette est exposée comme suit: Obligations du Canada Central que la compagnie a pris à sa charge, obligations portant première hypothèque, \$850,000; obligations portant seconde hypothèque, \$973,333; et le montant dû à la province de Québec sur l'achat du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, \$3,500,000; formant un total de \$5,323,333, et l'excédent déclaré par l'honorable ministre des chemins de fer. Une différence a aussi été remarquée par l'honorable député dans le rapport des terres vendues par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien le 30 juin 1883, et l'état actuellement soumis.

L'honorable député a lui-même expliqué la raison de cette différence. La voici: c'est que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a repris de la compagnie des terres du Nord-Ouest 2,000,000 d'acres de terre qu'elle lui avait vendus auparavant. Ceci était inclus dans le rapport de juin 1883, mais n'est pas inclus dans l'état actuellement soumis à la Chambre. L'honorable député a aussi commenté le fait que le chemin de fer du Pacifique canadien a dépensé une certaine somme d'argent pour maintenir les prix des actions de la compagnie des terres du Nord-Ouest, tâchant ainsi de créer une impression qui n'est pas justifiée par les faits. Je ne suppose pas qu'il l'ait fait intentionnellement, mais l'impression qu'il a voulu créer en cette Chambre est que la compagnie du Pacifique aurait acheté des parts pour prévenir la baisse dans les actions de la compagnie. Il n'en est pas ainsi. La compagnie n'a jamais acheté, ni directement ni indirectement, des parts de la compagnie du Nord-Ouest qui étaient en vente sur le marché monétaire. Le montant mentionné l'autre soir par l'honorable ministre des chemins de fer est la souscription primitive de la compagnie lorsque le prospectus a été lancé. Elle n'a jamais possédé une seule part additionnelle, elle n'en a jamais achetée ni vendue une seule. Voilà pour ce qui en est des critiques dirigées par l'honorable député contre la compagnie. Nous arrivons maintenant à sa critique des actes du gouvernement. Il fait des commentaires sur le changement de programme dans le mode de paiement de la subvention. Il dit qu'il est heureux de voir que le gouvernement a adopté ses vues à lui, relativement au meilleur mode de paiement de la subvention. Pendant les premières années de la construction, il y avait une excellente raison pour que la subvention fût payée à tant par mille. La raison était celle-ci: pendant les premières années de la construction, il était nécessaire que la compagnie achetât l'outillage, le matériel de chemin de fer et de roulement; il était nécessaire qu'elle fit de fortes dépenses qui devaient s'appliquer à toute l'entreprise, et il était en conséquence nécessaire de lui payer plus que la proportion du coût. Mais ce temps est passé, la compagnie a maintenant l'outillage et le matériel roulant; et le gouvernement, qui voit que le temps est arrivé d'effectuer un changement—car la raison d'être de l'ancien état de chose ayant cessé d'exister, l'effet qui en découle doit cesser aussi—le gouvernement modifie son programme et en adopte un autre qui assurera l'achèvement du chemin de fer, car le prêt que l'on propose de faire à la compagnie devrait lui être accordé. De fait c'est une question de sens pratique et de sens commun, un gouvernement pratique et sensé en face d'une opposition faite par des théoriciens. L'objection que fait ensuite l'honorable député, c'est que les progrès du Nord-Ouest ont été retardés par la prétendue clause du monopole, et par le désaveu des chartes des chemins de fer du Manitoba. Je ne retiendrai pas la Chambre pour discuter cette question mais je désire faire observer que la seule chose qui intéresse le pays c'est que les péages soient réduits à un taux raisonnable, que les affaires soient faites par le chemin de fer du Pacifique canadien, et que les affaires soient retenues dans le pays pour l'avantage du Canada. Une saine politique nationale s'applique tout autant à la construction des chemins de fer au Nord-Ouest qu'elle s'applique à l'industrie. Il

est tout aussi nécessaire d'avoir une politique nationale pour ce qui concerne la construction des chemins de fer au Nord-Ouest que d'avoir une politique nationale en vigueur pour l'avantage des fabricants et du peuple du Canada. M. l'Orateur, on a demandé aux anciennes provinces du Canada d'engager leur crédit pour avoir de fortes sommes devant être employées dans l'intérêt de la population du Nord-Ouest, dans l'intérêt des immigrants qui vont s'y établir, et ce n'est pas trop demander que de vouloir que l'on suive une ligne de conduite propre à assurer aux manufacturiers de l'ancien Canada les avantages du marché du Nord-Ouest. L'honorable député a fait une distinction entre le chemin de fer construit et possédé par le gouvernement et le chemin de fer construit et possédé par une compagnie. M. l'Orateur, il n'y a là aucune distinction à faire. Il faut suivre la même ligne de conduite qu'on aurait suivie si le chemin fût resté la propriété du gouvernement; et dès que le chemin sera construit, dès que nous serons bien et dûment mis en communication avec la population du Nord-Ouest, dès que nos marchands et nos industriels seront mis sur un pied d'égalité avec les marchands et les industriels des Etats-Unis, alors le temps sera venu peut-être d'abolir cette clause du monopole; alors le pays pourra être ouvert à la construction libre des chemins de fer et à la rivalité libre des chemins de fer. L'honorable député s'est beaucoup amusé à l'idée que quelqu'un, qu'un gouvernement surtout ait pu supposer que le fait de prendre un certain montant d'argent et de le mettre entre les mains du gouvernement puisse être de quelque avantage pour les actions de la compagnie. Son idée était celle-ci : que le montant requis pour garantir le gouvernement serait le même montant, qu'il fût entre les mains du gouvernement ou entre les mains de la compagnie. Eh bien ! M. l'Orateur, je ne saurais discuter cette proposition ; mais j'entreprendrai de dire que cet argent entre les mains de la compagnie pourrait être employé peut-être à payer sa dette flottante, ou à payer la construction du chemin, ou comme il n'est guère probable, être mis en réserve pour le paiement de dividendes d'ici à dix ans, tandis que s'il est placé entre les mains du gouvernement, un dividende de 3 pour 100 est assuré. Si l'honorable député faisait avec moi un pari de \$1,000, je ne serais pas plus capable de lui payer ce montant si je le déposais entre les mains d'un tiers que si je le gardais dans ma poche ; mais je n'hésite pas à dire qu'il se croirait plus sûr de toucher ce montant si je le remettais à un tiers que si je le gardais dans ma poche. Le même principe s'applique à la mise en réserve de cet argent dans le but de payer un dividende. L'honorable député a aussi prétendu que c'était une erreur de la part de l'honorable ministre des chemins de fer que de compter avec les deniers fournis par la compagnie le montant de sa dette flottante. Eh bien ! où aurait-il pu mettre cela ? Pouvait-il placer ce montant avec les deniers fournis par le gouvernement ? Le ministre des chemins de fer donnait un compte des deniers fournis par le gouvernement d'un côté et d'un autre côté les deniers fournis par la compagnie. Naturellement il n'a pas donné ce montant comme ayant été fourni par le gouvernement. Il est vrai que dans un sens l'argent n'a pas été fourni, mais il a été procuré par la compagnie, il a été dépensé sur la ligne, et si la ligne retombait entre les mains du gouvernement, cet argent serait aussi utile au gouvernement qu'aucune partie dépensée par la compagnie. Ce que je veux dire au sujet de la dette flottante et du droit qu'a l'honorable ministre des chemins de fer de les compter comme deniers fournis par la compagnie est ceci : Supposons que cette dette soit due à un homme qui aurait construit le chemin de fer au Nord-Ouest; jusqu'au dernier moment l'homme attend son paiement, mais le chemin de fer tombe entre les mains du gouvernement; je le demande, n'est-ce pas là une dépense aussi utile pour le gouvernement qu'aucune autre dépense que la compagnie aurait pu faire ? Voilà pour ce qui est des critiques dirigées contre le gouvernement par l'honorable député. Nous arrivons maintenant aux

raisons invoquées par l'honorable député contre l'adoption de ces résolutions, car vous conviendrez avec moi, M. l'Orateur, que les points que je viens de mentionner et que j'ai essayé de commenter ne sont pas des raisons pour adopter ou rejeter les résolutions.

Cependant l'honorable préopinant dit qu'il doute que \$27,000,000 soient suffisants pour compléter le chemin. Il dit, néanmoins, que si \$27,000,000 sont suffisants pour compléter le chemin, l'on nous demande de fournir réellement tout ce qui serait nécessaire, parce que la balance de notre subvention payée au comptant et l'emprunt réaliseront le montant. Il dit aussi que si le montant n'est pas suffisant, nous verrons la compagnie revenir demander de nouvelles sommes. Cependant, si les \$27,000,000 sont suffisants, cela complétera le chemin de fer; et si ce montant ne suffit pas, ce n'est pas une raison qui devrait nous porter à ne pas adopter les résolutions. C'est une raison qui devrait nous porter à augmenter la subvention, ou, si le montant est trop élevé, c'est une raison qui devrait nous porter à la diminuer; et le fait que nous fournissons presque tout l'argent qui sera dépensé pour compléter le chemin, d'après cette estimation, n'est pas une raison qui doit nous faire rejeter les résolutions. Que devrions-nous faire ? Nous nous emparons de la surveillance de tout l'actif de la compagnie; nous leur enlevons presque complètement le pouvoir de prélever de l'argent, et certainement, en agissant ainsi, nous sommes obligés de faire un emprunt suffisant pour achever le chemin de fer.

L'honorable membre nous a dit beaucoup de choses, mais il y a deux ou trois choses dont il ne nous a pas parlé et qu'il lui importait de nous dire. Il ne nous a pas dit qu'il aimerait voir les travaux arrêtés; il ne nous a pas dit, non plus, s'il y avait quelque autre manière ou une meilleure manière de nous procurer l'argent pour continuer les travaux. Si l'honorable membre pouvait nous convaincre qu'il est préférable de suspendre les travaux, ou s'il pouvait nous enseigner quelque autre moyen ou de meilleurs moyens de nous procurer de l'argent, il aurait apporté un argument qui eût produit beaucoup d'effet sur moi, et, je le crois aussi, sur tous les honorables membres de cette Chambre. C'est la grande question. Il est encore temps pour certains membres de la gauche de nous montrer une meilleure manière de nous procurer les moyens de compléter ce chemin. S'ils peuvent le faire, il ne sera pas nécessaire d'employer les influences extérieures, dont parle le *Globe* dans sa fouille d'hier, et il ne sera pas nécessaire, pour que ces résolutions soient adoptées, de prendre les moyens que l'honorable ministre des chemins de fer a pris, ainsi que l'a insinué l'honorable député de Durham-Ouest.

La critique que l'honorable membre a faite des discours de l'honorable ministre des chemins de fer, se réduit à ceci, M. l'Orateur : L'honorable ministre des chemins de fer affirme que les travaux sur cette ligne ne devraient pas être arrêtés, et que c'est le seul moyen possible de se procurer l'argent pour les continuer.

A cela, l'honorable membre répond : le chemin a été construit à travers une contrée pauvre; on aurait pu le construire à travers une contrée plus riche. L'honorable ministre des chemins de fer répète que ce chemin doit être construit; qu'il ne serait pas bon d'en suspendre les travaux, et que c'est le seul moyen de se procurer des fonds. L'honorable membre répond que l'émission du capital-actions est trop considérable. L'honorable ministre des chemins de fer répète à plusieurs reprises le même énoncé; et la réponse de l'honorable membre est que la compagnie a bâti des palais de seigneur et fait des cadeaux princiers.

Tel est le ton de la réponse que l'honorable membre qui a parlé en dernier lieu, a faite aux propositions de l'honorable ministre des chemins de fer, propositions qui sont soumises à notre examen.

En terminant, M. l'Orateur, je demanderai : quel est le devoir de la Chambre relativement à cette question impor-

tante? Nous devrions nous rappeler que nous jetons les bases d'un empire. Nous devrions nous rappeler que nous sommes ici principalement dans le but de favoriser les intérêts du pays. Nous devrions nous rappeler que le Nord-Ouest est la partie du pays que nous devons travailler à développer et à faire progresser. Nous devrions nous rappeler qu'il est essentiel et que c'est une nécessité nationale de construire ce chemin et de peupler cette partie du pays.

Et, M. l'Orateur, nous devrions nous poser cette question: Désirons-nous voir suspendre, pendant six ans, les progrès de ces travaux et les travaux du pays? Si nous ne le désirons pas, est-il quelque autre moyen ou un meilleur moyen de se procurer des fonds que celui proposé par l'honorable ministre des chemins de fer? S'il n'y en a pas, si le crédit du Canada est suffisant pour nous faire obtenir ces fonds à un taux d'intérêt raisonnable; et s'il est nécessaire de compléter le chemin, alors complétons-le par tous les moyens en notre pouvoir. Ne mettons pas les mains à la charrue pour retourner sur nos pas.

En 1880, M. l'Orateur, en adressant la parole dans cette enceinte, j'osais exprimer l'espoir que notre grand chef, notre chef respecté, vivrait assez longtemps pour voir l'achèvement de notre grande œuvre. Depuis ce jour, il n'a presque pas vieilli, et les travaux ont fait plus de progrès que je ne l'espérais; et je puis, je crois, exprimer l'espoir que non-seulement il vivra assez longtemps pour voir l'achèvement du chemin, mais que, lorsqu'il nous quittera, ceux qui le pleureront avec le plus de sincérité, seront le million d'habitants heureux, prospères et reconnaissants établis dans le Nord-Ouest.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

DEUXIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont lus séparément la deuxième fois :

Bill (n° 27) constituant en corporation la Compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de Halifax.—(M. Daly.)

Bill (n° 28) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie de Tempérance et d'Assurance Générale sur la vie du Canada.—(M. Cameron, Middlesex.)

Bill (n° 29) à l'effet de constituer la Banque de Winnipeg.—(M. Ross.)

Bill (n° 30) pour étendre à la Confédération du Canada les pouvoirs de la corporation appelée "*De Nederlandsche Americansche Land Maatschappij*" (*The Netherlands American Land Company*).—(M. Abbott.)

Bill (n° 31) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du lac Nipissingue et de la baie de James.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 32) pour confirmer l'affermage du chemin de fer du Ontario et Québec à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et pour autres fins.—(M. Abbott.)

Bill (n° 34) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du chemin et de Charbon d'Alberta.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 35) à l'effet de constituer la Compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de Picton (à responsabilité limitée).—(M. McDougald.)

Bill (n° 40) à l'effet de modifier l'acte constitutif de la Compagnie de chemin de fer et de Pont d'Ottawa, Waddington et New-York.—(M. Hickey.)

Bill (n° 41) pour constituer la Compagnie de chemin de fer de Saskatoon et du Nord.—(M. Ferguson, Welland.)

Bill (n° 42) pour constituer la Banque Commerciale du Manitoba.—(M. McCarthy.)

Bill (n° 43) à l'effet de constituer la corporation de Dépôts l'Union du Canada.—(M. Hesson.)

M. IVES

Bill (n° 45) à l'effet de constituer la Compagnie de Cale Sèche, de Construction de navires et de Navigation d'Owen-Sound (à responsabilité limitée).—(M. Allen.)

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec.—(M. Wells.)

Bill (n° 47) concernant la liquidation des affaires de la Compagnie de Charbon et de chemin de fer de Springhill et Parrsboro', et la vente de ses propriétés à la Compagnie de Charbon et de Chemin de fer de Cumberland.—(M. Tupper.)

Bill (n° 48) à l'effet de constituer la Compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de l'Atlantique.—(M. Daly.)

Bill (n° 49) à l'effet de constituer la Compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de la Nouvelle-Écosse.—(M. Daly.)

Bill (n° 50) concernant la Compagnie du chemin de fer Intercolonial.—(W. Hall.)

Bill (n° 51) à l'effet d'amender l'acte constituant la Compagnie canadienne du Téléphone Bell.—(M. Cameron, Victoria.)

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je partage tout à fait l'opinion exprimée par l'honorable auteur de ces résolutions, et par l'honorable membre qui a parlé en dernier lieu, M. l'Orateur, lorsqu'ils disent que, depuis la Confédération nous avons rarement eu, nous n'avons probablement jamais eu l'occasion de traiter une question qui concerne plus directement l'avenir de ce pays que la motion qui nous est maintenant soumise.

Et d'abord, M. l'Orateur, avant de passer en revue les remarques de l'honorable membre qui vient de parler (M. Ives), permettez-moi de ramener la Chambre à l'examen des principales questions que ces résolutions semblent comporter, d'après moi. Dans mon opinion, M. l'Orateur, ces questions sont au nombre de deux. D'abord: Si nous considérons réellement, convenablement notre position, si nous examinons les demandes que l'on nous fait, si nous examinons notre véritable situation financière, sommes-nous en état de courir le risque de dépenser \$30,000,000 de plus pour aider la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique? Et, en second lieu, en admettant que nous sommes en état de dépenser ce montant élevé ou de risquer cette somme considérable, l'auteur de ces résolutions a-t-il fait une démonstration suffisante pour nous justifier de prendre sur nous une aussi grave responsabilité?

On pourrait peut-être ajouter cette troisième question: Les changements extraordinaires qui, la chose est prouvée, ont déjà eu lieu dans les calculs du gouvernement et de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ont-ils été jusqu'aujourd'hui expliqués de façon à justifier une confiance implicite dans l'exactitude des futurs calculs de ces messieurs?

Or, M. l'Orateur, l'honorable ministre des chemins de fer, en présentant ces résolutions, a exposé, je puis dire, toute sa cause dans ce seul plaidoyer: que la compagnie n'avait pas besoin de notre aide, qu'elle pouvait très bien remplir les conditions de son contrat; mais, pour abrégé le temps accordé pour la construction du chemin, il serait bon, d'après lui, de prendre sur nous cette forte responsabilité. L'honorable membre qui lui a succédé et l'a remplacé a montré la question sous un jour quelque peu différent; cependant la différence n'était pas assez grande pour nous faire voir que la seule raison qu'il y avait d'augmenter cette grande responsabilité, était qu'il était opportun de construire le chemin dans une période de deux ans.

D'un autre côté, mon honorable ami le chef de la gauche, a demandé, et cela, avec beaucoup de raison, pourquoi toute la politique du gouvernement avait été si soudainement changée. Il a demandé pourquoi au lieu d'être sur le point de recevoir une très forte somme d'argent de la compagnie,

comme on nous l'avait annoncé il y a six mois, l'on nous demande tout à coup de lui prêter une somme également forte. Il a demandé pourquoi l'on voulait que nous fassions les choses avec tant de hâte; pourquoi l'on nous refusait des renseignements qui auraient pu nous permettre de former notre opinion sur l'opportunité de cette affaire. Il a fait remarquer que des documents contenant ces renseignements, documents qu'il avait demandés par motion il y a un an, n'avaient pas été déposés sur le bureau de la Chambre; que des documents de la nature la plus importante avaient été mis entre nos mains en quelques heures et qu'ils n'étaient pas encore imprimés; il a démontré le plus clairement possible que la Chambre n'avait pas les renseignements qu'elle croyait nécessaires pour discuter convenablement cette question, d'après ce qu'elle avait dit elle-même en demandant la production de ces documents. L'honorable ministre a été assez bon de nous dire que ce que l'on nous demandait de faire, n'était qu'une simple formalité. Tout ce que nous avions à faire, disait-il, c'était de nous porter réellement cautions pour la compagnie. Eh bien! M. l'Orateur, plusieurs d'entre nous ont déjà appris, dans leurs affaires personnelles, à quoi s'en tenir à ce sujet. Nous avons presque tous appris, à notre grand détriment, que nous aurions mieux fait de faire cadeau de notre argent, plutôt que de mettre notre nom sur le dos du billet d'un ami; et je crains beaucoup, malgré l'assurance de l'honorable ministre, malgré toutes les précautions qui peuvent être prises, je crains beaucoup, dis-je, que quelque chose de semblable n'arrive au peuple canadien si ces résolutions passent.

L'honorable membre qui siège en arrière de moi a dit, et cela avec beaucoup d'à-propos, que toute la valeur du chemin de fer canadien du Pacifique, pour le peuple canadien, se trouve dans le fait que cette entreprise est le moyen de développer le Nord-Ouest. Je partage tout à fait l'opinion de cet honorable membre; et le grief que j'ai, le grief que nous avons contre le gouvernement du Canada, c'est que, par la mauvaise politique qu'il a suivie au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique, par la mauvaise politique qu'il a suivie au sujet des terres et de diverses autres affaires, il a contribué très sérieusement à arrêter le développement convenable du Nord-Ouest et empêcher le peuple du Canada de retirer le dixième des bénéfices qu'il aurait dû retirer de cette magnifique contrée. J'admets entièrement tout ce que l'auteur des résolutions et tout ce que cet honorable membre ont dit relativement aux ressources de cette contrée et relativement à la manière dont on pouvait les développer, bien que d'après moi, M. l'Orateur, l'honorable membre qui, je pense, a été lui-même au Nord-Ouest, aurait dû se rappeler, lorsqu'il a insinué que les membres de la gauche—et je crois qu'il faisait allusion à mon honorable ami le chef de la gauche—avaient l'habitude de parler du Dakota et du Texas aux dépens du Nord-Ouest; bien que, dis-je, il aurait dû se rappeler que l'on a dit, à tort ou à raison, je l'ignore, que lui-même, après avoir examiné le Nord-Ouest, après avoir constaté on ne peut mieux les magnifiques ressources de cette contrée, était réellement devenu grand propriétaire au Texas. Je ne blâme pas mon honorable ami.

M. IVES: J'ai probablement été porté à le faire par l'honorable membre et ses amis.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Comme je le dis, je ne blâme pas mon honorable ami; mais, dans ce cas comme en beaucoup d'autres, je crois, la pratique est peut-être un peu mieux que le précepte. Non, M. l'Orateur; je suis plus libéral envers mon honorable ami que quelques-uns de ses amis le sont envers les miens—je ne crois pas que ce soit un grand crime ni un délit de sa part, d'avoir placé un peu d'argent sur des terrains américains ou sur des valeurs américaines, surtout lorsque je dis que tout porte à croire que les Américains feront une bonne spéculation, comme plusieurs d'entre eux ont déjà fait à ma connaissance, avec ce même chemin de fer canadien du Pacifique.

Puis, M. l'Orateur, mon honorable ami a fait ce qu'il pourrait appeler une narration historique des affaires du chemin de fer canadien du Pacifique; et, en écoutant mon honorable ami, je me suis rappelé un conseil qui m'avait été donné il y a plusieurs années par un politique éminent et pratique. On me demandait de faire un exposé des affaires d'une institution. Ce politique pratique me dit que je ferais bien mieux de faire la chose par le moyen d'une narration historique. Et après lui avoir demandé ce que c'était réellement qu'une narration historique, le politique pratique me fit remarquer que c'était le meilleur moyen de raconter une histoire.

Ce conseil, M. l'Orateur, est toujours resté gravé dans ma mémoire; et lorsque j'entends un homme parler d'une narration historique, je me rappelle toujours que c'est la meilleure méthode de raconter une histoire. Cependant, M. l'Orateur, je ne veux pas, dans cette discussion, parler des malheureux événements d'il y a dix ou onze ans, événements que nous déplorons tous et que nous devons déplorer; mais je crois qu'un bon avocat comme mon honorable ami aurait bien fait de ne rien dire au sujet de sir Hugh Allan et des causes de son insuccès. Ces causes ne faisaient pas d'honneur au Canada; mais je n'en parlerai pas maintenant; je ne veux pas en parler maintenant. Néanmoins, M. l'Orateur, si nous voyons que l'on parle trop des causes qui ont fait que le chemin de fer canadien du Pacifique, au lieu d'être un avantage réel, a été une source de danger et de péril pour le peuple de ce pays, nous aussi, M. l'Orateur, nous pouvons avoir recours à certains événements passés et nous pouvons avoir l'occasion de rappeler aux honorables membres qu'il y a eu des causes qui ont fait que le premier contrat du chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas réussi, et ces choses, on ne peut pas les attribuer aux actes des honorables membres de ce côté-ci de la Chambre.

L'honorable membre dit que ce chemin est une nécessité nationale. Eh bien! M. l'Orateur, c'est vrai; et personne n'a jamais mieux reconnu ce fait que mon honorable ami qui siège à mes côtés, (M. Mackenzie). Mais lorsque mon honorable ami travaillait ardemment et dans des circonstances extraordinairement difficiles, à coloniser cette contrée, chose qu'il accomplissait comme un devoir sacré; et tout le monde le reconnaît aujourd'hui, comme cet honorable membre l'a dit avec vérité, nous pouvons, de ce côté de la Chambre, nous rappeler comment il fut dénoncé, non par l'honorable ministre des chemins de fer—rendons-lui cette justice,—mais par ceux là même qui sont aujourd'hui les collègues de ces honorables messieurs; nous nous rappelons, dis-je, comment il fut dénoncé pour l'extravagance qu'il faisait en construisant le chemin entre Prince-Arthur et Winnipeg.

Quelques DÉPUTÉS: Non, non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Oui, quelques-uns d'entre eux l'ont fait, et la presse a répété la chose à tous les échos. Plus que cela, on a dénoncé l'embranchement de Pembina. On a dit qu'il allait opérer un raccordement avec les chemins de fer américains; et je vois devant moi quelques-uns des honorables membres qui ont surtout dénoncé mon honorable ami, parce que, M. l'Orateur, il allait créer un monopole en affermant l'embranchement de Pembina pendant sept ou huit ans à certains messieurs qui, si je me rappelle bien, ont aujourd'hui un monopole pour vingt ans. Il est vrai que ce chemin est une nécessité nationale; mais il ne s'en suit pas que nous soyons obligés de construire ce chemin à tout hasard, dans un délai plus court que ne l'exige le contrat. Mais, M. l'Orateur, s'il en est ainsi, quelle importance qu'il y ait de construire ce chemin en deux ans, comment se fait-il que dans les résolutions qui nous sont soumises, comment se fait-il que dans le discours de l'honorable ministre des chemins de fer et dans celui de l'honorable préopinant (M. Ives), nous ne voyons pas que l'on ait imposé à la compagnie l'obligation de le construire en deux ans. Je ne vois pas la clause. Doit-on l'insérer à une phase subséquente? On nous

dit que la compagnie le construira quand elle le jugera à propos. Je vois qu'il y a beaucoup d'obligations de notre côté, mais je n'en vois aucune du côté de la compagnie; mais s'il est si important de construire ce chemin en deux ans, pourquoi le gouvernement n'imposerait-il pas à la compagnie quelque obligation de le construire?

Mon honorable ami a fait remarquer très à propos que les rampes de ce chemin, sur une distance considérable à l'ouest de Winnipeg, étaient de bonnes rampes, qu'elles n'excédaient pas 40 pieds par mille. Mais mon honorable ami qui siège à mes côtés (M. Mackenzie), si je me le rappelle bien, avait tracé une ligne sur laquelle la rampe aurait à peine été de 40 pieds, au moins sur une longue distance à l'ouest de Winnipeg. La question n'est pas de savoir quel est le niveau des rampes sur la section des prairies, ou même près du sommet des montagnes Rocheuses, mais ce que je voudrais connaître et ce que la Chambre et le pays aimeraient connaître, c'est le niveau que vous avez quand vous traversez les passes difficiles qui se trouvent dans le voisinage de la passe du Cheval-qui-Rue. On nous a dit—j'espère que la chose n'est pas fondée—on tout cas, on nous a dit, et cela a été répété publiquement à plusieurs reprises, que les pentes, dans cette région, seraient d'environ 116 pieds par mille, sur une distance non interrompue de plusieurs milles. Et mon honorable ami (M. Mackenzie) m'apprend que l'honorable ministre a fait lui-même cette déclaration l'année dernière. C'est une question importante. Je serais bien aise que l'on s'aperçût que c'est une erreur, et j'espère que l'on peut avoir de meilleures pentes; mais si ces pentes sont nécessaires, c'est un argument très sérieux contre le tracé de la route du sud, et, en particulier, contre le fait d'avoir choisi cette passe à travers les montagnes. L'honorable monsieur nous dit que, sur la section est, il n'y avait qu'une passe de 447 milles à construire. Eh bien! M. l'Orateur, une seule passe de 447 milles ne l'alarme pas; mais il me semble, lorsque je me rappelle que c'est à peu près la longueur du chemin de fer Intercolonial tel que nous l'avons d'abord construit, il me semble, dis-je, qu'une passe de 447 milles est une passe très sérieuse; et l'on me pardonnera si j'insinue qu'il est possible qu'il faudra beaucoup plus de deux ans de plus pour le construire. Or, M. l'Orateur, je ne suppose pas que l'honorable ministre ou les ingénieurs voudraient tromper délibérément la Chambre sur ce point. Tous ceux d'entre nous qui ont vu construire ces grands travaux publics, savent que cette question de temps est une question difficile, à moins qu'il ne s'agisse de travaux faits dans un pays uni comme la section des prairies; et, même dans le cas où nous accorderions cette somme considérable qui nous est demandée, je prétends qu'il est peu certain que le chemin soit terminé en deux, trois, ou même quatre ans, à compter d'aujourd'hui.

D'après l'honorable monsieur, une des raisons de l'augmentation du coût de la construction de ce chemin, c'est que les salaires des ouvriers ont grandement augmenté. M. l'Orateur, les salaires des ouvriers doivent être grandement augmentés si nous considérons que le prix de tout ce que ces ouvriers doivent acheter a considérablement augmenté, à cause de la politique adoptée par le gouvernement; et, M. l'Orateur, je désirerais de tout mon cœur qu'il fût vrai qu'aujourd'hui les ouvriers canadiens, d'un bout à l'autre du pays, eussent une augmentation de salaire, au lieu de ne recevoir aucun salaire—comme, je le crains, il y en a un trop grand nombre—ou de recevoir qu'un demi-salaire.

Un DÉPUTÉ : Il y en avait lorsque vous étiez au pouvoir.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui; il y en avait lorsque nous étions au pouvoir. Il n'y a pas de doute qu'à cette époque, où une grande crise commerciale sévissait sur ce continent, où les choses étaient dix fois pires aux États-Unis qu'au Canada, il n'y a pas de doute, dis-je, que nous ayons eu notre part de cette crise; et il n'y a pas de doute, non plus, si l'honorable membre veut le savoir, que cette crise a

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

été considérablement aggravée par la mauvaise conduite des honorables membres de la droite, qui avaient fait beaucoup plus de dépenses qu'il n'en fallait et qui avaient laissé après eux de nombreuses obligations qu'a dû remplir mon honorable ami qui siège à mes côtés lorsqu'il est monté au pouvoir.

M. RYKERT : Parlez-nous de la médaille; quel est ce côté de la médaille?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : M. l'Orateur, l'honorable membre demande si nous voulons arrêter les progrès du Canada pendant six ans. Non, M. l'Orateur, nous ne le désirons pas; et c'est pour cela que nous nous opposons à ce que l'on impose au peuple ces fardeaux inutiles et monstrueux. Nous pouvons rappeler ce qui a suivi cette mauvaise politique des temps passés. Nous ne voulons pas que la chose se répète aujourd'hui.

L'honorable député, M. l'Orateur, a été assez bon de nous dire que les difficultés que ce chemin rencontrait étaient fortement motivées; et qu'au nombre de ces difficultés, se trouvait, au premier rang, l'opposition que le parti libéral avait faite au chemin de fer canadien du Pacifique. Le parti libéral, M. l'Orateur, soit lorsqu'il était au pouvoir, soit lorsqu'il n'y était pas, n'a jamais fait d'opposition à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, ni au développement du Nord-Ouest, ni à l'acquisition de ce territoire; mais il s'est opposé et s'opposera toujours à ces projets que l'on propose sous prétexte de coloniser et de développer cette contrée, mais qui ne sont propres qu'à en arrêter et en paralyser les progrès. C'est la position du parti libéral; et il ne sied pas à ces honorables messieurs qui, je me le rappelle, ont été très lents, même en 1867, s'il faut en croire le témoignage d'un de leurs collègues, à prendre les moyens d'acquiescer le territoire du Nord-Ouest; il ne sied pas du tout à ces honorables messieurs, dis-je, ni à leurs partisans, de dire que le parti libéral a toujours été indifférent à l'acquisition de ce territoire.

Naturellement, l'honorable membre dit que le parti libéral a exagéré le coût du chemin. Nous discuterons cette question tout à l'heure, M. l'Orateur. Il dit que les libéraux ont blâmé les tarifs élevés exigés dans tout le Nord-Ouest. Il dit qu'ils ont blâmé la politique des terres et la politique du tarif du gouvernement. Il est vrai, M. l'Orateur, que nous avons dit et que nous disons que la politique des terres, la politique du tarif et les hauts tarifs, combinés, ont contribué beaucoup à empêcher le développement de tout le Nord-Ouest. Nous disons que nous sommes prêts à le maintenir, nous le croyons et c'est vrai; et, à l'heure qu'il est, l'on ne peut pas trouver de meilleure preuve de ce que j'énonce, qu'ce qui se passe dans le Nord-Ouest, où les habitants sont dispersés çà et là; nous les avons vus, pendant les trois derniers mois, s'assembler dans chaque village et dans chaque hameau pour demander justement la politique que le parti libéral avait favorisée.

L'honorable membre ne peut pas voir que le fait que la compagnie a assumé de grandes obligations relativement à d'autres chemins, obligations qui ne sont pas comprises dans son contrat, nuise à notre garantie ou fasse dommage à la position du chemin de fer canadien du Pacifique. Or, M. l'Orateur, il peut arriver que cette politique ait été prudente ou imprudente; mais si ces chemins ne rapportent pas de bénéfices, si des sommes considérables sont tirées tous les ans des revenus de la compagnie pour payer des obligations de ce genre, j'aimerais que l'honorable membre me dise, comme homme d'affaires, comment il se fait que cela ne nous concerne pas, ou comment cela ne nuit pas, *pro tanto*, à notre garantie.

Si mes oreilles ne me font pas défaut, M. l'Orateur, l'honorable membre a dit une chose que, d'après moi, il aurait bien pu éviter. Il a parlé de mon honorable ami qui siège à mes côtés, comme d'un homme qui avait le chemin de fer du Grand-Tronc pour client. L'honorable député pense-t-il

que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas d'avocats salariés dans cette enceinte; pense-t-il qu'aucun membre n'est intéressé à favoriser le chemin de fer canadien du Pacifique; pense-t-il que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas d'amis dans la Chambre ou dans le cabinet? L'honorable membre pense-t-il qu'il est probable que mon honorable ami qui siège à mes côtés va être influencé, dans l'accomplissement de ses devoirs publics, par ce que peut dire l'une ou l'autre des grandes compagnies de chemins de fer? Si oui, tout ce que je peux dire, c'est qu'il devrait avoir appris mieux pendant le temps qu'ils ont siégé ensemble dans ce parlement.

Mais il a admis que bien que les attaques du parti libéral fussent mauvaises, elles n'atténuent pas les attaques de la presse libérale. Quant à la presse libérale, il a trouvé des mots à peine assez forts pour exprimer qu'il désapprouvait sa conduite à l'égard du Nord-Ouest et à l'égard du chemin de fer. Or, M. l'Orateur, je ne suis pas responsable, et aucun de mes amis n'est responsable de tout ce qu'il plaît à la presse du Canada de dire. Je ne pense pas que les honorables messieurs de la droite aimeraient qu'on les tînt responsables—au moins j'espère qu'ils ne l'aimeraient pas—de tout ce qu'il a plu à deux journaux de dire au sujet du Nord-Ouest ou relativement à d'autres questions publiques. Mais permettez-moi de faire remarquer ceci: c'est que si les journaux libéraux ont cru de leur devoir, dans les intérêts de la réforme, d'exposer les manques de la politique des honorables membres de la droite, toutes les réformes qui ont été faites au Nord-Ouest, et tous les changements qu'il y a eu dans la politique du gouvernement—et il n'y en a eu que trop peu et cela à de longs intervalles—ont eu lieu parce que les mêmes journaux libéraux ont exposé la mauvaise administration du gouvernement actuel et demandé des réformes; et les habitants du Nord-Ouest doivent—et ils le savent—un grand nombre de bienfaits qu'ils ont reçus jusqu'aujourd'hui, aux écrits de ces journaux.

M. l'Orateur, ces honorables messieurs ont de curieuses notions sur le devoir public. A les écouter, on est porté à supposer que, quels que soient les faits dont nous sommes les témoins, nous sommes obligés de garder le silence, car, si nous disons quelque chose, cela ne fera pas plaisir aux honorables messieurs de la droite et ne servira pas leurs plans. Nous sommes obligés, M. l'Orateur, dans cette Chambre et dans la presse, de ne calomnier aucun honorable membre, nous sommes obligés de ne pas dire une seule fausseté; et je ne crois pas que les journaux libéraux l'aient jamais fait; en tout cas, je ne crois pas qu'ils l'aient fait sciemment; mais nous ne sommes pas pour garder le silence au sujet des erreurs des honorables messieurs. Au contraire, nous sommes envoyés ici comme membres de la loyale opposition de Sa Majesté, dans le but exprès—et ce n'est pas une sinécure—de faire connaître les iniquités de ces honorables messieurs.

M. WHITE (Hastings): Vous avez une tâche difficile à remplir.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je ne le pense pas. Les honorables membres de la droite sont assez bons pour nous débarrasser la voie. On nous dit qu'ils résignent comme le font certains serviteurs publics, après qu'on leur a signifié d'une façon non équivoque de partir. Mon honorable ami a été assez bon de citer la presse américaine comme un exemple. Il est honorable pour la presse américaine de comprendre toujours l'honneur de l'Amérique. Je désirerais de tout mon cœur, que toute la presse canadienne comprît de la même façon ce qui est dû au Canada, car si elle le comprendrait, nous ne verrions jamais les honorables messieurs siéger où ils sont aujourd'hui.

Mon honorable ami nous a donné plusieurs détails précieux que je me propose d'étudier à mes heures de loisir. Je n'ai pas le temps de les examiner aujourd'hui, non-seulement à

cause de leur importance, mais à cause de leur nature un peu compliquées. Mais il a dit une ou deux choses qui, je crois, sont tombées de ses lèvres dans la chaleur de l'argumentation. Il nous a dit qu'il y avait d'autres raisons très importantes qui motivaient l'adoption de ce projet. Il nous a dit: vous devez adopter le projet, car, si vous ne le faites pas, considérez l'effet que cela produira, non sur le pays, mais sur le parti soi-disant conservateur. C'est là, sans doute en partie l'explication de la hâte que l'on a apportée à imposer au pays une dépense inutile de \$30,000,000. Puis il nous fait un petit calcul; j'avoue que j'ai été surpris de voir que l'honorable ministre des chemins de fer ne nous avait pas lui-même fait ce calcul. Pourquoi, tout le monde ne peut-il pas comprendre tout l'avantage de cette affaire?

L'honorable membre de la droite a démontré, par un moyen de son crû, que ce chemin de fer, pour lequel nous dépensons environ \$103,000,000, comme il l'a dit lui-même, ne nous coûterait pas cela, après tout, mais seulement \$30,030,000. Je ne veux pas analyser cet énoncé, mais je veux le faire remarquer à la Chambre. Ce sera sans doute une affaire très pratique. Nous empruntons à 4 pour 100 et nous allons prêter à 5, de sorte qu'il y aura un profit de \$300,000 par année sur un capital de \$7,500,000. Je suis étonné que l'honorable ministre des chemins de fer n'ait pas compris ces \$7,500,000 dans les bénéfices que nous allons retirer de l'entreprise; mais il le fera sans doute plus tard.

L'honorable monsieur qui siège en arrière de moi nous dit que, d'après son calcul, le chemin de fer coûtera \$75,000,000. Eh bien! il peut coûter \$75,000,000 à quelqu'un; mais tout ce que puis dire, c'est que je ne vois pas comment, en supposant que nous dépenserions ces \$30,000,000 et que le chemin tomberait ensuite entre nos mains, il nous coûterait moins que \$98,000,000. Il nous faudra dépenser \$28,000,000 pour les sections que nous devons construire, \$5,000,000 pour les arpentages et autres dépenses incidentes; nous allons payer au comptant \$25,000,000 comme subvention; nous allons donner \$10,000,000 provenant de nos terres, et non des terres de la compagnie; ajoutez à cela les \$30,000,000 et vous verrez que quiconque construira le chemin pour \$75,000,000—s'il est construit pour \$75,000,000—le peuple du Canada devra dépenser \$98,000,000, pas un centin de moins.

Si l'honorable membre veut savoir comment je suis arrivé à ce résultat de \$100,000,000, il constatera que ses propres chiffres forment presque exactement la somme que j'ai mentionnée il y a dix ou douze ans.

L'honorable membre nous dit que les dépenses seront bien au-dessous de ses prévisions. Eh bien! cela peut être ou ne peut pas être. Relativement à ces questions, je lui conseillerais d'attendre que le chemin soit achevé et que la note soit payée. Alors, et alors seulement, nous saurons ce que le chemin de fer canadien du Pacifique a coûté au peuple du Canada.

Mais l'honorable membre émet une autre proposition très extraordinaire. Il nous dit que le pays n'a pas d'intérêt à savoir ce que la compagnie de construction peut avoir reçu pour ce chemin. Je ne puis admettre cela. Au contraire, je crois que le pays a le plus grand intérêt à connaître ce que la compagnie de construction a reçu et ce que le chemin devra coûter, si les conditions imposées à la compagnie de construction ont été remplies. J'ai fait ce calcul et je le livre maintenant à la critique.

Il y a quelques heures, l'on m'a remis, pour la première fois, des documents importants qui font voir les conditions du contrat passé avec la compagnie de construction. Si j'ai commis une erreur, si je me suis trompé en parlant de ce détail important, je dois dire qu'il n'est pas très convenable, dans le cours d'un grand débat, de demander à quelqu'un de nous de faire des calculs un peu embarrassants pour voir ce qu'étaient réellement les conditions imposées par la compa-

gnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à cette compagnie de construction.

Mais autant que je puis voir, cette compagnie devait recevoir, d'après l'état placé sur le bureau de la Chambre par l'honorable ministre, bien que, je regrette de le dire, il n'est pas encore été imprimé pour les députés—pour ce qu'on appelle la section Est—qui n'est pas précisément la même que la section Est mentionnée au contrat—les \$14,000,000 comptant et les \$20,000,000 de capital versé du chemin de fer du Pacifique canadien. Je mets cette distance à 610 milles. Je suis encore prêt à laisser rectifier mon erreur, si j'en commets une. En admettant que le stock se vendrait 60 cents au dollar, cela équivaldrait à \$26,000,000 à être payés à la compagnie de construction pour l'exécution des travaux de cette partie de la section Est dont j'ai parlé. Je vois que nous allons faire construire la section Ouest, qui va depuis un certain point sur la Saskatchewan jusqu'à Kamloops. Je vois que pour cela la compagnie de construction devait recevoir \$17,800,000, et \$25,000,000 en capital-actions dans le chemin de fer du Pacifique canadien. Eh bien, cette distance est, comme je le dis, de 605 milles, et la somme que la compagnie devait recevoir pour la section Ouest se monte, en mettant, comme auparavant, le stock à 60 cents, à \$32,880,000. Nous avons donc, d'après mon dire, un grand désavantage. Il n'y a que quelques heures que ces papiers nous ont été communiqués. On nous demande de les analyser, de les comparer, et, sans être munis de renseignements convenables, on veut que nous entrions dans ce débat. Mais il appert à l'état fourni par l'honorable ministre lui-même, que la compagnie de construction a reçu pour les travaux qu'elle a exécutés sur la section Est, la somme de \$46,500,000, en donnant les 40 milles à l'ouest de Callander qui ont été construits auparavant, et en accordant pour cela le prix payé pour l'embranchement d'Algoma-Mills, qui était de \$20,000 le mille. Il suit donc : que le coût du parachèvement de la section Est, telle que décrite dans le contrat, se monterait, en prenant, comme je dis, le stock à 60 cents, à \$21,360,000, pendant que nous trouvons qu'elle paraît avoir reçu pour l'ouvrage exécuté sur la section Ouest,—qui, je le fais encore remarquer, n'est pas la même que ce que nous appellions la section Ouest dans l'ancien contrat,—la somme de \$91,300,000, en admettant que les travaux exécutés dans les prairies, sur un parcours de 615 milles, à partir de Winnipeg, ont coûté environ \$14,000 le mille. Le résultat, le voici,—et je prends ici les chiffres de l'honorable ministre des chemins de fer,—c'est que l'ensemble du coût en argent et en stock de la section Ouest, se serait monté à \$32,880,000; la balance pour le construire se serait montée à \$22,530,000; la balance pour compléter la section Est se serait élevée à \$21,360,000; soit, pour compléter les deux sections et finir le chemin de fer, un total de \$43,890,000, auquel il faudrait ajouter pour l'équipement, non compris dans ce que ci-dessus énuméré, une somme d'environ \$2,700,000, de sorte qu'il paraîtrait que pour exécuter le contrat conclu avec la compagnie de construction, elle aurait dû recevoir, conformément à ce contrat même qui est déposé sur le bureau, \$46,590,000 en sus de ce qu'elle a reçu.

Voici, M. l'Orateur, ce qui s'ensuit : On nous dit qu'en comprenant l'équipement, on estime actuellement qu'on peut finir toute l'entreprise pour \$27,000,000, et en y comprenant la valeur réelle des matériaux, moins le combustible et le matériel en général, ce qui paraît se monter à \$2,720,000, tout l'ouvrage pourrait être fait pour \$29,720,000. Il y a là une différence, M. l'Orateur, entre la somme que la compagnie de construction devait recevoir et la somme que les estimations actuelles donnent comme nécessaire pour terminer le chemin, une différence d'environ \$17,000,000; et j'ai à poser cette question : Si le contrat conclu avec la compagnie était un contrat juste et raisonnable, comment allez-vous vous y prendre afin de terminer ce chemin pour \$29,720,000 ?

Si ce contrat n'était pas un marché juste et raisonnable, alors la compagnie devra toucher environ \$17,000,000 de

Sir RICHARD CARTWRIGHT

trop, qui pratiquement seraient restés comme première charge permanente, une cause de taux élevés et une source de difficultés toujours croissantes dans les affaires ayant rapport au chemin—fardeau à être virtuellement porté par la population du Nord-Ouest. Je ne dis pas que ces calculs sont exacts; je dis que c'est là ce qui paraît être le cas à la face même du document qui a été déposé sur le bureau aujourd'hui; et je soutiens que, s'il est nécessaire, il y a une récente vérification de ces différences entre les états fournis par le président du chemin de fer par le ministre des chemins de fer, et les estimations soumises aujourd'hui, différence dont l'honorable ministre des chemins de fer a parlé.

J'avoue qu'en examinant les états contenus dans le contrat, je ne vois pas comment on peut éviter la chose. Il y a une des deux choses de claire; ou le coût des travaux a été démesurément sous-évalué lorsque le contrat conclu avec la compagnie a été adjugé, ou, si cet état est correct, le coût de ce chemin excédera de beaucoup les \$27,000,000 que le ministre et le président pensent maintenant être tout ce qu'on va probablement nous demander. Si je me souviens bien, l'honorable monsieur a encore soulevé une question au sujet du profit que toucheraient les premiers détenteurs du stock si celui-ci leur était donné à raison de 40 cents au dollar.

Eh bien! M. l'Orateur, je remarque que l'état fait voir qu'on a émis trente millions de façon à réaliser 52½ cents au dollar. Maintenant si ces \$30,000,000 ont été vendus à 52½ et si le syndicat a obtenu ses vingt-quatre millions pour quarante, il me semble qu'il y a eu un profit raisonnable dans la transaction.

M. IVES : Quarante-six.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Non; quarante-six était la moyenne sur l'ensemble des cinquante-six millions, et ces papiers, dont, je suppose, l'honorable député a été mis en possession aussi bien que moi, admettent que les vingt-quatre millions ont été achetés à quarante. Ainsi que je l'ai dit auparavant, comme nous n'avons pas eu les documents imprimés et que nous n'avons eu une chance de les examiner que depuis deux ou trois heures, je suis prêt à faire rectifier mes erreurs si j'en commets; mais voici comment je les lis et comment il verra qu'ils sont écrits. Et si ce prix qui est actuellement cinquante-six et si désastreusement bas et devrait hausser jusqu'à soixante, qu'il me soit permis de faire remarquer qu'à soixante, il y aurait un léger bénéfice d'environ 50 pour 100 si vous achetez à quarante.

Je pense maintenant, M. l'Orateur, qu'à moins que cette différence dans les comptes de la compagnie de construction ne soit expliquée, nous avons très clairement fait voir qu'il faut absolument faire une enquête sur cette affaire. Ainsi que je l'ai dit auparavant, je ne sais pas si ces états sont exacts ou non, mais je soutiens que s'il appert *prima facie* aux documents déposés sur le bureau de la Chambre, qu'apparemment la compagnie de construction était toujours pour recevoir environ \$17,000,000 de plus que le coût actuellement estimé du chemin, nous avons grands besoin d'être attentifs et prudents, soit dans nos rapports avec la compagnie qui allait livrer ses affaires aux mains de cette compagnie de construction, soit dans notre surveillance du gouvernement qui a approuvé ces procédés et qui a refusé jusqu'à ce jour de nous fournir tous les renseignements sur ce que faisait cette compagnie ou sur ce qu'elle était.

J'arrive maintenant à ce qui me paraît être une autre raison encore plus sérieuse de demander du délai. Ce n'est pas seulement la merveilleuse culbute que le gouvernement a réussi à faire en cette circonstance. Il y a dix semaines, on nous a dit qu'au nombre des autres preuves étonnantes du génie financier de ce gouvernement, il y avait le fait qu'il allait arracher \$24,500,000—j'aime à être précis—à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, ce qui le mettrait dans la fière position de dire aux capitalistes anglais, quand le ministre irait en Angleterre pour racheter

la partie de la dette canadienne échue en 1885 : Nous pouvons réussir sans vous ; nous et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, nous avons trouvé \$24,500,000 à même quoi nous allons racheter toute la dette qui devient échue en 1885.

Un grand changement est survenu dans l'esprit de l'honorable ministre. Au lieu d'emprunter \$24,000,000, nous allons prêter \$30,000,000, ce qui aura un résultat, je le crains, qui ne sera pas tout à fait de son goût quand il ira, comme il doit le faire bientôt, visiter le marché de Londres en qualité d'emprunteur. Je crois qu'il est tout à fait juste et convenable que l'honorable ministre des chemins de fer fasse prochainement mettre ces résolutions sur le bureau de la Chambre.

Je crois que nous en devrions faire un examen complet ; mais je crois que le gouvernement est tenu envers la Chambre, envers le pays et envers lui-même de faire aussi, avant d'aller plus loin dans cette affaire, l'exposé et l'examen annuel et régulier de la situation réelle des affaires de ce pays.

Tous ces messieurs, dans la presse et dans la Chambre, ont parlé longuement et vigoureusement du magnifique surplus que les honorables messieurs ont eu l'an dernier. Eh bien ! si on s'est procuré à propos ce surplus dont j'aurai à m'occuper plus tard, bien que je ne veuille pas en parler ce soir, — ç'aurait été une bonne raison de se féliciter ; mais la Chambre et le pays savent maintenant que le surplus nous échappe très rapidement. Les états déposés sur le bureau de la Chambre, il y a à peine deux semaines, font voir que notre revenu était, au 20 janvier, de \$2,000,000 moindre que notre revenu dans la période correspondante de l'année dernière, et notre dépense a été de \$1,000,000 plus forte. Si l'on continue ainsi encore six mois, l'honorable ministre n'aura pas un surplus bien considérable dont il pourra disposer.

De plus on nous demande d'assumer une grande responsabilité, et nous devrions en toute conscience savoir à quoi nous en tenir. A beaucoup de gens, si ce n'est à la plupart, la situation paraît pourvue d'éléments de risque sérieux. Nous avons vu, M. l'Orateur, depuis quelques années, les fluctuations les plus extraordinaires dans le commerce du pays. Nous avons vu des fluctuations — non pas une fois, mais deux fois plus fortes — depuis une couple d'années, jusqu'au montant de \$34,000,000. Nous avons vu les importations baisser d'un montant plus considérable même que ce qu'elles vont probablement atteindre désormais — nous les avons vues baisser d'environ \$6,000,000. Et, M. l'Orateur, l'honorable ministre a à maintes reprises soutenu que sa politique avait pour fin de réduire les importations. Il nous a dit plusieurs fois que le but de sa politique est de faire dépasser par nos exportations le chiffre de nos importations. S'il réussit avec cette politique — si pendant l'année prochaine ou celle qui va suivre, nos exportations excèdent nos importations, l'honorable ministre devra, tout en étant fier du succès de sa politique, avouer qu'il y a une réduction de plusieurs millions dans les recettes des douanes. Pour avoir de fortes recettes produites par les douanes, il faut avoir des importations considérables, et c'est la politique de l'honorable ministre que nous n'avions pas d'importations. Il nous a constamment soutenu que les importations sont trop fortes et qu'il faut les diminuer. Il a signalé la chose comme une source de danger ; il a signalé, je le répète, une année où les importations et les exportations se sont équilibrées, comme période dont il est le plus fier, attendu qu'elle démontre le succès de sa politique. Et je dis, monsieur, que si cette politique réussit, s'il réussit à obtenir l'équilibre du commerce dont il nous a parlé si souvent et si longtemps, l'honorable ministre se trouvera avoir une dépense très fortement augmentée et un revenu très considérablement diminué. De plus, je dis que nous sommes dans un temps particulièrement inopportun pour aller sur le marché anglais contracter un lourd emprunt. La Chambre se rappellera que le premier

janvier prochain, nous aurons à racheter près de \$30,000,000 de notre dette. Le chiffre de notre dette est élevé, et l'honorable ministre a annoncé au public, et cela très à propos, son intention de racheter cette dette. L'an dernier, il est allé en Angleterre pour faire des arrangements au sujet du rachat de cette dette et pour émettre l'emprunt canadien à de meilleures conditions. Je désire faire remarquer combien il est dangereux d'assumer, comme il va le faire, toutes ces obligations d'ici à deux ans. En l'état où sont les choses, il a à payer \$30,000,000. Il lui faut trouver la somme de \$12,000,000 ou \$13,000,000 pour une subvention additionnelle ; et il propose aujourd'hui d'ajouter à cela un nouvel emprunt de \$22,500,000. Eh bien ! M. l'Orateur, je ne veux pas dire que l'honorable monsieur n'est pas capable d'emprunter ces \$65,000,000 ou à peu près, dans l'espace de deux ans ; mais je veux lui dire qu'il va quelque peu fatiguer son crédit par cette opération, et qu'il n'est guère possible qu'il emprunte ces fortes sommes d'argent, dans le temps voulu, à des conditions aussi favorables qu'il pourrait le faire s'il ne lui restait que cette transaction à faire, et s'il empruntait dans le marché tel qu'il est, sans émettre ce nouvel emprunt. C'est là une proposition si simple que, j'en suis sûr, aucun des membres de la droite ne se montrera disposé à la contester ; et elle fait voir que cette avance de \$22,500,000 va probablement nous coûter une somme beaucoup plus considérable que sa valeur nominale.

Il va manquer de beaucoup, je crois, à obtenir d'aussi bonnes conditions que celles que nous obtenons et que nous pourrions obtenir. J'espérais que l'honorable ministre pourrait placer l'emprunt nouveau à des conditions qui nous auraient donné une réduction considérable du fardeau que nous avons à porter en permanence. Il peut le faire, et j'espère qu'il va réussir. Mais je lui dis, ainsi qu'à la Chambre, que son succès va être beaucoup mis en péril, d'abord par le fait qu'il a contracté l'obligation de trouver ces \$13,000,000 additionnels d'ici à deux ans, et ensuite à cause de la nécessité où il est d'emprunter sans besoin \$22,500,000 de plus. La Chambre se rappellera que dans les quatre ou cinq dernières années, nous avons entassé dépenses sur dépenses, à raison de près de \$2,000,000 par année. Nous ne pouvons, M. l'Orateur, aller toujours de ce train-là. Vous pouvez, dans certaines circonstances favorables, réussir à le faire, sans tort, pendant deux ou trois années prises ensemble, mais la fin de la chose vient très vite. Nous avons aussi entassé les obligations. Nous avons eu à faire face à toutes sortes de demandes. A la dernière session, on a passé un acte qui, j'ose le dire, s'il n'est enlevé du statut, va par la suite nous faire ajouter plusieurs millions à la dette du pays. Puis nous voyons par des déclarations faites dans la Chambre — nous voyons dans les journaux d'une certaine province, nous voyons partout que l'une des grandes provinces du Dominion est sérieusement mécontente de sa situation financière et qu'elle ne consentira probablement pas à accorder ces \$30,000,000 à moins qu'on ne fasse d'autres concessions encore plus grandes, à moins qu'on n'assume d'autres obligations encore plus lourdes. Si nous donnons ces \$30,000,000, nous aurons à donner d'autres millions pour satisfaire aux demandes — je n'ai pas envie d'en parler en ce moment — qui nous seront probablement faites par les partisans du ministère qui viennent de cette province. Et quel est le prétexte donné pour toute cette hâte. Certainement ce ce chemin, comme lord Lorne l'a dit avec vérité, a été aussi richement doté qu'aucun chemin l'ait été sur la terre. L'ex-gouverneur général du Canada, parlant sans doute sous l'inspiration de ses ministres — et peut-être ayant le haut commissaire à son côté, ou à peu de distance, — a déclaré publiquement qu'il avait une foi sans borne, ainsi qu'il l'a dit, je pense, dans l'avenir du chemin de fer du Pacifique canadien, et il a signalé, comme preuve, les concessions extraordinaires — et il les a justement appelées extraordinaires — les dotations extraordinaires qui ont été faites par le gouvernement à ce chemin de fer. Nous

avons droit de demander ce que sont devenus ces \$10,000,000, produit de la vente des terres, de ces \$20,000,000, produit de la vente du stock. A propos de la compagnie de construction, j'ai fait voir où certaines parties de ce montant peuvent être allées. Certainement que tous les partisans de l'honorable ministre qui se donneront la peine d'examiner ces questions avec calme, devront voir que nous mettons, sans besoin, en péril une position qu'ils disent être excellente au dernier point, que nous nous chargeons sans besoin de fardeaux sérieux, et je puis leur rappeler, M. l'Orateur, une offre faite par des messieurs qui sont tout aussi capables que les messieurs du chemin de fer du Pacifique canadien—bien que j'aie la plus haute opinion de la plupart de ceux qui composent cette compagnie,—opinion qui n'est pas toujours partagée par les messieurs de la droite. Je crois que nous pouvons rappeler le fait qu'une autre compagnie est venue nous faire une offre de construire ce chemin pour une somme d'argent moindre par plusieurs millions, et pour une quantité de terres moindre par plusieurs millions d'acres. On a refusé ces offres, et voici la raison qu'on a donnée : Que les hommes avec qui le gouvernement traitait étaient des hommes de ressources tellement illimitées, qu'il était sage de leur donner plusieurs millions de plus que ce que l'autre compagnie demandait, et de leur faire les concessions les plus extraordinaires, de leur accorder des privilèges et des monopoles qui ont à juste titre excité beaucoup de mécontentement non-seulement dans le Nord-Ouest, mais encore dans toutes les autres parties du Canada.

Maintenant, M. l'Orateur, je puis avouer que l'énergie déployée par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a été très grande. Je puis avouer que ces messieurs ont fait preuve d'une intelligence étonnante dans l'exécution de leur entreprise. Mais je ne puis aller jusqu'à dire, avec les honorables messieurs de la droite, qu'ils n'ont commis aucune erreur. Je pense, au contraire, qu'ils ont commis l'erreur très commune d'embrasser beaucoup trop et de mettre, par là, en péril, le marché si excellent que, je le maintiens encore, ils ont d'abord fait avec le gouvernement. Quel est le résultat pratique de tout cela ? Supposons que nous accordions ces \$30,000,000, nous savons, tout le monde sait, que nous engageons très considérablement notre crédit pour la compagnie ; et voici ce qui est également clair, c'est que nous engageons cette compagnie à courir toutes sortes de risques non nécessaires, à se trop hâter sans nécessité, et en toute probabilité à dépenser beaucoup plus d'argent qu'il ne faudrait autrement. Je considère la demande actuelle, je le dis franchement, simplement comme un versement—le premier versement ; mais je crains beaucoup qu'il y ait un deuxième, un troisième et peut-être un quatrième versement que le Canada sera obligé de faire. Je me demande si les honorables messieurs de la droite examinent parfois les comptes publics, ou s'ils ont une foi entière dans leurs chefs, car s'ils condescendent jamais à examiner le document que je tiens à la main, ils verront dans l'actif de la population du Canada une somme de \$25,607,393.33, qui, à ma connaissance, est là depuis vingt ans et qui représente une certaine avance faite à la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada. Mes amis des provinces maritimes peuvent ne pas connaître aussi bien l'histoire de ce qui s'est fait dans le vieux Canada, que moi et les amis qui m'écoutent ; mais il y a là une leçon pour nous dont nous ferons bien de profiter.

Il y a juste trente ans, en tant que je m'en souviens, que la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc s'adressait à l'ancien parlement du Canada, pour avoir des concessions presque exactement identiques, et ceux qui formaient alors le gouvernement du Canada se servaient presque des mêmes raisons, qu'ils exposaient dans des termes presque semblables. Je me souviens avoir vu dans les papiers publics—je n'étais pas alors membre du parlement—de quelle façon les hommes qui faisaient valoir ces demandes, invoquaient la

Sir RICHARD CARTWRIGHT

grande importance qu'il y avait pour le Canada de faire construire ce chemin à la vapeur, l'importance des résultats immenses qui en découleraient, et quelle garantie la population avait pour endosser pour la forme les engagements écrits du Grand Tronc et de prêter son crédit à la compagnie du Grand Tronc ; et nous pouvons tous nous rappeler ce qu'a produit cette libéralité de la part de la population du Canada. Il est vrai qu'à la longue le Grand Tronc a été de beaucoup de bénéfice pour le Canada. Mais l'histoire des premières années du Grand Tronc fait voir que l'affaire était terriblement désastreuse, non-seulement pour les actionnaires, mais pour la population du Canada. Et pourquoi ? A cause de l'extravagance ruineuse et des diverses complications politiques dans lesquelles il a donné ; et ce n'est que lorsque le Grand Tronc a cessé d'être la vache à lait de certains aventuriers politiques, qu'il a eu la chance de se rétablir.

Un honorable DEPUTÉ : Ecoutez, écoutez !

M. CARTWRIGHT : Je ne pense pas qu'il soit probable que le Grand Tronc devienne la vache à lait des messieurs de la droite ni d'autres. Comme l'honorable monsieur qui siège près de moi l'a dit, ils ont d'autres bestiaux à leur disposition. L'honorable ministre a eu la bonté de citer les calculs que j'ai faits pour faire voir ce que le chemin de fer coûterait au pays. Supposons que le chemin soit terminé ; supposons qu'après avoir avancé \$30,000,000, nous soyons obligés de le prendre, quel sera le résultat ? Le voici : D'après l'exposé même de l'honorable monsieur, ce chemin va coûter au pays \$100,000,000, moins une fraction que j'ai estimé devoir être le coût dans des circonstances beaucoup plus désavantageuses. Qu'il me soit permis de dire ici, à propos de toutes ces supputations, qu'il est complètement absurde d'appliquer un calcul fait il y a dix, huit, ou cinq ans, au coût de la construction aujourd'hui. Tous ceux qui connaissent quelque chose des progrès du Nord-Ouest savent qu'on fait en quelques années dans ce pays, ce que, l'on pourrait faire durant quatre ou cinq fois le même temps dans un pays de forêt ordinaire, et qu'en conséquence, même si les estimations étaient incorrectes, cela ne signifierait rien contre mon ami ici (M. Blake), ni contre mon ami qui siège à côté de moi (M. Mackenzie), que nous ayons exagéré le coût des travaux exécutés en vertu d'un contrat qui devait être exécuté plusieurs années plus tard. Mais il y a une autre raison très sérieuse que je recommande aux honorables députés, surtout à ceux qui représentent le Nord-Ouest dans cette Chambre. Il me paraît qu'elle a jusqu'à présent échappé à l'attention de l'honorable ministre. Il a dit, et avec beaucoup de vérité, que la construction des embranchements en quantité suffisante dans le Nord-Ouest, était une question de la plus haute importance. Il a dit, et avec vérité, que les embranchements étaient souvent plus importants que plusieurs parties de la ligne-mère, et je suis entièrement de son opinion sur ce point. Il me semble que ce point a complètement échappé à l'attention générale. Je ne crois pas que si vous insistez auprès de la compagnie pour lui faire hâter l'exécution des travaux de façon à ce qu'ils soient terminés d'ici à deux ou trois ans, elle sera capable de faire la dépense d'une réflexion ou d'un dollar, à moins que ce ne soit forcément, pour la construction d'un embranchement. Vous avez onéré très mal à propos, à mon sens, à la population de cette région, le droit de construire des embranchements, et les défenseurs du chemin de fer du Pacifique canadien disent, et il y a du vrai dans l'avancé, que par ce que vous êtes à faire, vous allez les priver de tout pouvoir de s'occuper d'autre chose que de la ligne-mère.

A en juger par ce que nous entendons dire et par ce que nous savons, si ces propositions sont adoptées et si la compagnie est tenue de construire la voie d'ici à deux ans, il ne paraît pas y avoir de perspective appréciable que le Nord-Ouest sera pourvu de ces embranchements qu'il a droit

d'exiger de la compagnie ou du gouvernement, vu que la compagnie et le gouvernement ont absolument empêché la construction de ces voies à moins qu'elle ne soit faite par la compagnie du chemin de fer du Pacifique elle-même. De plus, je soutiens que si vous faites cela vous devriez certainement réformer toutes les autres conditions du contrat. Je ne puis admettre que la concession dont parle le ministre des chemins de fer soit une concession du tout. Comme l'honorable monsieur l'a dit véritablement—il n'a pris aucun engagement et n'a chargé le gouvernement d'aucune obligation—d'ici à deux ou trois ans, il se propose de cesser d'exorcer illégalement et inconstitutionnellement le pouvoir de désaveu au détriment de la législature du Manitoba. Ce n'est pas là une concession du tout. Il n'y a rien là dedans que la population du Manitoba peut accepter comme un bienfait ou comme quelque chose qui doive lui inspirer la moindre reconnaissance; c'est lui donner ce qui lui appartient en toute légitimité et ce qui n'aurait jamais dû lui être enlevé. La Chambre me pardonnera probablement si je reviens sur le sujet dont j'ai déjà parlé. Je comprends très bien le risque auquel les honorables messieurs exposent le pays. J'ai vu une ou deux fois ce pays dans une condition financière très prospère. J'ai vu disparaître le caractère de prospérité de cette situation, à cause des dépenses irréflechies et insensées, et parce qu'ils se sont chargés d'obligations extravagantes et insensées.

Quelques honorables "DÉPUTÉS: Très bien.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je soutiens que les honorables députés qui appuient un ministre des finances qui, en six ans, depuis 1867 jusqu'à 1874, a ajouté \$10,000,000 à la dépense annuelle, qui a créé une nouvelle obligation de \$60,000,000, et qui, depuis, a ajouté \$8,000,000 par année à la dépense, devraient savoir quel grand risque ces dépenses insensées font courir au pays.

Mais, M. l'Orateur, ces messieurs ont leurs dossiers, du moins quelques-uns d'entre eux en ont, dont il est bon que la Chambre se souvienne. En 1853-54-56, le Canada se trouvait dans une bonne situation financière. Il était relativement en une aussi bonne situation que le Dominion se trouve aujourd'hui. Nous avons pris sur nous, dis-je, de nous charger d'une manière inconsidérée et extravagante des obligations pour les grandes entreprises de chemins de fer d'alors, et qu'en est-il résulté? Le résultat a été qu'en 1853, le revenu de l'ancien Canada était de \$5,250,000, et les dépenses de \$8,600,000; qu'il y avait un gros déficit de 60 pour 100 proportionnellement aux dépenses; qu'en 1859, il y a eu un déficit de \$1,500,000. Cet état de choses est allé jusqu'à 1860-61-62, et n'a pris fin que lorsque le leader actuel de la Chambre a été, pour cette faute et pour d'autres, mis hors du gouvernement d'alors. Nous avons vu écrit en assez gros caractères dans l'histoire de notre pays, quel résultat produisait, même au temps de très grande prospérité, le fait de se jeter dans des dépenses pareilles. Mais les honorables messieurs peuvent découvrir eux-mêmes ce que sera la situation des affaires si l'on reproduit ces résultats, comme il est probable qu'ils vont être produits de nouveau. Il est de notre devoir de ce côté-ci de la Chambre de les avertir, ainsi que la population du Canada, que, bien que nous n'ayons pas entrepris de prédire sept années de prospérité ou sept années de détresse; bien que l'esprit de prophétie ne repose pas sur nous en cette circonstance, il est cependant bon quelquefois de montrer, comme avertissement, ce qui de fait est arrivé dans le passé, et les hommes sages et prudents ne doivent pas mépriser ces leçons, surtout dans un temps comme celui-ci.

Je dis, M. l'Orateur, que toute cette affaire est la suite naturelle des antécédents de ce chemin de fer. J'ai toujours soutenu, et je répète aujourd'hui,—bien qu'en soi-même ce soit à désirer d'avoir un grand chemin de fer transcontinental; bien que je sois d'accord avec l'honorable ministre des chemins de fer pour dire que nous avons besoin d'un chemin de fer, qu'il vaut la peine de faire des sacrifices considéra-

bles pour une telle entreprise,—je dis cependant que les conditions du premier marché fait avec la Colombie-Britannique, auquel je me suis opposé, auquel se sont opposés des honorables messieurs ici présents et d'autres qui n'y sont plus, était un acte de telle extravagance et de folie telle, qu'il est resté depuis comme la meule attachée au cou de la population; qu'il a conduit au déshonneur national en une ou deux occasions, et qu'il va aujourd'hui nous jeter dans des embarras dont aucun homme ne peut raisonnablement espérer voir la fin.

Je soutiens qu'il n'y a jamais eu de pareil sacrifice des fins aux moyens que celui montré dans la politique du gouvernement actuel au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien. Le but de ce chemin de fer était et est encore—la seule chose pour laquelle il valait la peine que la population du Canada y consacrat un dollar—d'aider au développement du Nord-Ouest. La politique du gouvernement à l'égard de ce chemin de fer a été, intentionnellement ou non, de faire ce chemin de fer une cause de plus de dommage que d'avantage pour le Nord-Ouest. Je dis que pour ce qui concerne la population du Nord-Ouest et du Manitoba, avec les exactions, les monopoles et les restrictions qui lui ont été imposées, il aurait été mieux pour elle que ce chemin de fer n'eût jamais été un pied au delà de Winnipeg, et qu'on lui eût permis, en se servant de ses propres terres, de construire son propre chemin de fer. Voici le ferme sentiment que j'entretiens à l'égard de la population du Manitoba et du Nord-Ouest. Je ne méconnais pas que nous sommes tenus jusqu'à un certain point, et à des conditions raisonnables, de remplir nos obligations et de construire le chemin pour le bénéfice de la population de la Colombie-Britannique, et aussi pour la mettre en rapport avec les anciennes provinces. Je ne méconnais pas ce fait; je n'en abaisse pas l'importance. Mais pour ce qui est de la population du Manitoba et du Nord-Ouest, le défaut de la politique du gouvernement, non-seulement par rapport à ce chemin, mais sa politique générale au sujet des terres et du tarif a été telle, qu'il est douteux pour ceux qui connaissent le mieux le pays et qui en estiment le plus la valeur, que la population n'eût pas été mieux dans le cas où ce chemin de fer ne serait pas allé un pied plus loin que Winnipeg; si au moins il lui eût été permis de s'aider raisonnablement de ses terres pour construire sa propre voie ferrée.

De plus, je dis ceci: quand vous demandez de voter ces \$30,000,000, cela ne limite pas vos obligations. Nous allons supposer qu'il n'y aura plus d'autres versements à faire; que c'est là la seule demande qui nous sera faite, bien que—s'il en est ainsi—ce soit la première fois que pareille chose arrive dans l'histoire du Canada; mais je dis—et tout le monde sait que je dis la vérité—que le gouvernement n'exécutera pas l'entreprise sans donner, sous diverses formes, des compensations à un grand nombre d'autres intérêts dans le pays; et j'estime moi-même que ce sera une heureuse chance si les \$30,000,000 que nous allons payer au chemin de fer ne nous mettent pas dans l'obligation d'y ajouter autant comme concessions aux autres réclamants auprès du trésor public qui aperçoivent l'occasion et sont déterminés à la saisir, et qui essaient actuellement, comme nous le savons bien, de s'en servir. Je répète à nouveau que si jamais nous avons eu besoin de circonspection, de prudence et d'esprit d'hésitation; si jamais hommes ont eu raison de demander un sursis, si jamais nous avons eu droit d'être complètement renseignés au sujet de l'exacte position financière du pays, au sujet de l'exacte situation des affaires de l'institution qui nous demande de l'aide, c'est maintenant; et nous nous montrerions aveugles et sourds aux leçons de l'histoire de notre passé et à la voix d'une expérience que l'ancien Canada a payée si cher, si la Chambre consent à adopter cette mesure sans plus d'enquête ni de recherche; sans avoir de plus amples renseignements que ceux qu'elle a actuellement.

M. WHITE (Cardwell): Je suis tout à fait certain que ceux d'entre nous qui avaient l'habitude d'entendre l'hono-

nable préopinant alors que, dans de précédentes occasions. il siégeait dans le parlement, et qui ont comparé le discours qu'il a prononcé ce soir avec les discours qu'il faisait dans le temps, doivent être arrivés à la conclusion qu'il a parlé contre ses propres convictions depuis le moment où il s'est levé jusqu'à celui où il a repris son siège. Nous nous attendions tous—de fait la chose nous a été annoncée par le chef de l'opposition dans les dernières phrases de son discours—que quelqu'un traiterait le côté financier de la question, et comme l'honorable monsieur qui vient de s'asseoir a été ramené dans le parlement, de l'aveu du chef actuel et de l'ex-chef du parti, afin de s'occuper des questions de finance, nous étions en droit de présumer qu'il était celui qui traiterait ce sujet particulier.

Ceux qui l'ont écouté ce soir, M. l'Orateur, conviendront avec moi, je pense, qu'il ne s'est pas rendu justice par la façon dont il a traité la question. Depuis la première phrase jusqu'à la fin de son discours, nous avons eu des exposés qui ne provenaient certainement pas de la réflexion; et pour ma part, j'en eus arrivé à la conclusion que l'honorable monsieur, à l'encontre de ses convictions mêmes, croyant que le projet actuellement soumis au parlement est, vu la position où nous sommes, le meilleur projet qui pût être adopté pour le parachèvement de ce chemin et dans l'intérêt du pays, a été forcé, pour accomplir la promesse faite par le chef, de traiter sans préparation le sujet dont il vient de parler.

Qu'avons-nous entendu de la bouche de l'honorable monsieur? A part ce qu'il a dit de la compagnie de construction et des grands bénéfices que cette compagnie aurait faits si elle avait exécuté les travaux—ce qu'elle n'a pas fait—nous avons à peine entendu parler du chemin de fer du Pacifique canadien. Il nous a entretenus d'autres questions. On nous a parlé de la conduite, du caractère et de la carrière du parti conservateur. L'honorable monsieur est allé au fond de l'histoire du Canada. Pour l'avantage des honorables représentants des provinces maritimes il est retourné en arrière jusqu'à 1852, afin d'établir que depuis cette époque jusqu'à ce jour, la carrière du parti conservateur, sa politique dans l'administration des affaires du pays, a été désavantageuse au pays et nous a conduits à l'extravagance dans les dépenses publiques. Et cependant, M. l'Orateur, que diront nos amis des provinces maritimes lorsque je leur dirai que pendant toute cette période, cet honorable monsieur était l'honorable serviteur du parti conservateur.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je dirai tout simplement que ce n'est pas vrai.

M. WHITE: Non-seulement un partisan, mais un tory traditionnel en ce pays—un de ces vieux tories à sang bleu—l'un de ces hommes qui n'avaient que du mépris pour le menu fretin que l'on est convenu d'appeler radicaux—que cet honorable monsieur, depuis le jour où il est entré au parlement jusqu'à longtemps après—jusqu'à ce que l'honorable chef du gouvernement commît le crime odieux de croire qu'un autre honorable monsieur ferait un meilleur ministre des finances que lui—jusqu'à ce jour cet honorable monsieur appuya le parti dont la politique, à l'en croire, a été depuis 1852 jusqu'à nos jours une politique nuisible au pays, et une politique de dépenses extravagantes et non motivées. M. l'Orateur, on nous a aussi parlé du chemin de fer le Grand Tronc. L'honorable député a fait allusion à l'histoire des premiers temps du chemin de fer le Grand Tronc, et il nous a cité le fait que nous n'avons pas encore recouvré la garantie qui a été donnée à cette compagnie, comme une preuve qu'il nous est absolument impossible que nous puissions jamais recouvrer cette garantie. L'honorable député sait-il quelque chose de l'histoire du Grand Tronc? Connaît-il un tant soit peu les circonstances dans lesquelles cette garantie a été donnée? Prétendra-t-il dire à cette honorable Chambre qu'il existe la moindre similitude entre la garantie donnée au chemin de fer le Grand Tronc et l'avance

M. WHITE (Cardwell)

que l'on se propose actuellement de faire au chemin de fer du Pacifique canadien? M. l'Orateur, en 1852, la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc obtenait sa charte. A cette époque, comme chacun le sait, nous étions au beau milieu d'une période de fièvre de construction de chemins de fer. Le chef du parti conservateur d'alors, le chef que l'honorable député reconnaissait alors, déclara que sa politique à lui c'étaient les chemins de fer, et il siégeait alors en qualité de chef de l'opposition. Le gouvernement publia, par l'entremise de lord Elgin—car je suppose que le gouvernement était dans une certaine mesure responsable de ce que disait lord Elgin même dans ses dépêches au gouvernement de la métropole—publia une brochure énumérant les grandes perspectives d'avenir offertes par le pays. On publia un prospectus portant, sinon directement du moins indirectement, l'approbation du gouvernement du pays, et promettant aux capitalistes de l'Angleterre disposés à placer leur argent dans l'entreprise de la construction du chemin de fer le Grand Tronc, un dividende de 11 pour 100 au moins. Le gouvernement garantissait £3,000 par mille de chemin de fer construit et prenait première hypothèque sur la ligne comme garantie. Mais nous savons tous que lorsqu'on en vint à la construction du chemin, lorsqu'on put juger des résultats, on constata qu'au lieu de payer les 11 pour 100 qu'on en attendait, le chemin de fer ne payait absolument rien à ceux qui avaient placé leurs fonds dans cette entreprise; et lorsque la question fut soumise au peuple et au gouvernement du Canada, relativement à ce qu'il était à propos de faire au sujet de cette garantie, le problème à résoudre était celui-ci: Il y avait en Angleterre des hommes qui, sur la foi d'un prospectus lancé virtuellement par le Canada—appuyé comme il l'était par le gouverneur général, le représentant de Sa Majesté en ce pays—ont mis leur argent dans cette entreprise, sans aucun espoir d'être jamais remboursés, et sans aucun intérêt quelconque, si ce n'est l'intérêt qu'ils espéraient toucher sous forme de dividendes à même les profits résultant de l'exploitation de la voie. D'un autre côté, le Canada, ayant un chemin de fer construit avec de l'argent anglais et retirant les bénéfices du développement rapide de chacune des ressources du pays, développement qui avait immédiatement suivi la construction du chemin de fer, et la question qui se présentait alors à nous comme à d'honnêtes gens était celle-ci: "Devons-nous faire preuve d'une exigence impitoyable? Devons-nous, nous qui avons retiré et qui retirons tous les avantages directs et indirects qui résulte de la dépense de cet argent parmi nous—de la dépense de l'argent même et du développement du pays au moyen de cette dépense—devons-nous exiger le paiement de notre intérêt avant que les capitalistes de l'Angleterre aient touché un seul sou? Et le peuple du Canada fit—ce qu'il ferait encore dans les mêmes circonstances, j'en suis convaincu—ce qui en sa qualité de peuple honnête, il était tenu de faire, à mon avis. Il se dit qu'il attendrait pour faire valoir ses droits auprès de la compagnie, que la compagnie fût en état de payer des dividendes à ses actionnaires. Il est vrai que ce montant figure aujourd'hui à l'actif public de ce pays, et je ne suis pas bien sûr, qu'avec le développement de ce chemin de fer—comme canadien, j'espère en toute sincérité que ce développement aura lieu—le temps pourrait arriver où cette compagnie paiera des dividendes à ses actionnaires, et alors, dans ces circonstances, la réclamation du peuple du Canada reviendra à flot. Mais quelle comparaison y a-t-il entre notre position relativement à cette question et ce qui concerne l'avance qu'on nous demande de faire? Que nous propose-t-on en ce moment?—C'est ceci: Nous avons un chemin de fer, construit en grande partie; ses recettes brutes s'élèvent à près de \$1,000,000 par année; nous l'avons déjà largement subventionné, nous n'avons aucune obligation envers aucun de ceux qui sont intéressés dans la compagnie, et nous ne sommes ni directement ni indirectement dans l'obligation de traiter la compagnie d'une manière autre que celle prévue aux termes du

contrat, et lorsque nous plaçons cet argent à sa disposition, en prenant une garantie pour son remboursement, je dis que nous le faisons sans exposer le peuple du Canada à ne jamais être remboursé. Mais nous avons donné à d'autres chemins de fer aussi bien qu'au Grand Tronc. L'honorable député sait que le Grand Occidental a reçu une avance vers la même époque et il sait qu'une grande partie de cette avance a été remboursée.

M. MACKENZIE : Elle a été remboursée en entier.

M. WHITE : Je ne sais si elle a été remboursée en entier, mais je sais qu'elle a été remboursée en grande partie. Elle a donné lieu à une correspondance entre sir John Rose, — lorsqu'il était ministre des finances, agissant pour le gouvernement du Canada — et la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, et il est certain qu'une grande partie de cette avance a été remboursée. La compagnie du chemin de fer du Nord a aussi reçu une avance, et nous avons été remboursés, du moins en grande partie. Pourquoi? Parce que ces deux chemins de fer payaient l'intérêt — parce que c'étaient deux entreprises rémunératives — de sorte que nous étions en position de faire valoir nos droits. Mais dans le cas actuel, notre position est celle-ci : Nous avançons de l'argent à une compagnie organisée, ayant déjà construit la voie sur un long parcours de sa ligne, et la seule question qui se présente est la suivante : La garantie qu'on nous offre pour la vente est-elle suffisante pour nous mettre à l'abri de toute perte éventuelle à l'avenir? C'est là la seule question qui soit maintenant devant nous. Je ne me propose pas, **M. l'Orateur**, de m'occuper de la question de savoir s'il est ou non à désirer que le chemin soit construit rapidement. Nous savons que le peuple du Canada s'est engagé à construire ce chemin de fer. Nous avons adjugé cette entreprise en 1881. Nous avons eu des élections générales depuis. Je ne sais pas ce qui en est dans les autres collèges électoraux, mais je sais que dans le mien j'ai eu le plaisir et l'honneur — j'ai trouvé que c'était un honneur et c'était certainement un plaisir pour moi — de recevoir la visite de mon honorable ami le député de York-Est (**M. Mackenzie**), accompagné du chef du gouvernement de la province d'Ontario. Nous avons, pendant une après-midi entière, discuté les affaires publiques de ce pays; nous avons eu la question des frontières, l'acte des cours d'eau, l'acte de redistribution des collèges électoraux; nous avons entendu, de la part de l'honorable député de York-Est, quelques remarques relatives à l'administration des chemins de fer par l'honorable ministre des chemins de fer, et aussi au sujet de quelques questions de détail ayant rapport aux dépenses publiques; mais je crois qu'il se rappellera que, du commencement à la fin — je n'étais pas là au commencement, mais un monsieur qui était là m'a rapporté ce qui était arrivé — cette question du chemin de fer du Pacifique canadien, question au sujet de laquelle le parti conservateur devait être chassé du pouvoir, dès que le peuple aurait l'occasion de se prononcer à ce sujet, n'a pas été l'objet d'une seule allusion de sa part. Je n'ai pas entendu beaucoup de discours de l'opposition, je l'admets, parce que, à l'exception de cette assemblée, mes adversaires, pour une raison ou pour une autre, ne se sont pas trouvés aux assemblées que j'ai convoquées dans mon comté. Mais ce que j'ai à dire est ceci, qu'autant que je puis voir, cette question est virtuellement sortie de l'airène de la discussion, et le peuple du Canada a été parfaitement convaincu qu'on a fait ce qu'il y avait de mieux à faire en adjudicant l'entreprise relative à la construction du chemin de fer. Dans ces circonstances — le peuple du Canada ayant décidé que le chemin de fer serait construit — les honorables messieurs de l'opposition croient que le peuple se rangera de leur avis lorsqu'ils disent que l'époque à laquelle le chemin sera terminé importe peu, que cela n'est d'aucune importance, maintenant qu'une partie très considérable du chemin de fer est terminée, que les tronçons qui doivent servir à relier les diverses sections soient terminés ou non? J'ose affirmer qu'il n'y a pas un homme en

Canada qui, envisageant d'une façon impartiale les futurs intérêts du pays, ayant à cœur le développement de toutes les ressources du pays, ne dira pas que c'est une question de la plus haute importance, maintenant que la construction du chemin de fer en est rendue au point où elle en est, que le chemin soit terminé le plus tôt possible. Il ne faut pas oublier que lorsque l'entreprise a été adjugée à la compagnie, on lui a accordé un délai de dix ans. Je ne dirai pas que si la compagnie avait avancé — comme le second syndicat aurait probablement avancé si on lui eût adjugé l'entreprise — lentement, péniblement, délibérément, ne dépensant que juste ce qu'elle recevait, attendant pour terminer le chemin que les dix années eussent été expirées, que dans ce cas, dis-je, tout le monde n'eût pas été satisfait; parce que jusqu'à présent personne ne croyait qu'il fût possible de construire un pareil chemin de fer dans l'espace de cinq ans. Mais nous avons appris le contraire depuis deux ans; mais aujourd'hui le fait de suspendre les travaux de construction du chemin de fer, le fait même de diminuer la rapidité avec laquelle ils ont été poussés jusqu'à présent, serait en quelque sorte admettre qu'on a fait un fiasco, et un fiasco de la part du chemin de fer du Pacifique canadien équivaldrait à un désastre pour le peuple du Canada. Je ne dis pas que le gouvernement ou le peuple du Canada doivent se considérer comme liés aux intérêts des messieurs qui composent la compagnie ou le bureau de direction de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, mais je dis qu'ici, en Canada, notre situation est telle, que la construction de ce chemin de fer a été identifiée de telle façon dans l'esprit du public, non-seulement ici, mais en Europe, surtout dans la Grande-Bretagne, avec la prospérité et le progrès de la Confédération, que la cessation des travaux aurait nécessairement un effet désastreux sur le pays même. L'honorable député nous a dit que nous, les membres de la droite, nous nous sommes plaints de la conduite de l'honorable député de York-Est, lorsqu'il était à la tête du gouvernement, relativement à la construction de la ligne entre Port-Arthur et Winnipeg.

Ce n'est pas là ce dont nous nous plaignons — ce dont nous nous sommes plaints — ce dont on s'est plaint partout, c'est de ce que l'honorable député a construit les deux bouts et n'a pas touché à la section du centre — non de ce qu'il a construit, mais de ce qu'il n'a pas construit du chemin de fer. C'est là le grief dont nous avons eu à nous plaindre; et ce que nous lui reprochions alors nous sentons que le public serait en droit de nous le reprocher maintenant, si, après avoir fait tant de progrès dans la construction du chemin, nous suspendions les travaux ou nous diminuions la rapidité de leur exécution; ou si nous refusions, en dépit d'une garantie raisonnable pour le remboursement, de faire une avance devenue nécessaire pour assurer l'achèvement des travaux en temps opportun.

L'honorable député nous dit aussi, contrairement, je crois, à ce que tout le monde a cru jusqu'à présent, que le chemin de fer n'est pas un chemin de fer tel que nous aurions raisonnablement le droit de le désirer; il nous parle des pentes dans les montagnes Rocheuses, qui, dit-il, ont une déclivité d'environ 116 pieds par mille. Cela semble une pente très raide, je l'admets. Je crois qu'elle s'étend du sommet à la rivière Columbia, sur une distance d'environ 10 milles; mais cette pente n'est pas aussi raide que celle que l'on trouve sur les chemins de fer du Pacifique américains, ni aussi raide que celle que vous trouvez sur un chemin de fer qui est aujourd'hui l'une des lignes possédant le contrôle du transport de l'est et de l'ouest — le chemin de fer Baltimore et Ohio.

Sur ce chemin de fer se trouve une rampe excédant de beaucoup les 116 pieds en question. Mais je crois que tous ceux qui ont traversé le pays admettront — du moins c'est le témoignage de tous ceux qui m'en ont parlé — que le chemin a été solidement construit, que la compagnie l'a construit d'une façon qui dénote son intention de l'exploiter, et qui dénote aussi l'intérêt qu'elle a à pouvoir l'exploiter écono-

miquement une fois qu'il sera construit. Sous ce rapport, dans tous les cas, le peuple de ce pays n'a aucune raison de se plaindre.

L'honorable député nous parle ensuite—et j'admets que c'est là un point au sujet duquel il nous faut avoir l'assurance la plus complète et la plus complète garantie—de la difficulté qu'il y a de déterminer l'époque à laquelle le chemin pourra être terminé à travers ces sections difficiles. Il a fait voir, et avec raison, que sur la section des prairies, grâce à l'expérience que nous avons aujourd'hui, il n'est pas difficile de déterminer comment le chemin de fer pourrait être construit, ni sous quel délai il pourrait être construit; mais que les sections qui restent à construire sont les sections difficiles, et qu'en conséquence il faut calculer bien juste pour déterminer si nous pouvons ou non les construire pendant la période prescrite.

Je ne sais pas quelles sont les intentions du gouvernement à ce sujet, mais j'ai la ferme conviction que lorsque ce marché sera conclu, lorsque cette convention sera faite, elle renfermera quelque garantie que le chemin de fer sera terminé dans le délai le plus court possible, et de plus qu'au moyen d'une surveillance spéciale de la part des officiers du gouvernement lui-même, on s'assurera que le chemin de fer se construit et que l'argent est employé de manière à assurer l'achèvement des travaux dans le délai prescrit.

Sir CHARLES TUPPER: Si l'honorable député veut me permettre de l'interrompre, je dirai qu'il est toujours impossible d'insérer dans des résolutions de ce genre, tout ce qui se rapporte à ces résolutions, mais que c'est l'intention du gouvernement, ainsi qu'il ressort des résolutions même, de pourvoir, par le projet de loi qui autorisera la convention, à ce que les garanties les plus complètes soient données pour l'achèvement du chemin dans le délai que j'ai mentionné à la Chambre, et de pourvoir aussi à ce que pas un seul sou de l'argent avancé par le gouvernement aux entrepreneurs pour les travaux, ne sera avancé excepté sur preuve que cet argent a été appliqué à la construction du chemin.

M. WHITE: Je suis certain que l'assurance que l'honorable ministre des chemins de fer vient de nous donner sur ces deux points sera reçue avec beaucoup de satisfaction, non-seulement par la Chambre, mais encore par le pays, parce que, si je comprends bien, la seule raison que nous ayons pour nous charger de cette nouvelle obligation—et c'est certainement une obligation,—c'est l'importance qu'il y a de compléter le chemin dans le délai spécifié dans la lettre du président de la compagnie du chemin de fer et mentionné dans l'état de l'honorable ministre. L'honorable député a parlé de cette compagnie de construction comme offrant la preuve positive, ou que la compagnie a donné beaucoup trop à la compagnie de construction ou que l'estimation actuelle du coût de l'achèvement des travaux est tout à fait insuffisante. Je conviens avec l'honorable député que nous n'avons pas au moment actuel tous les papiers que nous désirerions avoir pour la discussion d'une question de ce genre, mais je ne considère pas cela, ainsi que je vais le démontrer, comme une affaire d'une conséquence aussi grande que l'honorable député paraît le supposer. Mais, M. l'Orateur, je crois que le contrat passé entre le syndicat et cette compagnie de construction a été signé le 12 décembre 1882, c'est-à-dire, il y a environ 14 mois. Maintenant, il est avéré qu'à cette époque la compagnie cherchait à placer son capital sur le marché, de lancer son projet, qu'en conséquence il était important pour elle de passer un contrat afin que le public qui devait placer son argent dans cette entreprise pût savoir raisonnablement ce que l'entreprise devait coûter. Depuis lors on a construit près de 600 milles de chemin de fer, un grand nombre d'études de lignes ont été faites; de nouveaux mesurages ont eu lieu et nous avons maintenant des preuves et des renseignements beaucoup plus exacts que ceux qu'il était possible de se procurer alors. Quant à cette compagnie de construction, nous sa-

M. WHITE (Cardwell)

vons maintenant qu'elle devait être payée partie en argent et partie en actions; mais autant que je sache, au fur et à mesure que ses travaux avançaient, les dépenses qu'elle a faites étaient tout simplement faites pour elle par la compagnie, et lorsqu'elle a été incapable de placer les actions qu'elle devait placer elle-même, le contrat a été annulé au mois d'octobre dernier, je crois, avant qu'il fût jamais question de s'adresser au parlement pour en obtenir une avance comme celle qu'on nous demande aujourd'hui.

M. BLAKE: Vers la fin de novembre.

M. WHITE: On me dit que l'acte a été signé en novembre. Mais que ce soit pendant l'un ou l'autre de ces deux mois, ce que je dis à l'honorable député est ceci: que c'était avant qu'aucune question de cette nature ait été soulevée. C'était justement à l'époque où la compagnie croyait que les arrangements qu'elle avait conclus avec le gouvernement pour la garantie de 3 pour 100 pendant dix ans, la tireraient d'affaires et qu'elle serait capable d'achever l'entreprise en vendant les actions à marché ouvert. C'était là la position lors de l'annulation du contrat. Maintenant ce contrat est annulé. Ce n'est plus un contrat aujourd'hui, et, dans ces circonstances, je ne crois pas qu'il soit d'une grande conséquence que nous ayons tous les détails d'un contrat qui n'a existé que pendant quelques mois comparativement—pendant moins d'une année—et d'après lequel, si je comprends bien la chose, l'argent n'a été payé que pour les travaux dûment exécutés, et qui a été résilié à cause du défaut d'exécution des travaux de la part des entrepreneurs, qui n'ont pu vendre leurs parts. C'est donc là une question qui, en tant qu'il s'agit de cet arrangement particulier, n'est d'aucune importance quelconque. Ce que nous savons, c'est que nous avons la déclaration de l'ingénieur en chef du département des chemins de fer quant au coût de l'achèvement du chemin. Ce que nous savons de plus c'est que l'argent qui doit être payé pour ces travaux, l'argent que nous votons, doit être payé au prorata au fur et à mesure que les travaux avanceront, en tenant compte du montant requis pour le parachèvement du chemin; et que conséquemment nous avons dans ces arrangements—premièrement, dans le rapport de l'ingénieur en chef qui confirme les rapports des ingénieurs de la compagnie elle-même, et ensuite dans le fait que l'argent ne doit être payé qu'au fur et à mesure que les travaux avanceront—une garantie suffisante que, dans tous les cas l'argent servira à parachever le chemin tel que proposé. Mais nous avons plus que cela. Je vois que les difficultés que la compagnie a éprouvé jusqu'ici dans la vente de ses actions sur le marché ouvert sont dues en grande partie à la détermination de la part des compagnies rivales d'empêcher le parachèvement du chemin. Du moment que vous prouverez à ces compagnies rivales et à tous ceux qui sont intéressés dans ces compagnies rivales, que ce chemin doit être construit, du moment que vous leur prouverez que la compagnie a pu faire des arrangements en vertu desquels elle est devenue tout à fait indépendante du marché financier pour la construction du chemin, au moins ce prétexte leur est enlevé pour déprécier les actions, et cela étant, ceux qui cherchent des placements auront l'occasion de s'enquérir paisiblement, sans être entourés d'aucune influence de cette nature, du caractère de l'entreprise, de sa valeur commerciale, de la probabilité des paiements de dividendes sur les actions émises, et de sa position vis-à-vis des autres chemins de fer qui traversent ce continent d'un océan à l'autre; et je crois qu'avant l'expiration des deux années pendant lesquelles le chemin doit être construit, les parts seront si élevées que le gouvernement se demandera s'il doit permettre la vente des \$35,000,000 à la condition qu'on lui rembourse les \$22,500,000. Mais, indépendamment de cela, l'assurance que nous avons de la part de l'ingénieur en chef de la compagnie, et l'assurance que nous avons eu ce soir de la part de l'honorable ministre, que l'emploi de l'argent sera convenablement surveillé, de façon

à ce que les fonds ne soient dépensés qu'en vue de l'achèvement du chemin de fer avec le montant voté, tout cela nous offre la garantie la plus parfaite qui puisse être offerte dans aucune transaction, que le chemin sera terminé dans le délai présent et moyennant une somme d'argent ne dépassant pas le montant qu'on nous demande de voter. Maintenant, M. l'Orateur, la question, et en réalité la seule question importante est celle-ci : quelle garantie avons nous que cet argent sera remboursé ! Est-ce que nous jetons tout simplement \$22,500,000 ou \$30,000,000—si l'honorable député juge à propos de considérer comme fait accompli que le second versement du prix de l'achat des annuités ne sera pas payé—est-ce que nous dépensons tout simplement ces \$30,000,000 sans aucune perspective de nous faire rembourser ? Nous avons d'abord les terres de la compagnie. Maintenant je crois qu'en vue de ce que les honorables députés de la gauche ont dit quant à la valeur de ces terres, en vue des déclarations extravagantes qu'ils ont faites quant aux subventions énormes qui ont été données à la compagnie, déclarations basées sur des estimations variant de \$5 à \$7 l'acre, nous pouvons raisonnablement supposer que la moyenne du prix reçu jusqu'à ce jour sera obtenue à l'avenir pour ces terres. Nous constatons que le chemin de fer Northern Pacific, qui traverse un territoire ressemblant beaucoup à celui de notre propre Nord-Ouest, qui paraît même inférieur à ce territoire vu qu'on y est obligé de prendre les terres comme elles viennent, qu'elles soient ou non propres à la colonisation—a vendu pendant l'année dernière au delà de 750,000 acres de terres à un prix moyen de \$1 l'acre, sans compter ses emplacements de ville, pour lesquels il a reçu quelque chose comme \$330,000. Nous avons la preuve fournie par notre propre compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, qui jusqu'à présent a vendu ses terres à \$2.36 l'acre. Jusqu'à ce jour elle a vendu des terres pour un montant de près de \$9,000,000. Si nous ne recevons que \$1,250,000 par année de la vente des terres,—et remarquez que chaque dollar provenant de la vente des terres va entre les mains des fidéicommissaires pour le remboursement de l'intérêt et du principal du prêt que nous faisons maintenant—nous avons l'intérêt sur les \$22,500,000 qui nous est payé et le prêt ne pèse pas du tout sur le peuple. Au pis aller, nous rachèterions virtuellement 21,000,000 d'acres des terres du Nord-Ouest, que les honorables députés, en évaluant la subvention accordée à la compagnie, nous ont représentées comme valant de \$5 à \$7 l'acre, et nous ne donnons que \$22,500,000 pour le tout. C'est là virtuellement la principale garantie que nous ayons. Vous vous rappelez, M. l'Orateur, que lorsque cette entreprise a été adjugée, l'une des accusations portées contre le gouvernement, l'une des plaintes faites au sujet du contrat était celle-ci : Lorsqu'on le comparait aux arrangements proposés par l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), alors qu'il était à la tête du gouvernement, pour la construction de ce chemin de fer par une compagnie, ce monsieur répondait : " Il est bien vrai que nous avons offert des subventions considérables, mais nous avons inséré dans l'acte une disposition en vertu de laquelle nous pouvions racheter le chemin une fois construit, à 10 pour 100 en sus de l'argent qui avait été payé pour sa construction, moins les subventions en argent et les concessions de terre qui lui auraient été données par le gouvernement. Maintenant, supposons qu'il nous arriverait tout ce qui peut nous advenir de pis, quelle serait alors notre position ? Nous ne ferions que mettre à exécution le programme que les honorables députés de la gauche ont formulé dans l'acte du parlement de 1874—nous rachèterions le chemin à un prix de beaucoup moins élevé que le prix qui aurait été payé pour sa construction en déduisant les subventions reçues du gouvernement, soit en argent soit en concessions de terres. Car, M. l'Orateur, jusqu'à ce que l'argent soit remboursé, jusqu'à ce que le pays se retrouve dans la position qu'il occupe aujourd'hui, avant que cette subvention ait été votée—jusqu'à ce qu'il en soit ainsi, il ne peut entrer un

seul dollar provenant de la vente des terres dans le portefeuille de la compagnie. Tout cet argent doit retourner au trésor. Dans ces circonstances, je crois donc que les terres doivent être considérées comme une excellente garantie qui donne à cet arrangement un caractère tout à fait différent de tous ceux que nous avons conclus jusqu'à présent. Ensuite, nous avons encore en sus de cela, les \$35,000,000 d'actions de la compagnie. Lorsque l'honorable député parlait de la compagnie d'entrepreneurs, il a jugé à propos d'attribuer aux actions une valeur de 60 cents dans la piastre. Si c'est là une estimation raisonnable, nous avons dans ces actions une somme suffisante pour nous rembourser l'avance de \$22,500,000. De plus, M. l'Orateur, nous avons en outre de tout cela, une hypothèque sur toutes les propriétés de la compagnie, sur le chemin qu'elle a entrepris de construire pour nous, car il ne faut jamais oublier que le contrat entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et le peuple du Canada est pour la construction d'une voie ferrée à l'ouest de Callander jusqu'à l'océan Pacifique. Tout ce qu'elle fait à l'est de cet endroit, elle le fait tout simplement comme corporation commerciale, et de fait le parlement n'a rien ou presque rien à y voir. Nous avons passé avec elle un contrat pour la construction de la voie à l'ouest de Callander, mais nous aurons une hypothèque, non-seulement sur la partie qu'elle s'est engagée à construire pour nous à l'ouest de Callander, mais sur tout ce qu'elle a acquis depuis, y compris ses prolongements à l'est jusqu'à Montréal et à Brockville, avec leurs embranchements et tout ce qui se rapporte au chemin de fer. Je crois que n'importe quelle compagnie de prêt considérerait ceci comme une assez bonne garantie pour \$22,500,000, et il serait difficile d'imaginer quelque chose de mieux.

Donc, nous ne faisons qu'avancer cet argent, et nous tenons entre nos mains l'actif qui, d'année en année, à mesure que la vente des terres se fera, doit nous payer l'intérêt, et les garanties qui nous sont données devront nécessairement nous assurer le remboursement de toute la somme avancée. Dans ces circonstances, M. l'Orateur, sommes-nous en position de conclure ce marché ? L'honorable préopinant a parlé de la position financière du Canada. Il a parlé des embarras dans lesquels nous nous trouvons, des dangers, pour me servir de son expression, que nous courons de nous endetter outre mesure. Il nous a raconté la vieille histoire relative à la rapidité avec laquelle la dette du Canada a augmenté de 1867 à 1873. Il nous a parlé des terribles extravagances qui ont accompagné cette augmentation de dépenses. Naturellement, il ne nous a pas cité la fameuse circulaire publiée en Angleterre et dans laquelle il expliquait aux capitalistes comme quoi toutes ces dépenses contribuaient au plus grand avantage du pays, qu'elles constituaient des placements productifs, soit directement soit indirectement. Mais il nous a dit dans quelle position nous nous trouvons, et il a mentionné le fait que l'honorable ministre des finances serait obligé dans un an ou deux de se procurer au moyen d'un emprunt, \$50,000,000 sur le marché anglais. Eh bien ! M. l'Orateur, pourquoi aurait-on besoin de \$50,000,000 ? Nous savons par les estimations déposées sur le bureau que cette année, en dépit des dépenses considérables qui ont été faites, en dépit de l'augmentation énorme de la dette—augmentation qui a été télégraphiée en Angleterre et publiée dans le *Standard* pour avortir les gens de n'avoir rien à faire avec les placements canadiens.

Sir LEONARD TILLEY : Et c'était là une fausse assertion.

M. WHITE : Naturellement, on ne télégraphie pas autre chose actuellement en Angleterre par l'intermédiaire de la presse américaine et des autres voies de communication, autre chose que de faux renseignements. Comme je le disais, nous trouvons qu'en dépit de cette augmentation de dépense d'année en année, les estimations indiquent une réduction de \$250,000 sur l'intérêt de la dette du peuple canadien. C'est

là la position dans laquelle nous nous trouverons l'année prochaine comparée à celle de l'année courante. Alors que devons-nous faire ? Pourquoi nous procurerions-nous cet argent ? Il est vrai que l'honorable ministre des finances sera obligé d'aller en Angleterre, mais il y va pour rembourser \$3,500,000 de la dette du Canada qui porte aujourd'hui intérêt à 5 pour 100. Il réussira à conclure un nouvel arrangement qui ne fera peser aucun nouveau fardeau sur le pays. C'est tout simplement un échange de 4 pour 100 pour du 5 pour 100, et s'il réussit dans ses négociations il réduira au moyen de cette transaction, de \$434,470 l'impôt annuel payé par le peuple canadien. Est-ce là une chose dont il faille s'alarmer ? Est-ce là une preuve que le pays se surcharge en augmentant sa dette de façon à compromettre sérieusement son avenir ? Au contraire, M. l'Orateur, pour ce qui est des \$3,000,000 de ces \$50,000,000 que l'honorable ministre des finances devra se procurer en Angleterre, ce ne sera pas une augmentation de notre dette—en calculant notre dette par l'impôt annuel sur le peuple—ce qui est la bonne et la véritable manière de la calculer, c'est réellement une transaction par laquelle nous réduirons d'au delà de \$400,000 l'impôt que cette dette fait peser sur le peuple du pays, et quant à ces \$22,500,000—la balance de cet argent—c'est une somme pour laquelle nous recevrons 5 pour 100. Je n'attache pas d'importance au fait que nous pourrions peut-être l'emprunter à 4 pour 100 et la prêter à 5. Ceci peut être un incident de la convention. Mais ce à quoi j'attache plus d'importance, c'est que cette avance de \$22,500,000, que ces \$33,000,000 qu'il nous faut emprunter en Angleterre, que cette somme de \$50,000,000, ajoutée à notre dette, que les honorables membres de la gauche nous demandent de contempler avec horreur, qui est une augmentation de notre dette publique, loin d'augmenter le fardeau qui nous est imposé annuellement, le réduiront de \$500,000. C'est là la position dans laquelle se trouvent nos finances, et je défie l'honorable député de trouver une seule erreur dans aucune des assertions que je viens de faire. Il peut dire : Quelle preuve avez-vous que vous recevrez 5 pour 100 sur les \$22,500,000 ! M. l'Orateur, nous avons la preuve fournie par les 21,000,000 d'acres de terres qui seront vendues aux colons qui pourront venir s'établir dans le pays, l'argent devant être versé au trésor de la Confédération pour être appliqué au paiement de l'intérêt sur cet argent. De sorte que, il me semble, il n'y a dans la position financière du pays, rien qui doive nous alarmer ; au contraire, je crois que nous pouvons nous féliciter, et je crois que l'honorable ministre des finances pourra se féliciter de la perspective lorsqu'il se présentera aux élections de 1887, avec ce chemin de fer terminé qui traversera toute la Confédération jusqu'au Pacifique, de sorte que les gens qui prendront le convoi à Halifax pourront se rendre jusqu'à Port-Moody, sur le territoire canadien, sans changer de wagon. Lorsqu'il pourra démontrer que tout cela aura été accompli pendant que l'impôt annuel pour l'intérêt sur la dette publique sera moindre qu'il ne l'était lors des élections de 1882, je dis qu'il peut raisonnablement s'attendre à occuper une position plus forte qu'aucune position qui ait jamais été occupée vis-à-vis de la population de ce pays pour aucun homme public. M. l'Orateur, cela offrira un contraste frappant avec la position que l'honorable député occupait lorsqu'il a quitté le pouvoir en 1878. Il parle d'augmenter la dette publique. Se souvient-il que pendant les cinq années durant lesquelles il a eu le contrôle des finances du pays, la dette publique a augmenté d'environ \$40,000,000 ? Se souvient-il que chacune des charges relatives à la dette publique a augmenté énormément pendant qu'il était ministre des finances ? Se souvient-il que le peuple du Canada a été obligé de se refuser les dépenses nécessaires pour les fins utiles qu'un pays jeune et qui progresse ne doit pas négliger, tout cela à cause de la manière dont nos finances avaient été administrées, d'après les principes d'une politique de déficits annuels, au lieu des surplus annuels que nous avons eus depuis ? L'ho-

M. WHITE (Cardwell)

norable député nous dit qu'en ce pays parfois nous avons un revenu considérable et parfois nous avons un revenu peu considérable. Cela est vrai. Je crois que depuis un certain temps nous avons eu un revenu trop considérable.

Je n'hésite pas un seul instant à le dire, et je n'ai pas hésité un seul instant à en faire l'assertion. J'ai été un des premiers, parmi les journalistes, à prémunir les marchands contre les dangers provenant de l'excès d'importations et contre la possibilité de voir tomber cette grande effervescence de spéculation dans le Nord-Ouest, ainsi que la chose est malheureusement arrivée—mais ce ne sera que pour un temps, j'espère. Je pense que nous pourrions dire avec assez de sûreté, vu la perspective que nous fait voir le parachèvement de ce chemin de fer—vu la perspective de colonisation qui va certainement se faire dans le Nord-Ouest—nous pouvons prévoir assez justement que, sous l'opération du tarif actuel, avec la continuation de ces réductions que l'honorable ministre des finances a été capable d'opérer pendant presque tout le temps depuis que le tarif de 1879 est en vigueur, nous aurons des ressources suffisantes pour nous permettre d'exécuter des travaux d'amélioration générale dans les diverses parties du pays. et qu'il est dans l'intérêt de toute la population du Canada d'avoir. Une des objections—et il me semble que c'est celle dont j'ai le plus entendu parler—à cet arrangement, c'est que la compagnie s'est occupée d'autres entreprises ; qu'elle se soit surchargée en se livrant à un certain nombre d'entreprises, je n'ai aucune hésitation à dire que pour ce qui est du chemin de fer de l'Ontario et Québec et du chemin de fer Credit-Valley, il eût été mieux qu'elle n'y eût pas touché ; mais je ne suis pas responsable de ce qu'elle a fait en cette occasion, car comme membre indépendant du parlement, j'ai fait ce que j'ai pu, l'an dernier, pour mettre obstacle à l'arrangement en vertu duquel on a pris ces lignes. Je ne puis toutefois oublier l'argument de l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), qui ne manque pas de justesse. De ces chemins de fer, celui de Credit-Valley était déjà construit, et l'Ontario et Québec marchait vers son parachèvement. Il ne s'agissait certainement pas de savoir s'il y aurait de l'opposition faite au Grand Tronc ou non. Comme j'ai compris l'arrangement, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'a pas mis un seul dollar de capital dans l'une ni dans l'autre entreprise. Les seules entreprises dans lesquelles on ait mis des capitaux sont celles qui se rattachent en réalité à cette grande œuvre—c'est-à-dire les entreprises qui apportent le trafic du chemin de fer du Pacifique canadien au bord de la mer, à Montréal et à Québec. Elle a affirmé les autres chemins de fer dont il est question. Elle croit qu'ils lui sont avantageux. Elle croit que cette année elle pourra, au moyen de l'Ontario et Québec, et du Toronto, Grey et Bruce, qu'elle a aussi affirmés, transporter le trafic et les immigrants au port d'Owen-Sound et faire de ce port, ce qu'il n'a jamais été dans une pareille proportion, un grand port de transbordement d'immigrants et de fret entre les grandes provinces de l'Ouest et de l'Est. La compagnie croit que c'est là une chose avantageuse, et elle a résolu de l'entreprendre. A mon sens, au sujet de ce projet particulier, il n'est guère important de savoir si elle a agi sagement ou non en le faisant. Elle l'a fait. Le gouvernement du Canada a approuvé la chose. La population du Canada aura l'avantage de la concurrence faite par une grande corporation, non pas une de ces corporations misérables et miséreuses qui font de la propriété d'un chemin de fer l'une des plus grandes malédictions qui peuvent, je crois, tomber sur le pays à travers lequel elles passent ; mais grâce à cette puissante organisation on sera débarrassé du monopole que les honorables députés de la gauche redoutent tant pour le Nord-Ouest ; et, pour ce qui nous concerne, c'est une chose qui n'affecte pas le moindrement cette entreprise spéciale. Mais l'honorable monsieur (sir Richard Cartwright) nous dit que la construction de ce chemin de fer a fait plus de mal que de bien au Nord-Ouest ; que les cultivateurs du

Nord-Ouest auraient été beaucoup mieux si la compagnie avait seulement construit le chemin de fer jusqu'à Winnipeg et l'avait arrêté là, et si nous avions laissé à la population de cette contrée de continuer les travaux au moyen des produits de la vente de ses propres terres, et de faire la construction du chemin de fer au delà de ce point. Eh bien ! nous avons donné des terres à des compagnies privées pour construire des chemins de fer à travers cette région ; nous avons fourni à des compagnies de chemin de fer le moyen d'y construire des voies ferrées, en leur accordant des subventions d'une nature très appréciable, et je ne commets pas d'erreur en disant que l'expérience, en ce qui concerne la construction rapide des chemins de fer et pour ce qui est d'offrir des facilités aux colons, n'a pas eu un caractère bien rassurant. C'est presque insulter la Chambre et le pays que de dire dans cette Chambre que l'on croit que les cultivateurs de la région du Nord-Ouest, quels que soient leurs griefs, seraient mieux s'il n'y avait pas de chemin de fer en opération entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses. Ça été pour eux une chose de la plus haute importance possible. Il est tout à fait vrai qu'ils ont des griefs ; et ils souffrent sans doute des accidents inséparables de la colonisation d'un pays neuf. Mais quand je retourne aux premiers temps de notre histoire ; il me semble, quand je me rappelle, comme on me l'a rapporté souvent, ce qu'ont fait les pères de quelques-uns de ceux qui sont allés au Nord-Ouest et qui s'assemblent aujourd'hui pour faire valoir leurs griefs ; quand je me rappelle de quelle façon ces hardis pionniers sont allés dans les arrières forêts du Vieux Canada avec une hache sur l'épaule et se sont construit eux-mêmes leurs demeures ; comme quoi ces hommes avaient à porter sur leur propre dos leur sac de grain au moulin, à huit ou dix milles de distance, afin de le faire moudre et de rapporter la farine avec laquelle il nourrissait leurs familles ; comme quoi ils devaient franchir des milles et des milles et laisser leurs femmes et leurs enfants dans la clairière de la forêt pour aller chez le médecin le plus rapproché retenir son secours pour lorsque la maladie se présenterait ; comme quoi ils étaient éloignés de tous les avantages et de toutes les associations de la vie civilisée ; et cependant quand vous allez dans l'Ontario aujourd'hui et vous voyez ces vieillards entourés de leurs familles et que vous leur entendez raconter l'histoire de leur établissement dans le pays, on ne peut que se sentir indigné en voyant leurs fils se plaindre de ce qu'ils n'ont pas un chemin de fer à leur porte même.

Que sont-ils les griefs du Nord-Ouest ? Ce sont les honorables messieurs de la gauche qui les ont fabriqués pour la plupart. Ils parlent de la politique qui a rapport à la terre, des maux qui en résultent et du départ des gens du Nord-Ouest pour le Dakota, disant qu'ils peuvent trouver là de meilleurs règlements pour la tenure des terres que dans leur propre pays—les honorables messieurs ont fait plus que personne pour créer un sentiment de malaise parmi la population du Nord-Ouest.

A les entendre parler, on s'imaginerait, même dans ce débat, que les règlements concernant la tenure des terres du Nord-Ouest se comparent très désavantageusement aux règlements en vigueur aux Etats-Unis. Le contraste est-il tel ? Quels sont les faits ? Voici la comparaison entre la politique de *homestead* du Canada et celles des Etats-Unis, qui fera voir laquelle est la plus avantageuse pour les colons. Au Canada, le chef de la famille ou toute personne mâle de pas moins de dix-huit ans, a droit pour lui-même à un *homestead*. Aux Etats-Unis, il faut qu'il ait vingt et un ans avant qu'il ait ce droit. Au Canada on peut s'établir sur une quantité quelconque de terre ouverte ne dépassant pas 160 acres ; les sections marquées de nombres pairs sur environ 80,000,000 d'acres des terres les plus fertiles étant offertes au choix. Aux Etats-Unis, dans des terres réservées aux chemins de fer, un homme n'a droit qu'à un *homestead* de 80 acres. Au Canada, un homme a droit à une préemption de 160 acres. Aux Etats-Unis, les préemptions

ont été établies. Au Canada, il obtient sa patente au bout de trois années de résidence. Aux Etats-Unis, pas avant l'expiration de cinq ans. Au Canada, il peut s'établir sur un deuxième *homestead*. Au Canada, il peut commuer par achat, au bout d'un an de résidence. Aux Etats-Unis, il peut commuer par achat, mais on est à recommander que ce privilège soit restreint. Voilà la comparaison entre les règlements pour la tenure des terres dans les deux pays. Nous entendons les honorables messieurs nous dire, et de façon à induire les colons à le croire, que les gens abandonnent le Nord-Ouest à cause des règlements concernant la tenure des terres et qu'ils s'en vont dans le Dakota, où il est à présumer qu'ils auront de meilleurs règlements. Que les honorables messieurs disent que l'on peut améliorer les choses, que le gouvernement peut faire autrement qu'il ne fait ; mais au nom de tout ce qu'il y a de patriotique, au nom de tout ce qu'il y a de vrai, au nom de tout ce qu'il y a de décent, qu'ils ne disent pas ou ne fassent pas leurs déclarations au sujet de notre pays de façon à faire croire que les gens s'en vont dans un pays étranger pour se dérober aux conditions qui existent ici—qu'ils ne fassent pas ces déclarations de façon à laisser les gens sous l'impression que les conditions de là bas sont meilleures que celles d'ici.

L'honorable monsieur a été assez bon de dire que la presse américaine avait toujours le vif sentiment de l'honneur du pays, et je crois que les hommes publics des Etats-Unis ont toujours un vif sentiment de l'honneur et de la prospérité de leur pays. Vous ne les voyez pas se plaindre au monde des règlements relatifs à la tenure des terres dans leur propre pays ; vous ne les voyez pas fournir à leurs ennemis l'occasion de citer de leurs journaux des paragraphes qui tendent à empêcher les gens de venir dans ce pays. J'ai entendu parler d'un journaliste de Fargo, situé dans la partie nord du Dakota, qui, chassé du rez-de-chaussée de son bureau par l'inondation, est monté à l'étage supérieur, et s'étant assis sur une escabelle élevée, après s'être placé les pieds sur une chaise pour les empêcher de se mouiller, s'est mis à écrire. Et qu'a-t-il écrit ? "Magnifique débordement de la rivière Rouge ; perspective magnifique pour la récolte de la saison prochaine." Voilà le genre d'esprit qui crée le Nord-Ouest américain, et c'est l'esprit contraire qui fait tant de tort à notre pays.

Nous avons beaucoup plus à redouter aujourd'hui le sentiment qui paraît dominer les messieurs de la gauche : que la seule chance qu'ils ont de réussir comme politique dans le pays, dépend de la ruine du pays. Nous avons beaucoup à craindre pour notre pays tout ce qu'ils font pour le déprécier et pour alarmer ceux qui se proposent de venir ici partager notre sort—je dis que nous avons beaucoup plus à craindre cela qu'à avoir des appréhensions au sujet de la situation financière du pays ou au sujet d'un prêt sur bonne garantie, de \$22,500,000, qui, nous sommes certains, vu les conditions du marché, de ravoir. Pour ma part, je n'hésite pas à dire—et je ne doute pas le moins du monde de ce que sera le résultat lorsque la population du pays sera plus tard appelée à discuter la question—que le gouvernement aurait failli à sa mission, si, ayant une aussi belle occasion d'assurer le parachèvement du chemin de fer du Pacifique, il avait par timidité, par crainte, par peur de rencontrer de l'opposition à son projet, failli à la tâche de mettre la main à l'œuvre et d'assurer à la population du Canada la construction prochaine du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. CASGRAIN : Je n'ai pas l'intention de prendre part à ce débat ce soir, mais j'ai fait quelques supputations à l'aide des chiffres mis sur le bureau de la Chambre par l'honorable ministre des chemins de fer et j'ai trouvé des différences que je me propose de soumettre à l'examen des honorables députés. Je crois que je suis en état de faire voir que les chiffres qu'il nous a soumis et qu'il nous a mis au défi d'étudier contiennent des erreurs graves. Je vois d'abord

qu'il y a une différence entre les chiffres de M. Schreiber et ceux de l'honorable ministre des chemins de fer quant aux recettes totales. L'ensemble des recettes, tel qu'il est donné par l'honorable ministre des chemins de fer est de \$52,994,702, pendant que celui donné par M. Schreiber n'est que de \$21,318,222, ce qui fait une différence de \$32,676,480. On dira peut-être que cette différence vient du fait qu'il ne donne que l'actif fourni par le gouvernement. Je prends tout l'actif et je le mets à \$53,000,000, comme ils le mettent en chiffres ronds.

Au moyen des chiffres que j'ai et que je crois exacts, je veux démontrer à la Chambre que cette compagnie va construire le chemin de fer sans dépenser un seul sou sortant de son portefeuille. Si du montant total de \$54,728,500, montant donné par l'honorable ministre des chemins de fer comme l'ensemble des dépenses depuis Montréal jusqu'à Kamloops, nous trouvons qu'il faut déduire un nombre d'autres montants pour différentes fins, au nombre desquelles se trouve l'extension depuis Callander jusqu'à Brockville, \$3,270,351; la somme de \$900,000 pour matériel de roulement sur cette extension; pour les ateliers et les machines, \$516,032; outils et machines pour la même, \$352,230. Puis il y a les immeubles pour les stations terminales, \$390,790, tel que mentionné par l'honorable ministre, et formant ensemble la somme de \$5,428,403.

Il y a un autre item pour les extensions et les acquisitions à l'est de Callander—c'est-à-dire l'Atlantique et le Nord-Ouest, la compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada, les avances faites pour la construction, et diverses autres au sujet des garanties déposées par le gouvernement, qui font une autre somme de \$3,963,865 à ajouter à cela, ce qui fait en chiffres ronds la somme de \$9,395,268 dépensée à l'est de Callander. Une autre somme d'argent qui n'est pas allée dans la construction du chemin de fer, c'est le montant déposé entre les mains du gouvernement comme garantie, \$8,710,240, et une autre somme de \$2,128,000 retenue pour payer 5 pour 100 de dividende sur le stock. Ces diverses sommes se montent en tout à \$20,213,503, qu'il faut déduire du montant total des dépenses, c'est-à-dire \$58,695,365. Eh bien! quelle est la balance qui reste entre les mains de la compagnie. Elle accuse un surplus de \$14,532,834, que la compagnie aurait eu si elle n'avait fait aucune acquisition à l'est de Callander. Je soutiens qu'avec ce montant—et les placements qu'elle a faits à l'est de Callander, lesquels doivent rapporter des profits et doivent rapporter certains dividendes—et avec les autres sommes qu'elle va recevoir, en sus du total de \$52,994,702 qu'elle a touché, elle en aura assez, sans l'emprunt, pour construire le chemin de fer d'ici à deux ans; mais pourquoi vient-elle ici? Parce qu'elle a assez d'influence à sa disposition pour obtenir ce qu'elle demande. Elle vient parce qu'elle veut sauver l'intérêt sur son chemin, parce qu'elle veut construire le chemin aussi vite que possible, et qu'elle désire avoir pour elle le revenu du chemin. Ces messieurs veulent construire le chemin sans déboursier un seul dollar de leurs poches, et je vais démontrer qu'ils vont le faire. Nous leur avons déjà donné, en chiffres ronds, \$53,000,000. Que vont-ils avoir dans les deux années qui vont suivre, soit en valeur, soit en argent comptant. Peut-être que l'honorable monsieur va être étonné de la différence qu'il y a entre ses chiffres et les miens, mais je prétends que l'examen de la chose portera le public à accepter les miens comme exacts. D'abord ils vont avoir la balance de la subvention, \$12,210,789. Ils vont avoir les travaux que le gouvernement est à faire exécuter, que l'honorable ministre porte à \$28,000,000, en supposant qu'on ne fera pas d'additions à ce montant. Ils vont avoir une proportion de \$5,000,000 ou de \$6,000,000 dépensés pour les explorations dont \$2,500,000 sur cette partie du chemin de fer qui leur a été donnée. Ils auront le revenu net du chemin pendant deux ans, lequel je place au même chiffre que mon honorable ami qui vient de s'asseoir—à \$1,250,000 par année, ou \$2,500,000 pour les

M. CASGRAIN.

deux ans. Admettant qu'ils n'aient que 5 pour 100 de dividende de leurs placements à l'est de Callander—ce qui en réalité se monte à \$14,000,000, mais que je place seulement à \$10,000,000—ils tireront de cette source \$1,000,000. Comme subventions postales, en prenant le montant donné par l'honorable ministre des chemins de fer lui-même, ils auront \$3,000,000, valeur fixée par lui-même. Il y a une petite dotation de \$200,000, une avance de \$339,235 pour des rails, qui n'est pas créditée, et une autre somme de \$286,000 payée pour un des contrats que le gouvernement leur a adjugés. Prises ensemble, ces différentes sommes forment en chiffres ronds \$51,000,000 qui, avec les \$53,000,000 déjà mentionnés, font une somme totale de \$104,000,000 que va avoir la compagnie d'ici à deux ans; et cependant elle vient dire à la Chambre qu'elle a besoin d'argent. Non, ils ne disent pas qu'ils ont besoin d'argent, mais ils disent qu'ils peuvent en avoir. Ils disent: nous pouvons construire le chemin de fer, mais nous voulons le construire immédiatement, et nous allons le construire en deux ans pourvu que vous nous donniez \$30,000,000. Il est très probable, vu que la chose est dans leur intérêt, et vu que la compagnie est assez puissante pour le faire, qu'ils vont le construire dans cet espace de temps, mais il y plus que cela. Ils auront leurs \$104,000,000 à la fin de ces deux années, et ils veulent en avoir davantage. Ils veulent construire le chemin de fer sans dépenser la moindre partie de leur argent. Voilà ce qu'ils veulent. Voyons maintenant quelle garantie additionnelle le gouvernement va leur donner, ou quelle est la garantie qu'ils demandent et que le gouvernement est disposé à leur accorder. Le gouvernement va leur donner 3 pour 100 sur \$5,000,000 de leur stock pour dix ans. Calculé avec exactitude, cet intérêt donnera pour les dix ans, \$19,500,000. Mais je ne veux pas mettre toute cette somme à leur débit, vu qu'ils placent entre les mains du gouvernement un certain montant afin de garantir l'acquiescement de cet intérêt. Je ne place ce montant qu'à \$7,300,000. Je mets aussi à leur débit le prêt qu'ils sollicitent actuellement, \$22,500,000, et la somme remise pour payer leur dette flottante, laquelle se montera à \$7,500,000. Toutes ces sommes prises ensemble forment le léger montant de \$141,000,000, en outre de \$1,000,000 de garantie qui leur a été remis. L'honorable ministre des finances a l'habitude de faire des calculs; mais je crois que dans l'espèce, mes supputations sont aussi exactes que toutes celles qui se font dans son bureau. Ils vont obtenir \$141,000,000 et ils vont nous rendre par la suite—quoi? Peut-être \$30,000,000. Ils vont donc recevoir en tout, en chiffres ronds, \$111,000,000 pour le coût du chemin. Après avoir fait payer le chemin par le gouvernement, que leur reste-t-il encore entre les mains? Il leur reste une quantité de terres qu'ils valent à \$2.36 l'acre, et qui, d'après leurs prétentions mêmes, vont donner en tout \$50,142,920. Ce n'est pas tout. Ils laissent entre les mains du gouvernement une autre somme de \$35,000,000 en stock. Eh bien! ce stock doit valoir quelque chose. Mettez-le, disons à 50 cents, voilà ce qui restera entre leurs mains—\$17,500,000 lorsqu'il sera vendu. La conséquence sera qu'ils auront en tout, en argent comptant, en terres et en stock, la somme de \$188,747,920, à même laquelle ils auront à rembourser \$30,000,000. C'est là, il faut l'avouer, une somme considérable d'argent pour construire ce chemin. Ils ont dépensé, disent-ils, jusqu'à présent, pour sa construction, \$58,695,365, et ils disent que pour le terminer ils n'ont besoin d'ajouter que \$27,000,000, ce qui fait en tout \$85,695,365, pour compléter le chemin.

Il est très singulier que cette estimation soit la première qui ait été faite, il y a quatre ans déjà, par l'honorable ministre des chemins de fer, quand il a dit, dans les *Débats* de 1830, page 59, vol. I, que le coût du chemin se monterait à \$34,000,000. L'honorable député de Richmond et Wolfe a dit que le chemin coûterait à peu près cette somme. Mais s'il coûte \$85,000,000 en chiffres ronds, ces messieurs du

chemin de fer du Pacifique canadien vont avoir en sus du chemin même, qui va rester entre leurs mains, une somme plus qu'équivalente au coût auquel il nous revient. C'est la déduction que je fais de ces chiffres donnés par l'honorable ministre des chemins de fer. Il est vrai qu'il a une façon toute particulière de faire voir que le chemin de fer ne nous coûtera pas ces montants considérables. Mais je soutiens que tous les items pris les uns après les autres, et que j'ai arrangés dans cet état, peuvent soutenir l'examen que l'honorable ministre a provoqué pour les siens propres. L'honorable ministre prétend, à propos de la quantité de blé que l'on peut récolter dans le Nord-Ouest, que si nous lui donnions une armée de 100,000 hommes, il renouvellerait le miracle des pains et des poissons; qu'il nourrirait les deux continents pendant un an avec 100,000 cultivateurs, qui exploiteraient chacun 320 acres. Il y a probablement 10,000,000 de cultivateurs aux États-Unis, et ils ne récoltent pas la moitié de cette quantité.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable monsieur a probablement trouvé cela dans mon discours. C'est exactement ce que j'ai dit. J'ai dit que cette quantité était de 50 pour 100 plus élevée que ce que produisent les États-Unis.

M. CASGRAIN: L'honorable ministre croit-il ce qu'il dit? Je ne veux aucunement l'offenser, mais la chose me paraît si absurde qu'il me sera permis d'exprimer l'opinion que l'honorable ministre ne le croit pas. L'honorable monsieur peut être capable de faire des miracles, mais on ne voit le miracle des pains et des poissons qu'une fois dans la bible, et il n'a jamais été répété depuis. Les calculs de l'honorable ministre sont faits pour des écoliers, non pour des hommes raisonnables; et en invoquant le même principe d'après lequel on conseille aux enfants de faire leurs chiffres un peu plus gros sur le tableau, je lui dirai de faire de même, afin que le montant qu'il donne paraisse plus gros. Je dois dire de plus que l'on aurait bien pu se dispenser de la petite lettre contenant les instructions adressées à MM. Miall et Schreiber pour scruter les livres. On n'aurait pas du tout dû faire cette petite cérémonie. L'honorable ministre pouvait aussi bien accepter les rapports envoyés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien sans les faire examiner par ces deux fonctionnaires pour faire rapport qu'ils étaient corrects. Ils peuvent être des teneurs de livres très expérimentés, mais je dois dire que s'ils ont prétendu faire, en deux ou trois jours, un rapport complet et satisfaisant de toutes les transactions de cette compagnie, ils doivent nous prendre pour des niais.

Il y a maintenant, M. l'Orateur, une autre chose qui me frappe dans la façon dont ce projet de législation a été présenté. Cela me rappelle le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique, quand il nous a été présenté pour la première fois, il y a trois ans. D'abord, comme nous l'avons dit, il a été fait dans l'obscurité. Il a été déposé sur le bureau de la Chambre à une époque particulière de l'année, au temps spécial où nous étions assemblés ici, et l'on avait l'intention de le faire adopter hâtivement. Je crois qu'on a recours au même truc en cette occasion-ci. Durant la vacance, cet excellent gouvernement a eu la bonté de conclure cette convention avec le syndicat, et il vient aujourd'hui à la Chambre dire à ses amis et aux députés: Nous avons fait ce petit marché; vous devez l'accepter tel qu'il est; de fait, il vous faut l'avaler. Grip en fait une excellente description. Fermez les yeux, ouvrez la bouche, et avalez-le. Voilà ce que les messieurs de la droite ont à faire, et ils ne peuvent faire autrement. Il est vrai que quelques-uns des députés canadiens français n'aiment pas du tout la pilule. Si j'en crois la rumeur qui circule dans les couloirs, il y en a parmi eux qui se cabrent; ils deviennent rétifs sur cette question; quelques-uns d'entre eux ruent par dessus les traits; mais ils vont bientôt se calmer. Je n'ai jamais vu ces conservateurs donner un mauvais vote à leur parti. Ils vont l'avaler.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable député dit que quelques députés ruent par dessus les traits, mais qu'ils vont l'avaler. Qu'est-ce qu'ils vont avaler? vont-ils avaler les traits?

M. CASGRAIN: Ils avaleront tout, comme ils ont avalé la motion d'hier. Ils disent que la motion est perdue et l'argent aussi. Voilà ce que leurs amis disent. Eh bien! j'admire l'honorable monsieur; j'admire son talent magnétique, naturellement. Il est muni de beaucoup de magnétisme. Il y a un autre trait caractéristique de ce prêt qui me paraît tout à fait singulier: j'ai toujours compris que lorsqu'une personne veut emprunter de l'argent, elle prend la somme qu'elle a besoin d'emprunter et elle ne donne pas une somme équivalente. Elle ne remet pas immédiatement l'argent emprunté.

Mais le syndicat veut emprunter une somme d'argent, et ceux qui le composent disent, à même cette somme nous allons vous donner immédiatement \$3,000,000; nous allons laisser la somme entre vos mains. Pourquoi n'empruntent-ils pas de suite la différence? Dans mon opinion, cela simplifierait beaucoup l'affaire. Mais cela aurait fort peu d'importance comparé au fait qu'en dépit de ce beau marché conclu entre le syndicat et ce bon gouvernement, la valeur de leur stock et le crédit de la compagnie n'ont pas haussé d'un farthing; au contraire il y a eu baisse. Je crois que le gouvernement n'a exercé qu'une bien faible influence sur le stock.

L'idée seule que le gouvernement devrait venir en aide à la compagnie ou qu'il allait devenir son associé de quelque façon, a eu pour effet de faire baisser immédiatement le stock. Ce n'est pas beaucoup à l'avantage du gouvernement, que, bien qu'il ait promis quelque chose comme 11 pour 100 sur le stock, cela n'ait rien produit du tout. Il y a un autre point qui m'a frappé dans le discours de l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux.

L'honorable monsieur nous a dit que l'intérêt du chemin de fer du Pacifique canadien était d'avoir une station terminale sur l'Atlantique et un terminus sur les côtes du Dominion, et il est allé jusqu'à Louisbourg; de fait, je suppose qu'il va trouver un autre moyen de traverser le détroit de Canso facilement, se sera, je suppose, de la même façon que pour la production du blé; la chose va se faire par miracle. Eh bien! nous n'allons pas si loin que Louisbourg. Nous allons rester sur la côte. Nous n'irons que jusqu'à Halifax ou à Québec. On a insinué,—et je crois qu'on peut prendre la chose comme une forte insinuation au sujet des demandes futures du chemin de fer du Pacifique canadien—qu'il fallait prolonger la ligne jusqu'à l'Atlantique; et par quelle route?

Sera-ce par le chemin de fer International, qui appartient en partie au ministre de l'Agriculture, ou sera-ce par le chemin de fer Intercolonial, que nous atteindront l'Atlantique? Si l'on atteint l'Atlantique par le chemin de fer Intercolonial, ce soit être avec la connivence ou plutôt avec l'assentiment du gouvernement. Il y a deux manières de faire cet arrangement. Ils peuvent ou louer ou acheter le chemin.

Autant que je puis le voir, l'intention du syndicat ou de la compagnie du chemin de fer du Pacifique serait d'acheter le chemin, ou peut-être, comme ils ont eu déjà nombre de présents du gouvernement, de demander au gouvernement de leur céder le chemin de fer. Peut-être seront-ils assez puissants pour arracher au gouvernement quelque chose de semblable ou de l'obtenir pour une somme nominale. Il ne donne pas actuellement un revenu bien fort au Dominion, et peut-être le ministre des chemins de fer trouverait-il avantageux pour le pays, et très avantageux pour la compagnie du chemin de fer du Pacifique, de vendre à cette dernière le chemin de fer Intercolonial; et peut-être aussi pourra-t-on induire le syndicat à acheter de la compagnie du Grand Tronc le chemin de fer de la rive Nord. Peut-

être que pour cela nous obtiendrions l'aide du secrétaire d'État actuel, qui sait comment s'y prendre pour faire de bons marchés à même ces chemins de fer. Avec cette aide, je ne doute pas que le chemin de fer du Pacifique puisse faire un marché de première classe. Il est bien bon de parler de patriotisme et de toutes ces sortes d'affaires. Nous pouvons nous dire ces choses dans cette Chambre; mais pour ce qui concerne le syndicat, qui est composé d'Américains avisés, de forts capitalistes anglais, capitalistes français très serrés, et aussi de quelques Allemands, je ne saurais dire quels sont les sentiments de patriotisme qu'ils entretiennent envers le Canada. Je ne pense pas qu'il y en ait un seul d'entre eux qui s'occupe le moins du monde du Canada—pas un seul d'entre eux. Je ne pense pas que M. Kennedy ou M. Hill s'occupent le moins du monde de savoir si le Canada augmente ou non son développement, pourvu que leur chemin de fer progresse et qu'il leur donne des profits. Ils nous arracheront tout ce qu'ils pourront, et, de plus, il ne nous auront aucune reconnaissance. Jusqu'à présent, ils ont montré ce que peut faire la puissance de l'argent—they nous ont montré que pour recevoir, il suffit de demander; et ils vont obtenir cela et plus encore.

J'ai lu pour la première fois, cette après-midi, dans les papiers déposés sur le bureau de la Chambre, ce qui concerne cette compagnie de construction, qui paraît faire aussi partie du syndicat, ou qui est en partie composée des actionnaires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je remarque un exposé fait par M. Schreiber à l'honorable ministre des chemins de fer, qui récapitule la dépense de \$53,000,000 et les recettes de \$52,000,000. Il paraît y avoir un excès de dépenses de \$5,790,000. Bien que cette dépense puisse apparaître dans les livres de la compagnie, j'aimerais que M. Schreiber ou M. Miall, qui sont de si bons apurateurs, me disent si ce montant n'a pas déjà été formé des profits que la compagnie de construction a faits par l'entremise de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Si nous examinons les comptes avec soin, nous trouverions probablement que ces \$5,000,000 qui paraissent comme dépense seraient couverts par les opérations que quelques-unes des compagnies ont faites en vertu du contrat. Il y a un vieux proverbe qui a été souvent cité—*festina lente*—hâtez-vous lentement. Ce proverbe n'a pas été appliqué par la compagnie, et la ligne de conduite qu'elle a suivie a été cause, pas précisément d'un désastre pour le pays, mais elle n'a certainement pas produit de profit. Ainsi que je l'ai déjà dit, ce n'est pas parce qu'ils ont besoin d'argent maintenant, mais parce qu'ils ne peuvent pas actuellement se procurer de l'argent pour en faire usage plus tard. Supposons qu'ils n'aient pas du tout l'argent qu'ils nous demandent, je n'ai pas le moindre doute que ces grands capitalistes trouveraient bientôt ailleurs les \$27,000,000 dont ils ont besoin. Ils pourraient vendre leur stock ou ils pourraient attendre un peu, jusqu'à ce qu'ils pussent trouver la somme insignifiante de \$27,000,000. Mais ils sont maîtres de la situation, et ils disent: Nous avons besoin d'argent et nous allons en avoir; nous allons construire le chemin de fer, et quand il sera construit, nous n'aurons pas dépensé un seul sou de notre argent. Voilà le court et le long de l'affaire, et cela fait voir que ce sont des spéculateurs plus avisés que nous le supposons d'abord.

J'aimerais aussi à savoir dans quelle position le second syndicat se serait trouvé si, ayant obtenu l'adjudication du contrat, il s'était adressé au gouvernement et avait demandé la même faveur. Est-ce que l'honorable ministre des chemins de fer l'aurait écouté? N'aurait-il pas dit à ceux qui le composent: Vous avez conclu un contrat, et vous devez vous y conformer. Mais on nous dit que si ce chemin de fer n'est pas construit d'ici à deux ans, il en résultera des conséquences désastreuses.

Eh bien! je ne puis voir comment, mais peut être ne puis-je, à travers mes lunettes, voir aussi bien que d'autres. Je

M. CASGRAIN

ne puis comprendre comment, en augmentant les privilèges de la compagnie—qu'on peut dire régnante sur la moitié du Dominion—comment en augmentant ces privilèges nous allons faire bénéficier le Dominion. Je crois voir dans cette proposition plutôt un arrangement en vertu duquel le gouvernement espère se maintenir au pouvoir afin d'appliquer sa politique nationale.

C'est le sentiment que j'entretiens sur le projet qu'a le gouvernement de venir en aide à cette compagnie. Si j'avais eu plus de temps, M. l'Orateur, pour examiner ces papiers, j'aurais pu apporter des raisons plus fortes. C'est réellement une question très grave. L'honorable premier ministre, je le crains, n'en a pas compris la gravité. Il a été chef du gouvernement durant un long temps, et il aurait pu profiter de cette occasion de réparer les nombreuses erreurs et les nombreuses fautes dont il a déjà fait la confession à cette Chambre.

Je ne dirai pas qu'il est à la fin de sa carrière politique—et certainement que, pour ma part, je ne désire pas le voir en dehors de la vie publique—mais s'il s'était placé au point de vue d'un homme d'État pour considérer cette question importante, il ne l'aurait pas traitée comme un simple politicien partisan. Il devait traiter cette compagnie comme il traiterait n'importe quelle autre compagnie qui s'adresserait à cette Chambre, et il n'aurait pas succombé sous l'influence de ce grand syndicat. Au contraire, il aurait profité de l'occasion de réparer ses erreurs passées, de rendre au pays ce qui lui est dû, et d'ôter à cette compagnie l'odieuse monopole, les privilèges vexatoires dont elle va maintenant jouir pendant les vingt années qui vont suivre.

Après ces observations, M. l'Orateur, je laisse à la Chambre le soin de discuter la question.

M. WOODWORTH: Je n'ai pas l'intention de faire un long discours, mais je crois que, comme représentant un des comités de cette Confédération, comme membre de cette Chambre et comme Canadien, il est de mon devoir de faire connaître à la Chambre et au pays ce que je pense de cette question.

Je ne suis pas certain que ce que je vais dire jette beaucoup de lumière sur la question, et je n'espère pas exposer la question mieux qu'elle ne l'a été, mais je désire faire connaître les raisons qui me portent à donner le vote le plus important que je donnerai peut-être pendant la période que durera le parlement actuel.

La question du chemin de fer n'est pas nouvelle pour cette Chambre ni pour le pays. Il s'agit d'aider une compagnie qui a entrepris d'exécuter des travaux extraordinaires: la construction d'un chemin de fer qui traversera la moitié du continent américain. Pendant plusieurs années, cette question a attiré l'attention des hommes les plus éminents du Canada; elle a attiré non-seulement l'attention du gouvernement et de ses partisans, mais encore l'attention des membres de la Chambre en général; elle a surtout attiré l'attention des membres de l'ancien gouvernement qui siègent aujourd'hui à la gauche et qui en sont les chefs.

Il est bien connu qu'en 1873, fut passé le contrat Allan. Ce contrat donnait 51,000,000 d'acres de terre et \$30,000,000 à une compagnie pour construire un chemin de fer depuis le lac Nipissingue jusqu'à Burrard-Inlet. Tout le monde sait ce qu'il advint de ce contrat. Tout le monde sait comment ce contrat a fini. Tout le monde sait pourquoi il n'a pas eu de suite et pourquoi il nous a été impossible d'obtenir ce que tout le monde, dans le pays, déclarait être une chose importante, savoir: un chemin de fer construit sur le sol canadien et qui irait jusqu'à l'océan Pacifique. Je n'ai pas besoin de développer davantage cette question, mais je désire en faire l'historique aussi succinctement que je le puis.

En 1873, le gouvernement de sir John A. Macdonald a été défait, et le parti libéral, ayant à sa tête l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) et l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), l'a remplacé en cette Chambre.

Ces derniers se sont empressés, pendant la session de 1874, de mettre dans les statuts un acte en vertu duquel ils devaient donner à une compagnie quelconque, pour construire ce grand chemin que le gouvernement précédent n'avait pu construire, \$10,000 par mille et 20,000 acres par mille pour 2,797 milles; ils devaient aussi donner 4 pour 100, pendant vingt-cinq ans, sur la balance qui serait jugée nécessaire pour compléter le chemin. Tous ceux qui ont examiné la question savent que cela représente les montants suivants: \$10,000 par mille pour 2,797 milles formeraient \$27,970,000; le terrain à \$1 l'acre réaliserait \$55,940,000, et 4 pour 100 sur la balance nécessaire pour compléter le chemin, prenant le contrat Foster comme base — et, pour parler ainsi, je m'appuie sur le discours prononcé par l'honorable député de Brant-Sud (M. Paterson) à la session de 1881 (voir page 362, *Débats* 1881, vol. I.)—ces 4 pour 100, dis-je, formeraient \$20,997,500. J'ai ici l'opinion qu'il exprimait lorsqu'il disait que l'honorable ministre des chemins de fer n'avait pas mal fait de prendre le contrat Foster comme base, et il est bien connu que M. Foster n'a pas pu exécuter son contrat et qu'il a dû l'abandonner moyennant \$7,500 par mille, avec une garantie de 4 pour 100 pendant vingt-cinq ans. En réunissant ces montants, on arrive à la somme de \$104,887,500.

Tel est le montant que les honorables messieurs qui siègent aujourd'hui à la gauche et qui étaient alors à la tête du parti libéral, ont mis dans les statuts comme devant être donné à toute compagnie qui construirait un chemin de fer jusqu'au Pacifique, soit une distance de 2,797 milles. Cet exposé est clair et il est véridique.

Ces honorables messieurs ont annoncé la chose dans les journaux de l'époque. En 1877, ils l'ont fait annoncer dans toute l'Europe. Ils ont fait leur possible pour trouver une compagnie qui consentît à construire le chemin, et je donnerai à l'honorable député d'York-Est, alors chef du gouvernement, tout le crédit qu'il mérite pour avoir cherché à constituer une compagnie qui consentît à construire le chemin à ces conditions. Mais il n'a pas réussi, et en 1879, il vint dire franchement à cette Chambre qu'il n'avait pas réussi et qu'il n'avait pu avoir une seule offre raisonnable. Voici ses paroles :

Les honorables membres de la droite et tout le pays savent qu'avant la formation du gouvernement actuel, nous avons, pendant quelques mois, demandé des soumissions en Angleterre pour la construction du chemin d'après ce projet; on sait aussi que M. Sandford Fleming, l'ingénieur en chef, avait été chargé, pendant qu'il était à Londres, de s'aboucher avec des entrepreneurs et des capitalistes, et en même temps, d'obtenir l'aide de sir John Rose, qui en plusieurs occasions s'était fait l'agent actif, énergique et patriote de la Confédération, tout cela, dans le but de réaliser ce projet. Mais l'on me dit que, malgré tous nos efforts, nous n'avons pas du tout réussi à obtenir une seule offre—une seule a été faite, mais elle ne convenait pas—pour la construction du chemin à ces conditions qui étaient : la concession de 20,000 acres de terre et 10,000 en argent, par mille, avec une garantie de 4 pour 100 sur la balance qui serait représentée comme nécessaire.

Ces paroles sont très sincères et très précises, car elles ne se bornent pas seulement au contrat Foster qui était de \$7,500 par mille. On était disposé à donner soit \$7,500, soit \$15,000 par mille à une compagnie qui, après avoir offert des garanties suffisantes, s'engagerait à construire le chemin. Le premier ministre d'alors disait : "Aucune condition ne saurait être plus explicite; il serait difficile de trouver des conditions plus favorables." La Chambre, je crois, admettra avec moi qu'il serait difficile de trouver des conditions plus favorables que celles par lesquelles on accorde 4 pour 100 pendant vingt-cinq ans, lorsque le montant pourrait être de \$10,000 ou \$20,000 par mille. Ce discours fut prononcé lorsque l'honorable ministre actuel des chemins de fer demanda à la Chambre d'adopter des résolutions dans lesquelles on sollicitait le gouvernement du jour de transmettre à des fidéicommissaires qui devaient les vendre au moins \$2 l'acre, 100,000,000 d'acres de terre, dont le produit devait constituer un fonds destiné à construire le chemin de fer du Pacifique.

Les années se sont écoulées. Le gouvernement était tout à fait incapable d'obtenir une seule offre pour construire le chemin à ces conditions.

Les membres de ce gouvernement ont perdu le pouvoir; ils furent dispersés aux quatre vents du ciel après les élections de 1878. Ils revinrent avec des forces affaiblies, et les "chefs ennuyés de la chasse," pour employer une expression empruntée à sir Walter Scott, vinrent à la Chambre rencontrer leurs anciens adversaires, qui les remplacèrent à la droite. Le gouvernement que j'ai l'honneur et le plaisir d'appuyer s'empara de nouveau de la question, et en 1879, demanda à la Chambre de passer certaines résolutions mettant de côté 100,000,000 acres de terre pour construire ce chemin. Alors, M. l'Orateur, la gauche montre son jeu. En 1879 l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), félicita les très honorables sir John Macdonald et sir Charles Tupper, en les nommant, de l'avoir secondé dans sa tâche ardue et dans les efforts qu'il avait faits au sujet de ce chemin. Je crois que ces paroles étaient honnêtes et sincères, et je crois que l'honorable monsieur a fait des efforts énergiques pour construire le chemin. Ces paroles ont été insérées dans les *Débats* du jour.

Mais quelle a été la conduite de ces honorables messieurs? Nous étions portés à croire qu'ils auraient cherché, comme Canadiens patriotes, à aider au gouvernement dans les efforts qu'il faisait pour construire ce chemin, projet contre lequel s'étaient émoussée leur énergie. On leur demanda de ne pas considérer cette question au point de vue du parti; on leur demanda s'il n'y avait pas assez de sujets de lutte dans la politique nationale; on leur demanda s'il n'y avait pas, pour le parti libéral, d'autres moyens de faire la guerre que cette grande question qui affectait tout homme, toute femme et tout enfant de la Confédération, question sur laquelle deux gouvernements forts étaient venus s'échouer par l'esprit de parti, par la pire des rivalités qui existent dans ce pays. On leur a demandé, dans des termes que je citerai et qui, pour citer un autre auteur, "devraient être affichés sur la porte de toute assemblée délibérative," on leur a demandé, dis-je, de ne pas envisager cette question au point de vue étroit et mesquin du parti. En 1880, l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, disait :

Nous avons assez de la politique nationale, sans que nous fassions une question de parti de la question du chemin de fer du Pacifique. Si nous tombons à propos de la politique nationale, les honorables messieurs de la gauche nous remplaceront, indépendamment de la politique du chemin de fer du Pacifique. Après avoir tracé cette ligne de démarcation, unissons-nous comme des frères sur la grande question nationale du chemin de fer canadien du Pacifique, ne tenons pas compte des anciens partis, ne montrons pas que nous sommes libéraux ou conservateurs, mais que nous sommes Canadiens, et que, dans toutes nos paroles, que nous siégeons à la droite ou à la gauche de la Chambre, nous montrions que nous devons au Canada, à nous-mêmes et à nos enfants, de faire tout ce que des hommes peuvent faire pour prêter main-forte à ceux qui se sont engagés à exécuter une grande œuvre nationale, du succès de laquelle dépendent les progrès rapides et la prospérité de notre commune patrie.

Jamais paroles plus patriotiques ne sont tombées des lèvres d'un homme public; elles sortaient de la bouche d'un homme qui avait été félicité par l'ancien premier ministre comme lui ayant donné toute l'aide possible lorsqu'il occupait son siège de ce côté-ci de la Chambre. Voyons la différence d'opinion qui existe aujourd'hui au sujet de cette grande question entre le parti libéral et le parti conservateur. Le gouvernement a-t-il eu, dans une seule occasion, de l'aide des honorables membres de la gauche, relativement à cette question? Non, M. l'Orateur; lorsque—chose à laquelle ils ne s'attendaient pas, mais à laquelle nous nous attendions, car les élections partielles leur avaient fait comprendre que leurs jours étaient comptés—lorsque, dis-je, ils revinrent à la lutte, ils étaient dégoûtés, consternés, farouches; mais ils n'étaient pas autant dégoûtés d'eux-mêmes que du peuple. La colère les commanda et ils ne voulurent pas obéir à la raison ni à leur jugement, mais, voyant leur ambition déçue, ils se laissèrent emporter par les préjugés et l'esprit de parti, même en présence de cette

grande question. Habités à la guerre comme ils l'étaient, ils ne refusèrent pas seulement de prêter main forte au gouvernement, lorsqu'il s'est agi de cette question, mais ils employèrent des serbes dans toute la Confédération pour nuire au crédit du pays, afin d'empêcher, s'ils l'avaient pu, le gouvernement de construire le chemin.

Ces résolutions de 1879 n'ayant pas réussi, le gouvernement revint à la charge en 1880 et demanda à la Chambre de permettre que l'on construisît les 125 milles de Yale à Kamloops. L'opposition disait : non, vous ne construirez pas un seul mille de chemin. Le chef de la gauche, qui se prétendait ressuscité, qui disait qu'il était un revenant politique, le chef de la gauche, avec sa grande puissance de dialectique, avec l'expérience qu'il avait acquise au barreau, avec toutes les forces de son esprit, fit un discours de six heures pour montrer qu'il était impossible de construire le chemin, et qu'après qu'il serait construit, il n'aurait aucune valeur. La chose la plus triste dont vous puissiez être témoins, c'est de voir un grand esprit prostituer ses facultés dans le but de faire manquer, si possible, une grande œuvre publique et chercher à déuire jusqu'à l'espoir de construire ce chemin de fer.

J'ai pris la peine d'examiner les *Débats* pour voir ce que ces messieurs avaient dit ; ma plume se refusait à faire un plus grand nombre d'extraits. C'est quelque chose de semblable à l'homme qui portait un voyage de pommes. On lui demanda pourquoi il ne jurait pas ; il répliqua qu'il ne pouvait pas donner une idée exacte de la chose. Je ne crois qu'il y ait ; dans ce pays, une plume ou une voix qui puisse en faire justice.

J'ai parcouru les *Débats* pour voir si ces messieurs avaient dit un seul mot, inspiré par le patriotisme, pour aider le gouvernement dans cette grande œuvre, mais je n'ai rien trouvé. Néanmoins, j'ai recueilli quelques expressions dont ils faisaient usage, et j'aurais pu, recueillir assez pour occuper le temps de cette Chambre pendant une semaine, mais je ne demanderai que quelques instants pour les lire. Je veux les lire une fois pour toutes. Je désire les mettre ensemble, afin que lorsque nous serons arrivés aux prochaines élections ils puissent servir à d'autres questions de même nature, tout comme un avocat fait d'un bref qu'il met en réserve pour l'utiliser lorsqu'il aura des causes analogues. Quand j'assisterai à une assemblée publique, je ne serai pas obligé de les chercher de nouveau, mais je pourrai les lire immédiatement, ou un autre pourra le faire pour moi. L'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) disait, en 1879, vous trouverez ces paroles dans les *Débats* de 1879, vol. 2, page 1969 :

Si l'on veut coloniser cette région, si l'on doit laisser disponible une certaine largeur, disons vingt milles, des deux côtés de la ligne, je crois que les autres terres doivent être cédées à bon marché, ou pour rien, afin d'y attirer les colons. Car, après tout, l'argent que l'on pourra retirer de la vente de ces terres, ne représente point l'équivalent du travail et de la prospérité que produirait une nombreuse immigration. Ces colons feront plus pour enrichir le pays qu'on ne réalisera en réservant toutes les terres arables pour les vendre à un prix élevé.

A la page 1905, vol. 2, des *Débats*, 1879, il dit encore :

En conséquence, nous devons nous décider, si nous voulons coloniser cette contrée, à dépenser une forte somme d'argent pour aider aux colons à s'y rendre et pour leur donner gratuitement des terres, lorsqu'ils y seront rendus. Voilà ce que je crois.

A la page 1970, dans le même volume, il dit encore :

En conséquence, je suis surpris que le premier ministre ait prétendu que l'ex-ministre avait perdu cinq ans. Nous verrons quel sera le bilan des cinq années prochaines, quel sera le résultat de tous les plans de l'honorable monsieur.

Or, M. l'Orateur, ces paroles étaient à peine lues par le peuple, qu'il y avait un contrat de déposé sur le bureau de la Chambre, lequel déclarait qu'une compagnie était prête à construire ce chemin moyennant une certaine somme d'argent. A la page 1901 du même volume, l'honorable membre disait aussi :

M. WOODWORTH.

Il (sir Charles Tupper) n'a pas hésité un instant à dire, malgré tout cela, qu'il espérait aller en Angleterre et y obtenir la sympathie active du gouvernement anglais. Comme Canadien, j'espère sincèrement que malgré les mauvais procédés du Canada envers la Grande-Bretagne, le gouvernement anglais nous témoignera cette considération qu'il a toujours été jusqu'ici disposé à nous montrer ; mais je dois dire, en même temps, que si j'étais un homme d'Etat anglais, chargé de protéger le commerce anglais et les ouvriers anglais, il me serait impossible de donner la moindre attention au projet de l'honorable monsieur.

Cela a été envoyé en Angleterre. Je n'ai pas besoin de dire comment la chose a été accueillie. Je n'ai pas besoin de dire que presque en même temps que ce discours, fut envoyé cette fameuse dépêche du gouverneur général de l'époque ; je n'ai pas besoin, non plus, de dire, comment le chef du gouvernement a tout à coup mis fin au débat, en disant à celui qui, à cette époque, était chef de la gauche : " Eh bien ! le gouverneur général est ici l'agent de Sa Majesté ; c'est un officier impérial ; il a le droit d'envoyer à sa royale mistress les dépêches qu'il lui plaît, et cette Chambre n'a rien à y voir." Et l'honorable député d'York-Est s'est assis et n'a rien dit de plus, car il savait que c'était la vraie doctrine constitutionnelle. Qu'était cette dépêche ? Elle disait que, vu le fait que cinquante-deux millions d'habitants du pays limitrophe avaient une politique protectrice et presque prohibitive, il croyait, comme libre-échangiste de l'école de Cobden, qu'il était nécessaire, dans l'intérêt du peuple canadien, que nous eussions un tarif différent de celui que nous avions avant 1879. Cette dépêche a été envoyée et les honorables messieurs étaient très curieux d'en connaître le contenu ; mais leur curiosité se modéra, lorsqu'elle fut publiée dans tous les journaux.

A la page 1899, vol. 2, des *Débats* de 1879, l'honorable monsieur dit :

Il m'a fait plaisir d'entendre l'honorable ministre des travaux publics déclarer que les premiers contrats que nous avons passés pour établir une voie de communication depuis le lac Supérieur jusqu'à la Rivière Rouge, étaient tout autant à l'avantage de la Colombie Anglaise que si la dépense avait été faite dans cette province même. Je ne doute pas que l'honorable ministre ait raison, car il doit paraître évident que le chemin de fer sera un misérable fiasco, à moins qu'on ne prenne des mesures pour transplanter sur ce territoire situé au centre du continent une population nombreuse ; et si nos colons n'ont pas accès à nos prairies de l'ouest aussi facilement que nos voisins peuvent avoir accès aux leurs, nous ne saurions jamais espérer avoir une forte population dans cette contrée.

M. Mackenzie, sur la question du chemin de fer, disait, page 1967, vol. 2 des *Débats* :

Le fait est que personnellement et politiquement, j'ai toujours été dévoué à l'établissement de cette contrée, et j'ai toujours favorisé les intérêts que le Canada pouvait y avoir. J'ai toujours considéré le Nord-Ouest comme devant consolider et augmenter notre puissance.

Je vais encore parler du discours que l'honorable ministre des chemins de fer prononçait en 1879, lorsque dans le feu de l'enthousiasme qu'il a toujours montré, il parlait de cette question ; et je crois qu'il n'y a pas en Canada ou ailleurs un seul de ses adversaires politiques qui ne dise que sur cette grande question publique, il n'a jamais dévié d'un iota des principes qu'il émettait lorsqu'il entra pour la première fois en parlement, et qu'il a été, envers et contre tout, l'avocat patriote de ce chemin et de son pays ; et, M. l'Orateur, bien que l'on puisse dire qu'il s'est servi d'un langage extravagant au sujet du Canada, de ses productions et de ses grandes ressources, bien que des hommes qui ne connaissent pas le pays puissent dire cela, quant à moi, je ne crois pas qu'il soit au pouvoir d'un membre de cette Chambre d'employer un langage trop extravagant relativement à l'avenir de ce grand pays.

Cependant, M. l'Orateur, même dans le cas où il aurait employé un langage extravagant, ne faudrait-il pas lui pardonner ? Ne pardonne-t-on pas à l'Ecossois lorsqu'il dit que le chardon est plus doux que le satin ? Ne pardonne-t-on pas à l'Irlandais lorsqu'il dit que le trèfle est le plus bel emblème du monde ? Ne pardonne-t-on pas au Français lorsqu'il s'enorgueillit de sa fleur de lis ? M. l'Orateur, lorsqu'un homme parle de son pays, l'on devrait lui par-

donner les extravagances qu'il commet aussi facilement qu'on les lui pardonne lorsqu'il parle de sa mère; et tous ceux qui aiment leur nationalité et leur pays et qui réfléchissent un seul instant, ne peuvent s'empêcher de pleurer lorsqu'ils entendent quelqu'un parler de son amour pour son pays et de son amour pour sa mère.

En 1879, l'honorable ministre des chemins de fer, parlant de l'honorable M. Cartwright—il me pardonnera si je mentionne son nom, j'oublie le nom du comté qu'il représentait alors, il en a tant représenté, ils le demandent tous—l'honorable ministre des chemins de fer, dis-je, disait, (voir page 466, *Débats*):

Je dis que le langage dont l'honorable monsieur s'est servi, injustement, sans patriotisme et malhonnêtement, puisqu'il ne contenait pas la vérité, je dis que le langage n'est pas digne d'un homme d'Etat canadien. Emettre, en pleine Chambre des Communes, des déclarations qui, demain, seront répétées à Washington et à New-York, déclarations comportant que nous sommes aux pieds des Américains, que nous sommes comme l'argile sous la main du potier, que nous ne vivons que par la faveur des États-Unis, et qu'ils peuvent adopter une politique qui nous écrasera; voilà ce que je considère comme un langage qui manque de patriotisme, et je répète qu'il ne contient pas la vérité.

On serait porté à croire que le parti dont l'honorable député d'York-Est était le chef, tout égaré qu'il fût, aurait eu assez de patriotisme pour le mettre bien au-dessous des atteintes de l'honorable ministre des chemins de fer. On serait porté à croire que le chef du parti libéral se serait levé et aurait dit: Non; je ne veux rien dire qui nuise au crédit du Canada, ni aux ressources qu'il offre aux immigrants. Il n'a pas dit qu'il désirait que ce chemin fût construit et que cette contrée fût peuplée. Mais, voici ce qu'il disait, ainsi que le rapportent les *Débats*, page 467, volume dont j'ai déjà cité des extraits:

Mais l'honorable monsieur déclare que la politique proposée, est véritablement celle qui doit favoriser la prospérité du pays; il prétend qu'un système protecteur peut seul rendre une nation grande et glorieuse, et il nous a fait voir le tableau d'un grand et magnifique pays, florissant et prospérant sous l'égide de la protection. Il dit que nous avons la meilleure moitié du continent; je voudrais bien que ce fût vrai. Mais je sais que c'est une assertion un peu risquée de sa part. Tout le monde sait bien, ou du moins, je croyais que tout le monde savait, que nous avons la pire moitié. Nous possédons un excellent pays, que nous pouvons conduire à bien; mais ce ne sera pas au moyen de semblables exagérations, qui ne servent qu'à nous exposer à la risée des autres.

Voilà ce que disait l'honorable député de York-Est en réponse au ministre des chemins de fer; voilà ce que disait cet homme qui n'avait quitté que depuis quelques heures son poste de chef d'un gouvernement qui avait quatre-vingt-cinq voix de majorité dans cette Chambre; voilà ce que disait cet homme à qui le peuple de ce pays avait confié, avec le soin de ses destinées, celui de former son opinion publique; voilà ce que disait cet homme à qui le peuple avait confié le soin d'augmenter son influence et sa prospérité matérielle, cet homme qui, en 1874, avait pris possession du pouvoir au milieu des applaudissements du peuple, et qui, jusqu'en 1878, a commandé une majorité considérable en cette Chambre. Je n'étais pas alors membre de cette Chambre, mais je désirais comprendre cette grande question, voir exactement quelle était à cet égard l'opinion publique, m'assurer ce qui avait été fait et dit des deux côtés, et j'ai lu attentivement les discours des principaux hommes des deux partis. Aujourd'hui, du siège que j'occupe en Parlement, je dis sincèrement que si les gens prenaient le temps de lire ce recueil de discours prononcés dans cette enceinte, qu'ils fussent grits ou tories, pourvu qu'ils eussent dans le cœur l'amour de leur pays, et dans la tête une intelligence saine, ils arriveraient à la conclusion, la seule possible, que le parti libéral n'a pas traité cette question d'une façon qui leur fasse honneur comme Canadiens. S'ils avaient agi autrement, le peuple de ce pays tiendraient aujourd'hui les libéraux en plus haute estime.

En même temps que cette déclaration, je désire, pour que la chose figure dans les *Débats*, lire quelques lignes extraites d'un discours prononcé par l'homme distingué qui est au-

jourd'hui dans la mère-patrie et qui fait tout en son pouvoir pour faire mieux connaître le Canada à l'étranger et pour diriger l'immigration vers nos rivages. Pendant cinq ans, il a occupé la position la plus élevée qu'un homme puisse occuper dans ce pays. Pendant cette période, il s'est mêlé à notre peuple, il a aimé nos amusements d'hiver, et notre froid climat; il a joué de nos magnifiques étés, et à son retour en Angleterre, il a employé l'influence de sa position sociale et de son autorité parlementaire, son prestige, comme fils aîné de la maison d'Argyle, et les connaissances qu'il avait de notre pays; il a employé tout cela à favoriser les intérêts canadiens. Je veux comparer ce langage à celui de l'ex-premier ministre, qui, j'en suis sûr, aimerait aujourd'hui voir ce qu'il a dit, enlevé des *Débats*, quoiqu'il ait fait cet énoncé sur le parquet de la Chambre comme homme public, comme chef d'un grand parti; et, bien que la comparaison puisse lui déplaire, il ne peut pas, aujourd'hui, s'opposer à ce que l'on compare ses paroles avec celles de l'homme distingué qui, il n'y a pas encore bien longtemps, gouvernait notre pays.

Voici ce que disait le marquis de Lorne dans son discours de Birmingham:

Le grand épouvantail—car ce n'est rien de plus qui s'offre aux yeux de plusieurs lorsqu'ils voient un mouvement d'émigration se faire vers le Canada, c'est le prétendu grand froid de ce pays. C'est une frayeur que la nature du climat ne justifie pas. Le climat est très salubre. Les fièvres, qui ne sont que trop communes dans certaines parties des États-Unis, y sont inconnues. Les hommes vivent jusqu'à un âge très avancé; et il en est ainsi pour quelques Anglais et plusieurs Français, lorsque plusieurs générations ont vécu sur le sol canadien, nous voyons la race plus vigoureuse, si possible, qu'aux temps des premiers colons. Le froid dure certainement cinq ou six mois de l'année, mais c'est un froid sec, et excepté sur les côtes de la mer, il se fait moins sentir qu'ici. Ce que disait la vieille Écossaise est très vrai. Elle écrivait à sa famille pour lui dire: "Il était beau de voir les petits enfants jouer dans la neige sans se mouiller les pieds." Pendant tout l'hiver la neige est sèche et poudreuse. Les saisons canadiennes ne varient pas. On est certain qu'il fera constamment froid en hiver et constamment chaud en été, et pendant toute l'année, un soleil brillant anime les paysages. En tout cas, ce que nous désirons, c'est que les avantages du Canada soient connus, afin de porter les gens à bien les considérer en les comparant à ceux qu'offre les États-Unis. D'après ce que je connais personnellement, je crois que le Canada peut soutenir avantageusement la comparaison. Quant au climat, celui de ses diverses provinces est aussi agréable aux hommes des races du nord que celui que peut offrir une partie quelconque de l'Amérique. Son sol est aussi riche, son gouvernement est plus libre, et les facilités qu'il offre, non-seulement pour le bien-être de la vie, mais aussi pour l'acquisition d'une fortune relative, sont tout aussi grandes. Il est vrai que l'on n'y fait pas aussi souvent de fortunes rapides; mais, d'un autre côté, il y a beaucoup moins de pauvreté. On y trouve une égalité de fortune que l'on rencontre difficilement ailleurs, en prenant le peuple en général.

Je le demande: un Canadien pourrait-il citer ces paroles devant une réunion composée de Canadiens et ne pas être applaudi à outrance? Chaque parole de ce discours sera applaudie. Et cependant, l'ex-premier ministre, le chef de son parti, a eu la hardiesse de dire que l'honorable ministre des chemins de fer, en déclarant que cette Confédération était un magnifique pays, qu'il offrait de grands avantages à ceux qui venaient s'y établir, et qu'il était destiné à devenir la patrie d'un peuple grand et prospère, avait rendu son pays la risée de l'univers.

En 1880, l'honorable député d'York-Est, disait, d'après les *Débats*, vol. 2, page 1530:

Lorsque les opérations de 1877 furent complétées et que le tracé de la route de Burrard-Inlet fut terminé, ce modèle de tracé a été transmis en Angleterre. Dans l'intervalle, nous avons réuni, dans un volume, plusieurs renseignements au sujet du pays, sa flore, sa faune, son sol, son climat, sa géologie, ses minéraux, etc.; nous en avons envoyé des exemplaires à tous ceux qui s'informaient de l'ouvrage. Nous avons aussi fait réimprimer l'acte de 1874; nous en avons envoyé un nombre suffisant d'exemplaires à Londres et nous en avons distribué d'autres aussi. Enfin, nous avons fait tout en notre pouvoir pour faire connaître le pays.

Cela était très patriotique, mais cela était dit lorsque l'honorable membre était ministre. Comment a-t-il pu, si peu de temps après, venir faire l'énoncé dont j'ai parlé? Mais, en 1877, il avait un aide puissant lorsqu'il expédiait cet ouvrage à l'étranger, employait des géologues, faisait exa-

miner la flore, la faune et le sol du pays, et dépensait des dizaines de milliers de dollars en annonces, à la faveur de son acte de 1874, pour construire le chemin. Son ministre des finances était alors l'honorable membre qui a charmé la Chambre ce soir, l'honorable député de Huron-Sud. Je vais vous montrer comment il l'a aidé. Il a fait tout en son pouvoir pour l'aider, avec le même patriotisme déployé par l'honorable député d'York-Est et l'honorable député de Durham-Ouest en 1880. L'honorable ministre des chemins de fer parla encore de la question qui lui était la plus chère : le développement de ce pays par un chemin de fer construit sur notre propre sol. Je lis, à la page 149 des *Débats* de 1877 :

L'honorable monsieur, dans son exposé de ce soir—et je regrette qu'il ait parlé de la sorte—

C'était l'honorable ministre des finances de 1877, le même, je crois, qui est aujourd'hui le député de Huron-Sud :

a parlé en terme de mépris des entreprises de chemin de fer de ce pays.

C'était pendant l'année même où le chef du gouvernement, l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) dépensait \$10,000 en annonces pour trouver quelqu'un qui construisit ce chemin de fer pour près de \$105,000,000, en prenant comme point de comparaison le contrat Foster :

L'honorable monsieur a prétendu que ceux qui employaient leur argent à favoriser les entrepreneurs de chemins de fer du Canada, le perdraient. Je dis que c'était, là, de la part de l'honorable membre, une déclaration anti-patriotique.

N'avez-vous pas pensé que le ministre des finances d'alors, qui occupait une position élevée, le gardien des finances de ce pays, l'homme qui, plus que tout autre, devait préparer sa politique fiscale, qui en était directement responsable, et qui siégeait aux côtés de son chef, lorsqu'il y avait dans les statuts un acte à l'effet de construire ce chemin aux frais extraordinaires qu'ils estimaient alors, bien qu'ils racontent aujourd'hui une toute autre histoire ; n'avez-vous pas pensé, dis-je, qu'il se serait levé pour dire : " Je n'ai pas fait un tel exposé anti-patriotique ; si j'ai dit de telles choses, je les retire ; je n'ai jamais pensé ainsi. Nous publions des annonces en Angleterre, nous en publions dans toute l'Europe, et en Amérique, pour trouver quelqu'un qui construisit ce chemin ; nous dépensons \$10,000 en annonces et je voudrais n'avoir rien dit d'anti-patriotique. Je voudrais n'avoir jamais dit que ceux qui ont placé leurs capitaux dans les entreprises de chemins de fer de ce pays les perdraient, car ce n'est pas vrai." Il ne l'a pas fait. Il se leva ; mais on le croirait difficilement, les électeurs de l'honorable membre ne croiraient pas qu'il a parlé ainsi, si les *Débats* n'étaient pas ici pour le prouver ; ils ne le croiraient pas s'ils avaient entendu son discours de ce soir ; il se leva et dit : " Ils l'ont perdu ! " Cela a terminé cette affaire. Cela a été jusqu'en Angleterre, et il ne faut pas s'étonner que, du fond de son cœur, le premier ministre, en 1879, ait dit que bien qu'il n'y eût pas de conditions plus avantageuses, ils n'avaient pas eu une seule offre, bien qu'ils eussent employé comme agents M. Sandford Fleming et sir John Rose. L'honorable ministre des finances disait alors que tous ceux qui mettraient un seul dollar dans les chemins de fer de ce pays, le perdraient. De beaux hommes pour construire un chemin de fer.

Lorsqu'ils faisaient tous ces énoncés, lorsqu'ils disaient que le Canada n'était pas un pays où il fallait s'établir, lorsqu'ils travaillaient comme hommes de parti, pour obtenir un avantage de parti, n'ayant, en apparence, aucun souci de ce que deviendrait le Canada, et qu'ils voulaient seulement empêcher le gouvernement de construire ce chemin, les chefs même du gouvernement qui, ils le disaient, les avaient aidés lorsqu'ils formaient le gouvernement et qu'ils voulaient le construire,—je dis cela, avant que les gens aient lu les *Débats*, ou avant qu'ils aient lu les journaux qui contiennent ces énoncés, l'énoncé de l'honorable député d'York-

M. WOODWORTH

Est qui, en désignant du doigt l'honorable chef du gouvernement, le très honorable sir John A. Macdonald, disait : " Vous dites que nous avons perdu cinq ans ; nous vous surveillerons pendant les cinq prochaines années, et nous verrons ce que vos travaux vaudront ; je vous dis que vous ne pouvez pas construire le chemin ; \$120,000,000 ne construiront qu'un chemin de colonisation ; \$121,000,000, dit-il—il mit un million de plus.....

M. BLAKE : Pas du tout.

M. WOODWORTH : *Vice versa*. Je le prouverai.

M. BLAKE : Vous le prouverez *vice versa*.

M. WOODWORTH : Je remercie l'honorable monsieur de m'avoir interrompu, car, maintenant, je la prouverai chose, bien que cela prenne un peu de temps.

M. BLAKE : Vous feriez mieux de demander à l'honorable ministre des chemins de fer si vous avez raison ou non.

M. WOODWORTH : Je ne le lui demanderai pas. Je resterai debout et ferai mon discours, et bien que je respecte l'honorable ministre des chemins de fer et que je sois fier de lui, comme canadien, je ne crois pas qu'il serait fier de moi s'il pensait que je suis venu devant le parlement sans être préparé à recevoir une interruption de l'honorable député de Durham-Ouest.

J'ai ma preuve ici, M. l'Orateur. J'ai dit qu'il avait porté les dépenses à \$121,000,000, ou que l'honorable député de York-Est les avait portées à \$120,000,000.

M. BLAKE : Pour un chemin de colonisation.

M. WOODWORTH : Je n'ai pas dit cela.

M. BLAKE : Vous l'avez dit.

M. WOODWORTH : Je vous demande pardon. Je sais que l'honorable membre a dit que \$84,000,000 ne construirait qu'un chemin de colonisation, mais il n'a pas dit que \$120,000,000 construirait un bon chemin.

M. Mackenzie a fait l'énoncé suivant :

Je suis certain d'être dans les bornes de la vérité en portant ces chiffres à \$121,500,000, et qu'il sera impossible de construire quoi que ce soit que l'on pourra appeler un chemin de fer ; on ne construira autre chose qu'un simple tramway, pour le montant maintenant mentionné (\$34,889,618.) comme l'honorable monsieur le dit d'après l'ingénieur en chef. (Page 1532, *Débats*, vol. 2, 1880, Mackenzie.)

M. BLAKE : Ecoutez ! écoutez !

M. WOODWORTH : Ce n'est pas la première fois que l'honorable député de Durham-Ouest m'interrompt. Il s'est donné le plaisir recherché—et je ne doute pas que ce fût pour lui un plaisir—lorsque j'ai parlé pour la première fois en cette Chambre, lorsque je me suis levé pour la première fois en cette Chambre, de prouver qu'il comprenait les hommes et leurs sentiments ; qu'il avait lui-même de beaux sentiments, qu'il était un chef excellent, un grand homme, et pour montrer qu'il pouvait conduire avec succès, lui, l'ancien membre de la Chambre, le chef aimé de son parti, regardant un membre qui lui était très inférieur en talents, lorsque moi, député de King, Nouvelle-Ecosse, je faisais un énoncé qui était parfaitement vrai—et l'honorable député de Queen, Ile du Prince-Edouard, se leva immédiatement après pour corroborer ce que je disais en parcourant les *Débats*—lui, le chef de la gauche, dit : " à l'ordre." L'honorable député de King reprit son siège, comme il était de son devoir de le faire et le député de Durham-Ouest dit :

Je ne me lève pas pour soulever une question d'ordre parce que l'honorable membre a employé un langage non parlementaire, mais parce qu'il fait un énoncé qui n'est pas vrai. S'il était vrai, le député de Queen, Ile du Prince-Edouard, ne pourrait pas siéger en cette Chambre ; il ne pourrait pas être l'avocat auquel M. Robertson a confié sa cause et siéger en cette Chambre.

Et M. Davies se leva et dit : " Oui, j'ai été l'avocat de M. Robertson jusqu'à ce que je vins au parlement " ; naturellement, en cette Chambre, il n'agissait pas comme avocat ;

c'est cela même que j'avais dit. Je ne me suis pas levé pour lui répondre, j'étais un jeune membre.

Je ne tiens pas à dire cela. Si je reste ici assez longtemps je deviendrai un ancien député probablement. J'espère que je verrai toujours l'honorable député en face de moi. Nous ne pouvons le perdre pour nos débats. C'est un homme trop capable pour que nous le perdions. Je dis que l'honorable député admet que la somme de \$120,000,000 suffirait pour construire le chemin et l'honorable député de York-Est a parlé de \$121,000,000. Ensuite ils ont parlé d'un calcul tout à fait différent qui donnait une somme de \$34,000,000 ou à peu près. Mais après avoir parlé de ces montants considérables, ils n'ont pas fait la distinction et n'ont pas dit que les \$120,000,000 construiraient un chemin de première classe, mais ils ont dit: Avec cet argent vous ne pouvez construire qu'un chemin de colonisation. Si l'honorable député du Durham-Ouest avait fait la distinction, s'il avait désiré être aussi loyal qu'il a été prétentieux et ampoulé, il aurait fait la distinction entre les deux montants et il aurait dit que \$34,000,000 ne pourraient construire qu'un chemin de fer de colonisation, mais que \$120,000,000 construiraient un chemin de première classe. Mais il ne l'a pas dit, et en sa qualité d'avocat de chancellerie, il sait ce qu'il dirait à un témoin qui se rendrait coupable d'un *suppressio veri* de cette espèce, et il sait ce qu'il dirait au tribunal devant lequel il plaiderait au sujet d'un semblable témoin. Je dis que leurs paroles avaient à peine été lues par la population du pays, alors qu'ils promettaient de surveiller et de voir quels changements une période de cinq années pourrait amener, lorsque la Chambre fut subitement convoquée pendant l'automne de 1880. Le contrat fut déposé sur le bureau de la Chambre et le gouvernement dit: "Vous avez dit que \$7,500 par mille pour toute la longueur du chemin, savoir: 2,797 et 20,000 acres de terre par mille, et \$10,000 par mille suffiraient pour la construction de ce chemin, mais vous ne pouvez trouver un seul homme qui soit disposé à placer un dollar dans une semblable entreprise. Voici un contrat qui pourvoit à ce qu'un chemin de première classe sous tous rapports soit construit moyennant 25,000,000 d'acres de terre, \$25,000,000 en argent et pour \$28,000,000 valant de chemins construits, y compris l'embranchement de Pombina, formant en tout \$78,000,000." L'honorable député a-t-il répondu: "J'ai, depuis cinq ans, surveillé les plans de vos ingénieurs pour voir ce que vous feriez, et vous m'avez certainement étonné. Vous allez enfin construire ce chemin pour lequel personne n'a voulu soumissionner, bien que nous ayons offert près de \$105,000,000 pour sa construction?"—Non, il n'a pas dit cela. M. l'Orateur, ils ont fait des discours à l'heure, à la journée, à la semaine, j'étais sur le point de dire au mois. Ils ont déclaré que le pays était en état d'insurrection. Ils ont envoyé leurs missionnaires, qui étaient des hommes très habiles—à Halifax, Saint-Jean, Montréal, Toronto. Partout ils ont escaladé les tréteaux. Quelqu'un a-t-il répondu à leur appel? Non, M. l'Orateur, et l'honorable député de Durham-Ouest nous dira pourquoi. Dans un long discours, dans un discours éloquent, que j'ai lu avec le plus grand soin, il en a donné la raison, et M. l'Orateur, laissez-moi vous dire qu'en ma qualité de Canadien, je suis fier de ses aptitudes comme *debater*, et je regretterais beaucoup de le voir se retirer de cette Chambre ou de la vie publique. Nous sommes tous fiers de ses talents, mais en même temps il pourrait prendre de ses grands adversaires de la droite quelques leçons de patriotisme et de science gouvernementale, quelques leçons dans l'art de conduire les affaires du pays. Je trouve à la page 99 des *Débats* de 1880-81 (version anglaise) qu'il a prononcé les paroles suivantes:

Je serai très heureux si l'honorable monsieur peut obtenir une déclaration des membres du syndicat que l'intention est qu'ils n'aient pas moins de dix pour cent de l'argent qu'ils ont eux-mêmes mis dans l'entreprise. Que rien de ce qui vient du pays—que l'embranchement de la Baie du Tonnerre, par exemple, n'est pas compris, que les recettes provenant de la vente des terres ne sont pas comprises—que seulement

ce que, après que des ressources publiques auront été épuisées, ces messieurs prendront dans leurs poches doit rapporter les dix pour cent. Si l'honorable monsieur veut dire cela, il fera disparaître une bonne partie de mes objections à son contrat. Mais il ne peut le dire, ce n'est pas la convention; ce n'est pas le contrat; ce n'est pas la loi.

L'honorable William Macdougall, lorsqu'il était membre de cette Chambre, a aussi fait un discours très éloquent. Cette particularité du contrat lui parut défectueuse. Il fut interrompu par le très honorable premier ministre qui lui dit qu'il y aurait un amendement à l'acte des chemins de fer, 1879, pour remédier à cela et pour faire disparaître ce grand inconvénient. Fidèle à sa promesse, le gouvernement a amendé l'acte et voici les termes de l'amendement:

Le dit mot "capital" tel qu'employé dans le dit paragraphe (paragraphe 2, article 17, de l'acte des chemins de fer 1872), a signifié et signifie le fonds-capital ou capital-actions versé de la compagnie, avec l'intérêt en sus pour les périodes durant lesquelles il n'aura pas été payé de dividende, à l'exclusion de tout subside et boni, et à l'égard du chemin de fer canadien du Pacifique, de toute dette de la compagnie, contractée sur la garantie de ces subsides ou boni ou d'une partie d'iceux.

On aurait pu croire que le député de Durham-Ouest aurait dit: "Mes objections sont disparues; je ne dirai plus un seul mot contre le contrat. J'ai déjà déclaré sur mon honneur comme député que si le contrat était modifié dans ce sens, mes objections disparaîtraient." Eh bien! après que le contrat eut été amendé conformément à la promesse qui avait été faite, pourquoi n'a-t-il pas dit: Mes objections sont disparues? Il avait promis qu'une bonne partie de ses objections disparaîtraient. Je ne sais pas en quoi consistait l'autre partie, mais c'était la partie principale et elle lui a été enlevée par cet acte. Il est amusant de voir aujourd'hui cet honorable député revenir et dire que le pays va se soulever à cause de ce même contrat. Mais, M. l'Orateur, lui et ses amis ont déjà dit cela. Ils l'ont déjà dit, et dans le langage le plus élégant qui puisse être employé. L'honorable chef de l'opposition a parlé de ce que le peuple ferait du gouvernement dès qu'il pourrait lui mettre la main dessus—le peuple devait lui prouver qu'il ne pouvait s'attendre à conserver le pouvoir après avoir conclu un pareil contrat. Voici ce que disait l'honorable député de Durham-Ouest à la page 106 des *Débats* de 1880-81, version anglaise:

Ce contrat, dans mon opinion, ne mérite qu'un rejet pur et simple. Je n'ose espérer que la Chambre ne le rejettera, mais je ne doute pas qu'une population indignée, quoique vous refusiez maintenant de lui donner le temps d'élever la voix, profitera de la première occasion qui se présentera pour infliger un châtiment sommaire à ces récidivistes qui, ayant déjà trahi, lorsque le pouvoir et l'honneur du pays leur étaient confiés; et qui, ayant obtenu leur pardon, profitent maintenant de la première occasion qu'une population trop confiante leur a fournie, pour trahir ses intérêts matériels les plus chers.

Et il a repris son siège. Il n'est pas tombé entre les bras d'un ami dévoué comme il était arrivé à Sheridan dans la charge de Bergum. Il n'a pas lancé de poignard sur le parquet comme Burke l'a fait lors du débat sur la révolution française. Il n'est pas tombé à genoux comme lord Brougham, à la Chambre des lords, lors du débat sur le bill de la réforme. Il n'a pris aucune de ces poses de théâtre. Il a fait un discours très agréable et très digne, puis il s'est assis et a promené autour de lui son regard prophétique, après avoir prononcé ses oracles. Il s'est présenté devant le peuple et il est revenu, mais les "six cents" n'y étaient pas. Eh bien! l'honorable député de Cardwell s'est étonné ce soir de voir que ces messieurs n'avaient rien dit à ce sujet. Comment le pouvaient-ils? Ils peuvent dire une foule de choses et les dire avec succès, mais à la lumière de ces faits ils n'ont pu y tenir. Ils ne pouvaient rien dire après l'expérience de 1882. J'étais dans la galerie, d'où j'écoutais, et je ne pouvais m'empêcher de sourire en me rappelant les élections de 1882, lorsque j'ai entendu le député qui représentait alors le comté de Bothwell déclarer, debout à côté de l'honorable député de Durham-Ouest, qui venait de s'asseoir: "Aussi vrai que le soleil se lève (ces paroles sont rapportées dans les *Débats* de la session 1882, à la page 1002), aussi vrai que le soleil se lève et se couche, nous qui occupons

a gauche en cette Chambre nous occuperons la droite," et depuis cet honorable député n'a siégé ni d'un côté ni de l'autre. Et l'honorable ex-ministre des finances, maintenant l'honorable député de Huron-Sud a suivi son chef, et avec la verve splendide qui ne lui fait jamais défaut, avec ces périodes sonores et arrondies, il a déclaré que l'honorable ministre des finances ne reviendrait jamais en cette Chambre, et il a été appuyé par le regretté sir Albert Smith, dont nous pleurons tous la mort. Les entretiens des *Mille et une Nuits* n'étaient pas de moitié aussi intéressants que ce que nous entendons aujourd'hui. Récapitulons un peu. Ils ont déclaré que l'honorable député de Saint-Jean serait enterré politiquement parlant; mais il est revenu avec une majorité plus considérable, et sa majorité augmente constamment, ce qui lui donne beaucoup plus de force. Quelques-uns des anciens occupants des banquettes de l'opposition ne sont pas revenus. Cependant quelques-uns sont encore ici, grâce à l'honorable chef du gouvernement, qui s'est occupé de leur bien-être et qui leur a donné des collèges électoraux qui ne pouvaient s'empêcher de les élire. Et je dirai ici, qu'il est injurié et harcelé par la gauche à propos de la loi prétendue infâme de la redistribution des sièges encore plus que pour tout autre acte politique qu'il ait jamais fait, et cependant il était en secret l'ami le plus dévoué de quelques-uns de ces honorables députés, qui sans cela n'auraient jamais été réélus. C'est le partage des hommes généreux et des grands hommes de voir leurs œuvres leur survivre, de voir l'histoire et la postérité leur rendre justice. J'en arrive maintenant à parler des \$22,500,000 que l'on se propose d'avancer à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je n'ai aucun doute que les honorables députés de la droite sont plus contents de voir que je puis en parler que je ne le suis moi-même. Il y a cependant un grand nombre de députés de certains collèges électoraux qui connaissent bien peu l'histoire de cette question. Mais il est très nécessaire que ces honorables députés qui avaient hâte d'entendre leurs chefs politiques faire des discours, et qui ont applaudi à outrance tout ce qui a été dit contre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, ou contre le crédit du pays, se rappellent l'histoire de leur parti sur cette question et qu'ils se soient reconnaissants pour le coup d'œil partiel et imparfait que j'ai jeté sur leur passé. Le contrat de 1880, après avoir été approuvé par la Chambre, comme il a été approuvé depuis par le pays, a été mis à exécution par la compagnie du chemin de fer. Cette dernière a procédé avec une rapidité inouïe jusqu'ici à la construction de la voie. Elle était engagée, comme on l'a dit déjà, dans l'entreprise la plus colossale du continent américain. Il n'y a pas d'autre chemin de fer transcontinental en Amérique. Après avoir procédé avec tant de vigueur et construit avec une rapidité aussi merveilleuse un aussi grand nombre de milles, après avoir dépensé d'aussi fortes sommes d'argent, elle s'adresse à cette Chambre pour lui demander un prêt de \$22,500,000. Je dois avouer que lorsque la chose a d'abord été annoncée, je craignais que la compagnie n'eût fait faillite et que le gouvernement ne fût sur le point de lui donner \$22,500,000. J'avoue que je croyais que nous n'avions pas réussi à trouver une compagnie qui put terminer le chemin avec les moyens à sa disposition, et que la compagnie était en déconfiture. J'ai eu occasion de le dire il n'y a pas longtemps, que si elle faillissait tôt ou tard, ni la plume ni la parole ne sauraient peindre le désespoir de la population du Canada. Il a été dit ici dans l'éloquent discours de l'honorable député de Durham-Ouest que le gouvernement était l'associé commanditaire, on s'est servi je crois de l'expression *sleeping partners* (associés endormis). Je ne crois pas que l'on puisse rien affirmer de semblable sur le compte du gouvernement, car il semble être bien alerte lorsqu'il s'agit des intérêts du pays. Il a surveillé soigneusement la compagnie, et en sa qualité d'associé, en tant que le bien-être national du Canada se rapporte à cette grande entreprise, destinée à enrichir la Confédération, il est de son devoir de ne pas être un associé

M. WOODWORTH

endormi, mais un associé actif et énergique. Comme partisan convaincu, et comme Canadien de cœur et d'action, que j'ai toujours été et que j'espère être jusqu'à la mort, je craignais que le gouvernement qui a mes suffrages, s'était trompé et que nous serions appelés à donner à la compagnie \$22,500,000, et laisser au destin le soin de décider si jamais nous serions remboursés. Je me suis exprimé ainsi en parlant à plusieurs de mes amis. Je croyais que l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) avait pleinement raison lorsqu'il disait dans son discours: "Comment savons-nous si la compagnie construira le chemin avec cet argent, ou si l'honorable ministre des chemins de fer ne se trompe pas en disant que le chemin sera terminé vers la fin de 1886; ou si la compagnie ne reviendra pas avec une autre demande au parlement ou si elle dépensera l'argent sur le chemin?" Je crois que chaque homme en cette Chambre et chaque homme dans la Confédération se sentira soulagé lorsqu'il lira ou qu'il entendra dire que l'honorable ministre des chemins de fer, pendant le discours de l'honorable député de Cardwell (M. White), a dit que la compagnie n'obtiendra pas un seul sou jusqu'à ce qu'elle ait démontré que l'argent sera dépensé pour les travaux, qu'une ample garantie serait donnée à l'effet que la compagnie construirait le chemin dans le délai mentionné dans son discours à la Chambre. Je crois que cela aurait dû être une réponse et était une réponse au discours fougueux de l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright). Je crois que cela était une réponse aussi catégorique que possible à toutes les objections que la réponse donnée par le chef du gouvernement aux objections de M. Macdougall, l'ex-député de Halton, lorsqu'il a dit que les 10 pour 100 ne seraient payés que sur le propre capital de la compagnie. C'était une réponse aussi complète et qui devrait être considérée comme aussi satisfaisante que l'autre l'a été par M. Macdougall; et maintenant je m'attends à entendre l'honorable député de Durham-Ouest et ses partisans, dire que le ministre des chemins de fer ayant fait cette déclaration autorisée, puisque le gouvernement a engagé sa parole, ils ne discuteront plus cette question, vu qu'elle est tout aussi satisfaisante que la réponse qui a été donnée par le gouvernement en 1881 relativement à l'amendement de l'acte des chemins de fer. On nous demande de prêter \$22,500,000 à la compagnie. Le député de Huron-Sud dit que nous savons ce que signifie l'endossement d'un billet. Il dit que nous savons que le fait de mettre notre signature sur des effets négociables indique ordinairement que nous en paierons le montant. Je ne crois pas que tout le monde approuve ce raisonnement, je ne crois pas que le commerce du pays se fasse de cette manière, et je ne crois pas qu'un ami serait un ami véritable s'il refusait d'endosser pour de semblables raisons. Au reste, les deux cas ne sont pas identiques. Nous n'endossons pas ses billets parce qu'elle n'a rien pour payer. Je vais lire les paroles de l'honorable ministre des chemins de fer relativement à la garantie qui nous est offerte.

Cela comprend toute la propriété depuis les terminus océaniques à Montréal, jusqu'à Port-Moody, sur les bords du Pacifique; cela comprend toute la ligne entre Montréal et Callander, pour laquelle elle a payé au delà de \$3,000,000; cela comprend la ligne pour laquelle elle a payé près de \$2,000,000, l'embranchement d'Algoma-Mills; cela comprend les 269 milles d'embranchements dans le Nord-Ouest; cela comprend les trois magnifiques vapeurs qu'elle place sur la ligne entre Algoma-Mills et Port-Arthur, et cela comprend les 21,000,000 d'acres de terre qui restent à la disposition du gouvernement.

Je crois que c'est là une assez bonne garantie, et si la compagnie manque une seule année de payer l'intérêt, le gouvernement, sans aucun avis, prend possession de cette vaste propriété. Y a-t-il un membre du Parlement qui oserait faire ici un discours s'il croyait que son discours aurait pour effet de faire cesser les travaux? Mais, M. l'Orateur, le crédit du Canada serait détruit, et nous serions dans une position des plus humiliantes aux yeux de l'univers. Un nombre considérable d'hommes seraient jetés sans emploi sur le chemin que l'honorable député de Huron-Sud a représenté comme une honte et comme un désastre

pour le Nord-Ouest, et la désolation qui se répandrait dans tout le pays, si le chemin cessait d'être exploité, ne saurait être décrite. Mais, M. l'Orateur, les opérations ont été suspendues pendant dix jours, en conséquence d'une grève qui avaient eu lieu à l'ouest, et tout le monde sait que, pendant ces dix jours la plus grande consternation n'a cessé de régner. Lorsque j'ai lu les journaux, tant *grits* que *tories*, du Nord-Ouest, et lorsque j'ai entendu ce que disaient les gens, je n'ai pu m'empêcher de remarquer qu'on ne parlait plus ni de monopole ni des terribles exactions de la compagnie. Au contraire, toute l'attention était dirigée vers la question de savoir quand le chemin reprendrait ses opérations. Il y avait sur ce chemin un corps de mécaniciens appartenant à une certaine association secrète et qui étaient comme les vieux Montagnards Ecossais lorsqu'ils entendaient les notes du *slogan*, ou voyaient la croix de feu convoquant une réunion à Lanrick-Mead. La charrue s'arrêtait dans le sillon, le futur abandonnait sa future à la porte de l'église où le mariage devait être conclu ; car ces hommes ont abandonné leurs locomotives sans les rendre aux stations où elles devaient aller ; ils ont abandonnés leurs locomotives en pleine prairie, et ne se sont pas occupés de ce que devenaient les voyageurs. M. l'Orateur nous n'avons pas entendu parler alors des monopoles, des taux de péage, ni des cruautés du gouvernement. Je crois que si l'honorable député de Huron-Sud, qui a rapporté des histoires si terribles sur le compte du gouvernement, sur le compte des monopoles, s'était trouvé dans le pays à cette époque, et si on lui eut dit que la circulation des trains serait arrêtée pour trois mois, il aurait été prêt à faire une promesse solennelle qu'il ne ferait plus un seul discours contre le gouvernement, si seulement on voulait remettre les convois en circulation. Tout en admettant qu'il y a des griefs—comme il y en a dans tous les pays nouvellement organisés, des griefs auxquels on portera remède, nous devons nous rappeler aussi qu'il y a des avantages. Le peuple ne doit pas oublier ce qu'on a fait pour lui, ni l'énergie dont on a fait preuve pour subvenir à ses besoins et pour lui donner dans cette contrée des établissements où il pourra vivre avec aisance et confort. Le discours de l'ex-ministre des finances m'a beaucoup amusé. J'aime beaucoup son élan et son ardeur guerrière. Il y a du combat chez lui. Il y a chez lui un élan farouche, mais pas beaucoup de jugement à notre point de vue,—au point de vue national, au point de vue canadien. Cependant il met beaucoup de vigueur dans la lutte. Il ne s'occupe pas beaucoup de savoir où ni sur qui portent ses coups. Il y met son cœur et son esprit, et cela est très naturel ; je n'ai jamais connu un homme qui, après avoir rompu les liens qui l'unissaient naguère à ses anciens amis, ne se sentait pas disposé à rendre à ces derniers un Rolland pour un Olivier chaque fois que l'occasion s'en présentait. L'histoire se répète, et il est évident qu'il a une manière de frapper qui est merveilleusement habile et merveilleusement énergique, et je l'ai écouté avec beaucoup de satisfaction. Mais ce soir il a fait un discours tout à fait injudicieux, et il a certainement reçu une réponse énergique et éloquente de la part de l'honorable député de Cardwell (M. White), réponse à laquelle il ne saurait répliquer. Il a été jusqu'à attaquer les amis du chemin de fer du Pacifique canadien en cette Chambre. Il a dit que la compagnie de chemin de fer avait en cette Chambre un avocat payé par elle. L'an dernier, lorsque j'ai dit qu'un honorable membre de cette Chambre était l'avocat d'un aspirant à un siège en cette Chambre, j'ai été rappelé à l'ordre par l'honorable député de Durham-Ouest, mais je n'ai pas entendu personne rappeler à l'ordre l'honorable député de Huron-Sud lorsqu'il a dit qu'il y avait en cette Chambre des hommes qui étaient les avocats payés de la compagnie. Pour ma part je ne crois pas que, lorsqu'il entre en cette Chambre, un homme soit obligé de rejeter ses obligations professionnelles envers ses clients. Ne savait-il pas—je crois qu'il le savait, car il lit les journaux avec soin—qu'il

y avait un honorable député siégeant tout près de lui qui occupe la position d'avocat payé en cette Chambre d'une autre corporation, d'une corporation rivale, d'une corporation contre laquelle je n'ai pas l'intention—parce que je ne le désire pas et je ne le ferais pas lors même qu'il en serait autrement—de dire un seul mot, parce qu'elle rend des services au pays. Je crois que le chemin de fer le Grand-Tronc devrait être protégé dans ses droits légitimes. Je crois que tout ce qui peut être fait raisonnablement en faveur de cette compagnie devrait être fait ; mais c'est une compagnie rivale de ce chemin de fer national—naturellement et commercialement,—et je crois qu'elle est en grande partie, sinon entièrement, au fond de ce qui a été fait pour empêcher les actions de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien d'être cotées à la Bourse de Londres jusqu'à l'été dernier. Lorsque les colonnes du journal le *Globe*, l'organe du parti, étaient remplies de jérémiades au sujet de ce prétendu outrage à la morale publique, au sujet de ce prêt que l'on veut faire à cette corporation sans âme, sans entrailles et sans cœur, j'ai été surpris que l'honorable député de Durham-Ouest, qui s'inspire à cette source, n'ait pas réussi à faire un discours plus chaleureux que celui qu'il a fait. Il a fait un bon discours, mais il n'avait pas même la verve de l'honorable député de Huron-Sud. Mais je veux lire quelque chose pour démontrer jusqu'à quel point il était injudicieux de sa part de dire que le chemin de fer du Pacifique canadien a des amis payés en cette Chambre. Les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc ont des assemblées semestrielles à Londres, et le président est appelé à faire un exposé des affaires du chemin. Il se nomme sir H. W. Tylor, M. P., et le 25 octobre dernier il a fait un discours dans lequel, après avoir parlé des perspectives du chemin, il a mentionné certains arrangements faits pour l'usage du pont international et d'un différend survenu entre la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc et la compagnie du chemin de fer du Sud du Canada, relativement aux péages. Il a dit :

Comme vous le savez, cette question a été en litige devant tous les tribunaux. Le tribunal de première instance a décidé contre eux. Ils se sont adressés au second tribunal et nous avons eu de nouveau gain de cause. Alors ils sont allés directement au comité judiciaire du Conseil privé. M. Blake, notre avocat en Canada, est venu ici, après avoir préparé un discours convenable qu'il devait prononcer devant le comité judiciaire du Conseil privé."

Ce n'est pas là le simple témoignage d'un reporter de journaux, qui va trouver l'administrateur d'un chemin de fer, peut-être lorsque ce dernier est un peu occupé et un peu impatienté, qui reçoit des renseignements tout à fait erronés et qui met cela dans un journal que le chef de l'opposition lit ensuite au parlement comme si c'était parole d'évangile. Le cas est bien différent. Il s'agit d'un membre du Parlement britannique et du président de la compagnie du Grand Tronc, qui dit que la compagnie a à son service un avocat distingué, un avocat permanent en Canada.

M. BLAKE : Il n'est pas vrai que je suis un avocat permanent au service du Grand Tronc.

M. WOODWORTH : Eh bien ! supposons qu'il ne soit pas avocat permanent. Le président du chemin de fer le Grand Tronc l'appelle notre "avocat en Canada." Je ne crois pas qu'il doive se fâcher contre moi.

M. BLAKE : Je ne suis pas fâché. Rien de ce que peut dire l'honorable député ne saurait me fâcher.

M. WOODWORTH : L'honorable député sourit. J'arrive à le voir sourire. Il a un sourire si innocent, si agréable et si rassurant. Je ne dis pas un mot à l'encontre de cela ; mais je dis que l'honorable député de Huron, avec son impétuosité et son élan fougueux, ne voit pas de quel côté il tire. En feuilletant les *Débats* de 1880, j'ai remarqué une page où l'honorable député de Durham-Ouest, représentait avec toute l'habileté d'un avocat de la chancellerie anglaise que le gouvernement avait donné un marché terriblement avantageux à la compagnie du chemin de fer du Pacifique.

Deux pages plus loin, il démontrait que la compagnie était sans le sou, et qu'elle avait reçu du gouvernement tout ce qu'il fallait pour construire le chemin. Cela me rappelle la réponse de la vieille femme à propos du cuveau. En premier lieu, disait-elle, je n'ai pas de cuveau, en second lieu les cercles sont tombés, et il était plein de savonage; troisième-ment je l'ai prêté à un voisin qui ne me l'a pas rapporté. L'honorable député a bien soin de ne rien oublier. Il me rappelle ce qu'un de mes amis me disait au sujet d'un chasseur qui était si ardent à la chasse qu'il ne pouvait voir une plume sans tirer dessus. C'est un discours merveilleux comme discours d'avocat, mais est-ce un discours d'homme d'État? Est-ce un discours sur lequel il voudrait baser sa renommée, comme homme d'État qui s'empare d'une question et qui veut en homme de cœur la mener à bonne fin. Bien que ce soit un beau morceau d'argumentation, son discours ne commence nulle part et ne finit nulle part, mais il reste comme un monument splendide de ce qu'un homme peut faire de ses pouvoirs de raisonnement sur une question donnée, peu importe comment il s'en mêle ou jusqu'à quel point il se contredit. Je suis peiné d'avoir été obligé de lire cette extrait du discours de sir Henry Tyler, mais j'ai été forcé de le faire. Je demande pardon d'avoir dit "avocat permanent," je voulais dire "notre avocat en Canada." Je ne m'étonne pas que la compagnie du Grand Tronc ait si bien réussi contre le chemin de fer du Pacifique canadien, lorsqu'elle avait un pareil homme comme avocat. Elle en a le droit, et je ne crois pas que l'honorable député de Durham-Ouest ait eu raison de me rappeler à l'ordre pendant la dernière session lorsqu'il savait qu'il était lui-même avocat permanent. Maintenant, M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre bien longtemps, excepté pour récapituler ce que j'ai dit, car j'ai fait ces extraits depuis trois ou quatre jours, et je ne les ai regardés que quelques instants avant de me lever pour parler. Mes remarques sont imparfaites, mais elles ont l'élément que je voudrais pouvoir retrouver dans les discours qui ont été prononcés ce soir par nos adversaires: l'élément de la vérité. Je défie aucun des honorables messieurs de la gauche d'indiquer une seule des assertions que j'ai faites qui ne soit pas conforme à la vérité, pour la raison bien simple que je ne me suis pas aventuré en pleine mer, mais que je me suis borné à citer leurs propres paroles telles que consignées dans les *Débats*.

Little barks must keep the shore
Larger ships can venture more.

Je me suis tenu près de la rive en cette occasion. Je veux récapituler ce que j'ai tenté avec peu de succès de faire ressortir de la multitude de discours et d'expressions d'opinions politiques, savoir: que le grand peuple canadien a déclaré que ce chemin doit être construit du lac Nipissingue à l'océan Pacifique; et que le parti libéral-conservateur a été battu sur cette question en 1873; que le parti libéral a pris les rênes du pouvoir en 1874, appuyé par une forte majorité; qu'il a passé un acte et qu'il a publié une annonce demandant des soumissions en vertu de cet acte offrant près de \$105,000,000 à toute compagnie qui se voudrait charger de construire le chemin; mais sans succès; qu'en 1878 ils ont abandonné le pouvoir et leurs adversaires y sont arrivés; que dès son arrivée au pouvoir le gouvernement actuel, pendant la première session, a fait adopter une résolution placant 100,000,000 d'acres de terre entre les mains des syndics pour faire construire le chemin; qu'en l'automne de l'année 1880, il a convoqué le parlement et a soumis à son approbation un contrat donnant en terres et en argent à cette compagnie, \$78,000,000 en tout pour la construction du chemin, contre les \$105,000,000 que le parti de la réforme était prêt à donner, sans pouvoir trouver un seul soumissionnaire; que cette compagnie, en vertu de ce contrat, et en dépit de l'hostilité qu'elle a rencontrée, et de tous les efforts des honorables messieurs de la gauche et d'autres gens qui ne sont pas responsables à la Chambre, dans la presse et

M. WOODWORTH

sur les tréteaux publics où l'on décriait le Canada; qu'en dépit de tout cela la compagnie a pu dépasser en rapidité de construction de chemin de fer tout ce qui a jamais été fait en aucune autre partie du monde; que finalement cette compagnie a été obligée, vu la difficulté d'obtenir des fonds à cause de la dépression des valeurs des chemins de fer dans toutes les parties du monde, de demander au parlement de lui prêter la somme de \$22,500,000 sur une garantie dont personne ne saurait nier la valeur; et enfin qu'au bout de deux ans nous aurons un chemin d'un bout du Canada à l'autre.

Voilà en peu de mots une récapitulation succincte de ce que j'ai dit si imparfaitement. A tout moment cette compagnie a été en butte aux critiques hostiles des honorables députés de la gauche. Si ces derniers s'étaient contentés de porter leurs accusations et à faire leurs assertions en cette Chambre, où le gouvernement et ses amis pouvaient y répondre, le mal n'aurait pas été grand; mais ils ont eu recours à des moyens insidieux.

Des écrivains à la plume facile, mais dépourvus de patriotisme, ont semé à la volée dans toutes les parties de l'univers partout où bat le pouls de la finance, des assertions contre le Canada, son climat, son sol et ses lois, dans tous les coins du monde civilisé; partout où un télégramme où une lettre pouvait parvenir, ces assertions traîtreuses et malveillantes ont été expédiées; cependant, en dépit de tout cela, la compagnie a réussi. Je crois fermement que si l'on avait envisagé cette entreprise avec autant de patriotisme que l'honorable ministre des chemins de fer en a employé dans un discours qui fera honneur à lui et à ses enfants après lui, tant que le Canada aura une histoire—s'ils avaient fait preuve de ces sentiments patriotiques ou même s'ils eussent eu une parcelle de ce sens patriotique que l'honorable ministre leur demandait et dont ils étaient tenus de faire preuve spontanément, ne fut-ce que par reconnaissance envers les hommes qui en un grand nombre de circonstances difficiles leur étaient venus en aide dans le passé, alors qu'ils faisaient mine de tenir beaucoup à la construction de ce chemin—cette compagnie n'aurait jamais été dans la nécessité de demander une avance de \$22,500,000. Elle aurait pu construire ce chemin sans l'aide du parlement. Les murs de Jérusalem ont été construits par des Juifs qui étaient obligés de tenir leur épée d'une main et leur truelle de l'autre, mais les ennemis contre lesquels ils avaient à lutter étaient des ennemis du dehors. En construisant les murs de notre Jérusalem nous avons à lutter contre des ennemis qui ne viennent pas du dehors. Nos Amorites, nos Hittites et nos Amalécites et tous nos autres *ites* sont en Canada. Ce sont eux que nous devons craindre plus que les ennemis de l'extérieur, plus que le peuple des États-Unis, bien qu'il soit notre adversaire naturel et que naturellement il essaie à détourner de nos rives le flot de l'immigration. Nous avons en dehors de nos frontières des messieurs qui guettent toutes les faillites, qui tiennent compte de toutes les personnes qui tombent de l'opulence dans la pénurie absolue, le plus souvent par leurs propres spéculations, leur manque de prudence et de prévoyance, qui se réjouissent de tous les désastres, qui saluent avec le plus grand plaisir le noir fantôme de la pauvreté, plutôt que de nous voir jouir du bonheur et de la prospérité sous la conduite des hommes qui nous gouvernent actuellement. Ceci est évident, palpable, dans le discours de l'honorable député de Durham-Ouest prononcé à l'ouverture de la session. Cela se voyait à l'air de satisfaction qui illuminait sa figure chaque fois qu'il parlait de dépression, chaque fois qu'il parlait de baisse dans les valeurs de banque ou de la fermeture d'une fabrique. Dans ces occasions sa figure et celles de ses partisans rayonnaient de plaisir, mais du moment qu'il était obligé de reconnaître que le peuple avait lieu de se réjouir quelque peu, ils avaient l'air de gens qui avaient perdu leur meilleur ami. Voilà où la politique de parti nous a conduits en Canada.

UN DÉPUTÉ : Elle vous a conduits jusque là il y a cinq ans.

M. WOODWORTH : Cependant, elle nous a conduits au scrutin, et si le peuple ne s'était pas prononcé contre eux, ils auraient conduit le pays dans les serres de l'aigle américain avant que de s'arrêter. Nous en sommes rendus à ceci : qu'avec nos quatre ou cinq millions de population occupant la moitié d'un continent ; avec des ressources énumérées par le noble gentilhomme dont j'ai lu le discours, avec un sol et un climat sans rivaux, avec une population d'hommes et de femmes robustes, car il est reconnu que les hommes et les femmes des contrées septentrionales ont plus de courage, plus de persévérance, plus d'énergie que ceux des climats du sud ou de la zone torride. Nous avons parmi nous des hommes qui ont refusé de voir ces avantages et qui, au lieu d'aider à notre pays, déprécient ses ressources. Vous cherchiez en vain, M. l'Orateur, dans les *Débats*, pour trouver une seule assertion de la part des honorables messieurs de la droite pendant les cinq années de dépression durant lesquelles nous étions dans l'opposition, un seul mot qui soit de nature à déprécier notre pays. Vous cherchiez en vain, M. l'Orateur, pour trouver un seul mot, une seule phrase, ou un seul mot ; et bien qu'ils disent : "Lorsque vous étiez au pouvoir vous en avez profité pour nous combattre," ce n'est pas vrai. Lorsque l'honorable ministre des finances est obligé de se lever en Chambre et en réponse à une question relative à l'abolition du droit sur le tabac s'élevant à un demi-million, et qu'il dit : Je n'ai rien pour remplacer cela si ce n'est la taxe directe ; si je connaissais une loi qui me permît de taxer ces gens directement, je l'appliquerais.

M. RYKERT : L'impôt sur le revenu.

M. WOODWORTH : Oui, l'impôt sur le revenu—qui dépréciait le Canada alors ! Était-ce l'opposition—qui est maintenant le gouvernement ? Non c'étaient les hommes chargés du pouvoir, auquel l'opposition s'était adressée à maintes et maintes reprises, pour leur demander de modifier le tarif, de cesser de se tenir isolément couché sur le dos ou assis sur leurs sièges, de cesser de dire que nous sommes les mouches du coche d'essayer au moins de faire quelque chose. Qui a jamais entendu dire qu'ils aient visité une fabrique ? Qui a jamais entendu dire que l'un d'eux ait jamais quitté sa chambre confortable d'Ottawa pour aller dans une fabrique serrer la main à un ouvrier et lui demander comment il réussissait, serrer la main au patron, lui demander comment il réussissait et ce qu'il pourrait faire pour lui ?

S'ils ont montré quelque sympathie, s'ils ont fait quelque chose, ils ont mérité la reconnaissance du peuple canadien et celle de leurs adversaires. Lors même que la politique nationale n'aurait été d'aucune utilité au pays—le contraire peut être établi clairement par des faits et des chiffres,—je dis que si les membres du gouvernement actuel, l'honorable ministre des finances, l'honorable premier ministre, l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, l'habile et zélé ministre des travaux publics, le maître général des postes, l'honorable ministre des douanes, tous les membres du cabinet, n'avaient fait rien de plus que de visiter les manufactures et les établissements industriels du pays, ils mériteraient et auraient la reconnaissance du public. Or, c'est ce qu'ils ont fait les uns après les autres, non pas à la veille d'une élection et pour capter la faveur populaire, M. l'Orateur, mais lorsqu'ils étaient en possession du pouvoir. A peine on charge ils ont montré la foi qu'ils avaient dans leur politique en allant visiter les fabriques, voir les fabricants et les ouvriers, et faisant tout ce qui était en leur pouvoir pour leur venir en aide. N'eussent-ils rien fait autre chose que d'inspirer par ce moyen la confiance aux gérants des différentes manufactures, qui venaient de traverser une phase de dépression et d'embarras ; que de rassurer les ouvriers qui redoutaient la diminution des salaires et le chômage même ;

n'eussent-ils fait rien de plus que d'entreprendre ces enquêtes personnelles et de témoigner de leur sympathie pour nos industries dans l'embarras, qu'ils auraient droit à notre gratitude.

Ces hommes ont ainsi travaillé à restaurer les murailles—je me sers de ce mot comme comparatif, et afin que certains membres de la gauche ne s'imaginent pas qu'il est de Shakespeare, je leur assure qu'il n'est pas de lui—et tandis qu'ils travaillaient à l'œuvre de cette grande Confédération britannique, ils ont été combattus, à l'intérieur même, par ceux qui devraient plutôt les aider. Car nos pires ennemis sont nos ennemis intimes. En sommes-nous donc arrivés à ce point qu'avec notre population dispersée sur un territoire immense, qui est notre patrimoine, on ne se laisse guider que par l'esprit de parti—depuis l'ouverture de la session jusqu'à la prorogation des Chambres—et que l'on calomnie le pays parce qu'il se trouve à être gouverné par des adversaires.

Tout en étant convaincu que le système des partis est le meilleur qu'on puisse adopter, malgré ses imperfections, je suis d'avis que nous ne saurions, dans un pays aussi jeune que le nôtre, faire autant de politique de parti, que certains de nos hommes publics ne sauraient s'occuper aussi exclusivement du pouvoir ; car ce ne saurait être qu'en vue du pouvoir, que dans le but de renverser les gouvernements actuels, qu'ils oublient, à propos d'une grande question nationale comme celle-ci, les enseignements du patriotisme, qu'ils se nuisent à eux-mêmes et nuisent au pays.

Supposons qu'en 1880, lorsque le contrat fut soumis à la Chambre, les honorables chefs de la gauche, l'honorable député de Durham-Ouest, et l'honorable député de York-Est, répondant à l'appel éloquent, chaleureux, ardent, de l'honorable ministre des chemins de fer, eussent mis de côté les considérations de partis, en face de cette grande question, et fait la déclaration suivante : "Nous allons vous seconder ; nous surveillerons la compagnie, mais nous vous aiderons de notre mieux à construire le chemin, pour ne discuter que les points qui sont du domaine purement politique." Ces messieurs auraient grandi de moitié dans l'estime de leurs propres amis et du public en général.

Leurs partisans ne sont pas autant à blâmer qu'eux-mêmes. L'esprit de parti les avait forcés à suivre les chefs, mais ils ne devraient pas oublier que nous sommes Canadiens d'abord et politiciens après. Dans la Chambre des Communes d'Angleterre, lorsqu'une grande question surgit, vous voyez souvent les conservateurs et les libéraux—non pas les radicaux, mais les véritables libéraux—agissant de concert, et renonçant à se prévaloir des circonstances dans l'intérêt du parti si l'Angleterre et l'empire britannique peuvent en souffrir. L'homme politique qui, là-bas, oublie la voie du patriotisme pour ne chercher que l'intérêt de son parti, tombe dans l'insignifiance, quelle que puisse être sa valeur personnelle, et se voit méprisé par le public.

Je crains, je le répète, que pendant cette session, on ne voit revivre cette tactique. Je crois même que c'est déjà fait. Je terminerai en citant les lignes suivantes, que je n'irai pas copier à la bibliothèque et qui ne sont pas de M. Smith, mais que les honorables membres de la gauche ou quelques-uns d'entre eux ont lues et apprises lorsqu'ils allaient à l'école, et qui s'appliquent à l'état de choses que nous voudrions tous voir exister. Ces lignes sont de Longfellow, le poète regretté, et concernant la construction du navire de l'Etat ; je les citerai telles qu'elles me viennent à la mémoire en ce moment, à propos de la question que je viens de toucher. La construction du grand navire de la Confédération canadienne n'a pas été l'œuvre d'un parti, mais l'œuvre d'hommes patriotiques appartenant aux deux partis, qui, ainsi que je le disais tout à l'heure, devraient maintenant songer à être Canadiens d'abord et politiques ensuite. Sans autre préambule, je vais reciter ces vers.

Plusieurs MEMBRES : Ecoutez ! écoutez !

M. WOODWORTH :

" Thou, too sail on, O ship of state!
Sail on ! O union strong and great !
Humanity with all its fears—"

Un MEMBRE : Plus fort.

M. WOODWORTH : Quo dit l'honorable membre ?

Plusieurs MEMBRES : Plus fort.

M. WOODWORTH : Ceci me rappelle une courte histoire. On rapporte que John Randolph, de Roanoke, qui était à la fois spirituel et très simple, très entier, étant un jour interrompu comme je viens de l'être, dans un moment où il parlait aussi fort qu'il fallait, s'arrêta tout-à-coup, et fixant dans la foule l'individu qui l'avait ainsi apostrophé à dessein—ce qui, naturellement, n'est pas le cas pour moi—lui dit : " Lorsque l'archange Gabriel, posant un pied sur la mer et l'autre sur la terre, et faisant résonner sa trompette d'argent, annoncera aux vivants et aux morts ressuscités que les temps sont finis, on entendra un individu à longues oreilles, à long nez, à face de sorcier, au teint jaunâtre et blême, aux membres amaigris, aux genoux s'entrechoquant, d'apparence misérable, aux yeux caves, homme de rien, crier " plus fort. " Ceci soit dit dans un sens parlementaire, très parlementaire même, je l'espère.

" Thou, too, sail on, O ship of state !
Sail on ! O union, strong and great !
Humanity, with all its fears,
With all its hopes of future years,
Is hanging breathless on thy fate !
We know what Master laid thy keel ;
What workmen wrought thy ribs of steel ;
What anvils rang, what hammers beat,
In what a forge and what a heat,
Were shaped the anchors of thy hope !
Fear not each sudden sound and shock !
'Tis of the wave and not the rock ;
'Tis but the flapping of the sail,
And not a rent made by the gale.
In spite of rock and tempest's roar,
In spite of false lights on the shore,
Sail on, nor fear to breast the sea,
Our hearts, our hopes, are all with thee.
Our hearts, our hopes, our prayers, our tears,
Our faith triumphant o'er our fears,
Are all with thee ! Are all with thee !

Je crois, M. l'Orateur, que cette citation est de circonstance actuellement. Et si nous voulions secouer les liens de parti pour un instant pour laisser aux sentiments patriotiques qui vibrent si fort dans nos cœurs canadiens, nous reprendrions avec le grand poète américain :

Our hearts, our hopes, our prayers, our tears
Our faith triumphant o'er our fears "

accompagnent ce grand navire de l'État, quel que soit celui qui le dirige.

Je vous remercie, M. l'Orateur, je remercie la Chambre, je remercie les honorables membres de l'opposition de l'attention si indulgente avec laquelle on a écouté mes paroles, quelque peu rudes par moments, et dont je demande pardon ; car, ainsi que je disais un quart d'heure avant de commencer, je n'ai pas eu le temps de consulter les nombreux extraits des discours de ces messieurs que j'ai en mains, je n'en ai pas cité la moitié, et la Chambre me pardonnera sans doute de les laisser de côté. Mais il m'était impossible de voter en cette circonstance sans expliquer ma conduite, et je me suis cru obligé d'exposer à la Chambre, dans un langage quelque peu rude et imparfait sans doute, quelques-unes des raisons qui me portent à voter en faveur des résolutions, convaincu comme je le suis que le grand parti dont je suis membre a le bien du pays à cœur, et l'a prouvé par la politique qu'il a inauguré et mise à exécution.

M. DAVIES : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

M. WOODWORTH

RAPPORTS.

M. BLAKE: Je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre des chemins fer sur un fait dont je lui ai déjà parlé privément, à savoir, que le rapport soumis à la Chambre l'autre jour ne contient pas les renseignements qu'il disait.

Sir CHARLES TUPPER: Je puis dire à ce propos que le secrétaire du département m'apprend que la demande de l'honorable monsieur a été communiquée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Le secrétaire de cette compagnie a répondu qu'il n'avait pas l'acte d'incorporation qui renferme, je crois, le nom et l'adresse des membres, mais qu'il s'était mis en communication à ce sujet avec les membres de la compagnie qui sont aux États-Unis, et aussitôt que les renseignements auront été reçus ils seront soumis à la Chambre.

M. BLAKE: L'assertion que contient le dossier est extraordinaire, et je demanderai à l'honorable monsieur de donner instruction à ses employés de concilier celle qu'ils viennent de faire avec celle qui est consignée dans les documents sessionnels et qui porte que les pièces sont complètes. L'honorable monsieur pourra voir cela en marge.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable monsieur a attiré mon attention sur ce sujet, en effet. J'ai en mains une lettre venant du département et portant que le rapport contient tout ce qui a été communiqué par la compagnie à notre demande.

MESURES DU GOUVERNEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD: Avec la permission de l'honorable chef de l'opposition, je proposerai la motion suivante :

Qu'à partir de ce jour, l'ordre du jour appelle la considération des résolutions proposées par sir Charles Tupper relativement au chemin de fer du Pacifique canadien immédiatement après les affaires de routine et après les réponses aux interpellations.

M. BLAKE: Oh ! non. L'honorable monsieur sait qu'il ne peut pas faire cette motion en ce moment, après que l'ordre du jour l'a appelée cette après-midi.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je tiendrais beaucoup à la proposer, si l'honorable monsieur voulait y consentir. J'avais l'intention de le faire avant l'ajournement.

M. BLEKE: Je suis très certain que l'honorable monsieur n'avait pas cette intention ; autrement il aurait proposé sa motion au commencement de la séance.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je dois dire qu'il importe beaucoup, dans l'intérêt du pays, qu'on en vienne à une décision aussi promptement que possible sur ce sujet. Les retards paralysent dans une mesure considérable l'action de la compagnie, engendrent une grande incertitude quant à l'avenir, et affectent tous ceux qui sont en rapport avec l'entreprise, y compris les employés. C'est pourquoi, quel que puisse être le sort de ces résolutions, il me semble que si l'honorable monsieur songeait un instant aux intérêts en jeu, il laisserait passer cette motion.

M. BLAKE: Je suis assurément d'avis qu'il importe, dans l'intérêt du pays, qu'on en arrive à une décision promptement. Mais je crois aussi qu'il est manifestement et clairement de l'intérêt du pays que cette décision soit juste et saine, qu'elle résulte d'une étude sérieuse, complète, et ne soit pas précipitée. Nous n'avons pas tous les renseignements voulus, nous n'avons pas été à même d'étudier parfaitement la question, et nous n'avons pas eu le temps de la discuter.

Sir JOHN A. MACDONALD: Naturellement, si l'honorable monsieur s'y oppose, je ne puis procéder, mais je rejette la responsabilité de la chose sur lui et sur l'opposition.

M. BLAKE: Non, l'honorable monsieur ne saurait rejeter cette responsabilité sur moi. Il a été à même de proposer sa motion dans le temps fixé par les règlements de la Chambre; il ne l'a pas fait, lui seul en est responsable. Il a préféré laisser remettre la motion au lieu de la proposer.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je veux maintenant que l'honorable monsieur la propose, et c'est lui qui la renvoie.

M. BLAKE: L'honorable monsieur n'a pas voulu la proposer lorsqu'il le pouvait, et maintenant qu'il le voudrait il ne le peut pas.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 1.10 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 11 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.
PRIÈRES :

CONTESTATION D'ÉLECTION.

M. L'ORATEUR: J'informe la Chambre que le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la Couronne en chancellerie un rapport officiel attestant que Henry Smith, éc., a été élu député du district électoral de Kent dans la province d'Ontario.

PRÉSENTATION DE BILLS.

Les bills suivants sont successivement déposés et lus pour la première fois :—

Bill (n° 72) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.—(M. Innes.)

Bill (n° 73) concernant le chemin de fer Central de l'Ontario.—(M. Platt.)

Bill (n° 74) à l'effet de constituer la Banque des Ranchers du Canada.—(M. Ross.)

Bill (n° 75) concernant la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.—(M. Ross.)

Bill (n° 76) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du Pont d'Alberta.—(M. Ross.)

Bill (n° 77) à l'effet de constituer en corporation la compagnie de l'Aqueduc de Calgary.—(M. Ross.)

Bill (n° 78) à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'Omnibus, de Tramway et de Transfert de Calgary.—(M. Ross.)

Bill (n° 79) pour la répartition équitable des biens des insolvable.—(M. Beaty.)

DEUXIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont lus pour la deuxième fois :—

Bill (n° 53) à l'effet d'autoriser la compagnie d'Assurance Royale Canadienne à réduire le nombre de ses directeurs.—(M. White, Cardwell.)

Bill (n° 55) à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'Assurance sur les animaux.—(M. White, Cardwell.)

Bill (n° 57) concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada.—(M. Small.)

Bill (n° 58) à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer de Gananoque, de Perth et de la Baie de James.—(M. Taylor.)

Bill (n° 59) concernant la compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Nord-Ouest.—(M. Small.)

Bill (n° 60) à l'effet d'augmenter les facilités de havre dans la cité de Toronto, prolonger l'esplanade et contrôler son emploi par des compagnies de chemins de fer.—(M. Small.)

Bill (n° 61) à l'effet d'amender l'Acte pour incorporer le synode du diocèse de la Saskatchewan et pour d'autres fins s'y rattachant.—(M. Williams.)

Bill (n° 62) pour constituer en corporation la compagnie du Tunnel de la rivière Ste-Claire.—(M. Macmaster.)

Bill (n° 66) à l'effet de réduire le capital-social de la Banque Maritime de la Puissance du Canada, et de prendre d'autres dispositions concernant la dite banque.—(M. Weldon.)

Bill (n° 68) concernant la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke.—(M. Gunn.)

SOMMES D'ARGENT DUES PAR QUÉBEC ET ONTARIO.

M. LANDRY (Montmagny): Quel est le chiffre exact des sommes d'argent dues au gouvernement canadien par la province de Québec? De quelle nature est la réclamation du gouvernement fédéral et pour quel objet cette dette de la province de Québec a-t-elle été contractée? Depuis combien de temps cette dette existe-t-elle, dans quelle proportion s'est-elle accrue chaque année? La réclamation du gouvernement fédéral a-t-elle été contestée? Si oui, sur quoi reposait la contestation?

Sir LEONARD TILLEY: Je dois dire à l'honorable membre que la réponse complète à ces questions se trouve dans les pièces qui viennent d'être déposées sur le bureau de la Chambre.

M. LANDRY (Montmagny): Quel est le chiffre exact des sommes d'argent dues par la province d'Ontario au gouvernement canadien? Cette réclamation du gouvernement fédéral a-t-elle été contestée et pour quelles raisons?

Sir LEONARD TILLEY: Je dois répéter à l'honorable membre que la réponse se trouve encore dans les pièces que viennent d'être soumises.

VENTE D'ANNUITÉS.

M. HALL: Est-ce l'intention du gouvernement de modifier le système des caisses d'épargne de la poste de façon à ce que l'on puisse recevoir les dépôts se rapportant à la vente d'annuités à vie.

Sir LEONARD TILLEY: La question est à l'étude et je serai heureux de me mettre en communication à ce sujet avec l'honorable député quand il le jugera à propos.

JOHN CORBETT.

M. LISTER: John Corbett est-il employé du gouvernement? Si oui, dans quel département est-il employé; quelle est la nature de ses fonctions, la date de sa nomination et le chiffre de ses appointements? Si non, quand et comment ont pris fin ses relations avec le gouvernement?

M. McLELAN: En réponse à l'honorable monsieur, je dois dire que John Corbett est employé dans le département de la marine et des pêcheries, qu'il s'occupe de l'inspection des nouveaux phares et des réparations à faire aux anciens, qu'il est en charge depuis le 18 juin 1880 et reçoit des appointements de \$100 par mois.

CHEMIN D'ELGIN, COMTE DE L'ISLET.

M. CASGRAIN: Est-ce l'intention du gouvernement d'ériger une gare à la station du chemin Elgin, comté de l'Islet, sur le chemin de fer Intercolonial?

Sir CHARLES TUPPER : Je puis dire, en réponse à l'honorable monsieur, que j'ai reçu un nombre considérable de requêtes et de lettres de différents membres du Parlement à ce sujet, et que la question est à l'étude.

PHARE DE COLCHESTER.

M. LISTER : Le contrat pour le phare du récif de Colchester a-t-il été retiré à l'entrepreneur ? Quelles sommes ont été payées à l'entrepreneur à compte des travaux ? Quand les paiements ont-ils été faits ?

M. McLELAN : Le contrat dont il s'agit n'a pas été retiré à l'entrepreneur. Celui-ci a reçu \$5,000 à compte, soit \$3,000 au mois d'octobre et \$2,000 au mois d'août 1883.

MARINS MALADES ET NÉCESSITEUX.

M. KAULBACH : Est-ce l'intention du gouvernement d'amender l'Acte 45 Vic., chap. 19, intitulé : "Acte à l'effet d'exempter les navires employés à la pêche du paiement des droits pour le secours des marins malades et dans la détresse," de manière à permettre aux pêcheurs canadiens de participer aux bénéfices du fonds et aux avantages de l'hôpital de marine ?

M. McLELAN : J'ai obtenu des représentants des comtés de la Nouvelle-Écosse où se fait la pêche, des renseignements qui nous permettront, je l'espère, de remédier au mal. Je suis à préparer un projet de loi, qui, je crois, répondra aux besoins du moment.

AVANCES FAITES A LA BANQUE D'ÉCHANGE.

M. HOLTON : Lorsque l'honorable M. A. W. Ogilvie et M. Alexander Burtin ont offert leur garantie personnelle au gouvernement pour la dernière avance de \$100,000 à la Banque d'Échange du Canada, pourquoi le ministre des finances n'a-t-il pas accepté la garantie de M. Burtin aussi bien celle de l'honorable M. A. W. Ogilvie.

Sir LEONARD TILLEY : Le gouvernement décida d'accepter l'une et l'autre. M. Ogilvie vint offrir sa garantie, qui fut acceptée.

MOULINS DU GOUVERNEMENT DANS LE NORD-OUEST.

M. CAMERON (Huron) : Le gouvernement a-t-il vendu, ou loué les moulins à scier et à moudre qu'il avait fait construire dans les territoires du Nord-Ouest, ou en a-t-il disposé d'autre manière ? Si oui, qu'en a-t-il fait, à qui les a-t-il cédés, à quel prix et à quelles conditions ? La chose s'est-elle faite par vente publique ou par vente privée ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Les moulins de la rivière du Vieux ont été vendus par le département des affaires des sauvages à M. Peter McLaren, pour \$10,000, le 22 octobre 1881. Une somme de \$5,000 a été payée comptant, le reste doit être payé en versements annuels d'un cinquième, avec intérêt de six pour cent. La transaction s'est faite privément. Outre le prix en argent, elle comporte les conditions suivantes :

L'acheteur doit entretenir les deux moulins en parfait état ; il doit moudre les grains du gouvernement et ceux des sauvages à moitié prix ; il doit scier le bois de construction requis par le gouvernement et le département des sauvages moyennant \$20 par mille pieds pendant cinq ans ; les commandes de mouture et de sciage pour le gouvernement et pour les sauvages devront être exécutées avant tout autre ouvrage ; l'acquéreur devait, en outre, garder les employés en charge au moment du contrat.

FERME D'APPROVISIONNEMENT SUR LE CREEK PINCHER.

M. CAMERON (Huron) : La ferme d'approvisionnement ou le refuge de Pincher-Creek, territoire du Nord-Ouest, M. CASGRAIN.

a-t-elle été vendue, louée, ou cédée d'autre manière ? Si oui, quand la transaction a-t-elle eu lieu, quel est l'acquéreur, et quel a été le prix de vente ? Le bétail, la moisson, les instruments aratoires ont-ils été vendus ou cédés ? Si oui, quand, à qui et à quel prix ? La chose s'est-elle faite publiquement ou privément ?

Sir JOHN A. MACDONALD : La ferme sauvage de Pincher-Creek a été affermée le 8 mars 1883, à James L. Chipman, pour une année à dater du 1er avril 1884. Le fermier doit avoir les trois quarts du produit et le gouvernement l'autre quart.

FONDS DE TRAVAUX D'AMÉLIORATIONS DUS AU TOWNSHIP DE WALLACE.

M. McMULLEN : Est-ce que quelque somme d'argent, revenant au township de Wallace, comté de Perth, à titre de fonds de travaux d'améliorations, a été, lors de l'arbitrage entre les provinces, remise à la province de l'Ontario ? Si oui, quel montant ? Si non, est-il dû une somme ou des sommes d'argent au dit township à compte de tel fonds ?

Sir LEONARD TILLEY : L'honorable monsieur trouvera la réponse à sa question dans les pièces déposées sur le bureau de la Chambre.

NOUVEAU DÉPUTÉ.

HENRY SMITH, écr., membre élu pour représenter le district électoral du comté de Kent (Ontario), ayant préalablement prêté le serment d'office, conformément à la loi, et signé le registre, est présenté par M. Patterson (Essex) et M. Wigle, et prend son siège dans la Chambre.

ÉCOLE DE MARINE DE QUÉBEC.

M. AMYOT, en demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement d'Ottawa et celui de la province de Québec, et toute autre correspondance au sujet de l'école de marine de Québec, et demandant que le gouvernement de la Puissance subventionne cette école, dit :

M. l'Orateur, il y a une douzaine d'années, grâce au travail intelligent de celui qui représente aujourd'hui le comté de Gaspé (M. Fortin), une école de marine fut fondée à Québec. Cette école fut subventionnée par le gouvernement de la Puissance pendant une couple d'années. Plus tard, ce gouvernement décida, pour une raison ou pour une autre, de cesser cette allocation. Le commerce et la marine s'émuèrent à bon droit de cela et prièrent instamment le gouvernement local de continuer de subventionner cette école. Ce dernier, avec le dévouement qu'on lui connaît pour tout ce qui peut aider à l'avancement et au progrès des sciences et des arts, vint en aide à cette institution ; il lui fournit un local, les meubles, les cartes, le papier et tout ce qui était nécessaire pour tenir une école de ce genre. Il accorda aussi pendant un certain temps une somme de \$1,000 par année.

Pour les raisons que nous avons exposées l'autre soir, le gouvernement de la province de Québec ne veut plus continuer de subventionner cette école. Cependant, nous avons la preuve que cette école a produit d'excellents résultats. Ainsi, en avril dernier, sept candidats se sont présentés aux examens ; trois ont reçu le diplôme de maître et quatre celui de contre-maître, et depuis la fondation de cette école à Québec, 82 candidats ont suivi les cours avec le résultat suivant : 29 élèves ont reçu le diplôme de maître, 34 celui de contre-maître et trois celui de pilote ; les autres élèves sont à continuer leurs études de marine ou à faire les voyages requis avant de recevoir leurs diplômes. Depuis que le gouvernement local a cessé de subventionner cette école, elle doit nécessairement être fermée, mais nous croyons dans l'intérêt du commerce et de la navigation, devoir nous adresser au gouvernement fédéral et lui demander de subventionner

cette école indispensable à la marine. Il ne faut pas oublier que c'est le gouvernement d'Ottawa qui a passé une loi, à la dernière session, obligeant, sous une pénalité de \$100, tout bâtiment d'un certain tonnage à avoir à son bord un maître et un second diplômés. La 46 Vict., ch. 23, sec. 7, dit entre autres choses ce qui suit :

"Après le premier jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-quatre, nul navire à voiles enregistré en Canada et du port enregistré de plus de cent tonneaux, ni aucun bâtiment à vapeur ainsi enregistré, n'ira d'un port ou endroit du Canada à aucun autre port ou endroit du Canada, ou de Terre-Neuve, ou des Etats-Unis d'Amérique, ni ne sera licencié ou autorisé à l'effet de faire le service sur aucune des eaux du Canada, à moins que le capitaine de ce navire ou bâtiment n'ait obtenu du ministre de la marine et des pêcheries et ne possède un certificat valable de capacité ou de service, pour le commandement de navires de l'intérieur, ou, selon le cas, de cabotiers de la classe et espèce auxquelles ce bâtiment appartient,—ou un certificat valable de capacité ou de service du dit ministre, pour le commandement de navires de long cours,—ou un certificat valable de capacité du Bureau de Commerce du Royaume-Uni, pour le commandement de navires allant à l'étranger,—ou un certificat valable de capacité comme capitaine, obtenu dans quelque possession britannique, et déclaré par arrêté de Sa Majesté en conseil publié dans la *London Gazette*, sous l'empire des dispositions de "l'Acte de la marine marchande coloniale, 1869," ou de tout acte du parlement du Royaume-Uni contenant ces dispositions, avoir la même valeur qu'un certificat de capacité pour le commandement de navires allant à l'étranger, obtenu sous l'empire des actes du parlement du Royaume-Uni concernant la marine marchande; et nul navire enregistré en Canada, et du port enregistré de plus de deux cents tonneaux, ni aucun bâtiment à vapeur ainsi enregistré et autorisé par la loi à prendre plus de quarante passagers, n'ira d'un port ou endroit du Canada, ou de Terre-Neuve, ou des Etats-Unis d'Amérique, à moins que ce bâtiment ne porte aussi un second qui ait obtenu, de quelqu'une des autorités susdites, un certificat valable de capacité ou de service comme tel second ;"

La même section exige aussi un certificat pour les seconds et impose une pénalité de \$100 à tous ceux qui enfreignent cette loi.

Je ne prétends pas que cette loi ne soit pas sage. Je comprends que la législation d'un pays ne saurait entourer de trop de précautions la sûreté de la marine, tant au point de vue des passagers que des marchandises transportées sur les navires; mais, d'un autre côté, si ce parlement a cru devoir imposer aux propriétaires de navires de plus de 100 tonneaux de port l'obligation d'avoir à bord des maîtres et des seconds diplômés, il devient aussi de son devoir de mettre les navigateurs en position de pouvoir suivre les cours nécessaires pour subir cet examen.

Cette loi était utile, elle était même nécessaire, et sa nécessité a été démontrée par les désastres assez nombreux arrivés à différents navires dans les eaux canadiennes. Je suis aussi heureux que cette loi ait été passée, parce qu'elle force les marins de s'instruire suffisamment pour obtenir des certificats de capacité. C'est une garantie pour le public, un avantage pour les marins et une légitime cause d'orgueil national pour notre marine canadienne. Cette école ouvrira une nouvelle carrière à nos jeunes gens et les rendra aptes à être de bons marins sur toutes les eaux du monde.

La marine, à un moment donné, peut acquérir une grande importance au point de vue militaire, et l'on sait qu'en cas de guerre l'Angleterre recrute un grand nombre de ses meilleurs officiers et soldats de marine parmi les marins de la marine marchande. Il en sera de même ici, et même à ce seul point de vue, on ne saurait trop favoriser le développement de la science nautique.

Mais, on nous dira peut-être que ceci est du ressort des gouvernements locaux. Cette objection est assez sérieuse et j'en comprends toute la gravité, mais, si les honorables ministres ainsi que les honorables membres de cette Chambre veulent bien me prêter un peu d'attention, ils se convaincront qu'elle n'est pas fondée. Nous avons la milice de terre qui relève entièrement du gouvernement fédéral. Eh bien ! M. l'Orateur, est-il jamais venu à l'idée de ce gouvernement de considérer que c'était du devoir des gouvernements locaux de fonder des écoles militaires ou de les maintenir pour la défense de la Puissance du Canada ? Je crois qu'il en est de même et à plus forte raison de la marine. Si l'instruction de la milice de terre est confiée à ce gouver-

nement, il en résulte que l'instruction de la marine doit aussi lui être confiée. Les marins instruits aux écoles, vouent le reste de leur vie au service de la mer. En est-il ainsi des services de nos cadets des écoles militaires ?

On me dira peut-être que les écoles de marine, dans diverses parties du pays, se supportent d'elles-mêmes. Je sais que cela peut exister dans certaines provinces où la saison de navigation est beaucoup plus longue et où le nombre de marins est beaucoup plus considérable; mais il n'en est pas de même pour l'école de marine de Québec où la saison maritime est courte, et où, pour le moment, le nombre des marins est insuffisant pour qu'une école s'y soutienne de ses seuls revenus. Cela pourra se réaliser lorsque notre marine aura pris une plus grande extension, lorsque notre commerce international aura grandi et se sera entièrement développé sous l'influence de notre politique nationale, mais, pour le moment, il s'agit de créer ce genre de profession pour notre jeunesse canadienne en lui ouvrant une carrière importante et lucrative.

On nous dira aussi : si le gouvernement accorde cette subvention à la province de Québec, il sera obligé de l'accorder aux autres provinces. Eh bien ! M. l'Orateur, si les autres provinces ont besoin de subvention, et qu'elles les demandent, je ne vois pas pourquoi elles ne les obtiendraient pas. Nous n'avons dans la province de Québec qu'une seule école située dans son principal port de mer. Nous l'avons soutenue au prix de sacrifices grands pour la province; Québec qui n'y était pas tenu à ses dépenses. Comme cette dépense doit naturellement être à la charge de la Puissance, Québec cesse ce sacrifice. Mais nous demandons à Ottawa de continuer l'œuvre nécessaire, et de subventionner cette école.

C'est une question assez importante, assez grande, pour le présent comme dans l'avenir, pour que le gouvernement fédéral s'impose cette dépense minime pour lui. Il ne faut pas oublier que l'on ne demande que la modique somme de \$1,000 pour payer le salaire d'un maître choisi par l'un des hommes les plus compétents, l'honorable député de Gaspé (M. Fortin) lequel a toujours porté tant d'intérêt aux questions de marine.

Que le gouvernement nous mette donc en position d'exécuter la loi qu'il a passée, loi qui n'existe que depuis l'an dernier, et cause déjà à la navigation entre Québec et Montréal de grands embarras. Les propriétaires de goélettes ne savent déjà plus où se procurer des maîtres et des seconds porteurs de diplômes, et il est probable que beaucoup de leurs goélettes seront retenues dans les ports de Québec et de Montréal faute de ces marins diplômés que la loi les oblige de prendre.

Il est donc grand temps, M. l'Orateur, de faciliter cette carrière nouvelle, de seconder les efforts du gouvernement local de la province de Québec, et de permettre à nos jeunes marins de recevoir l'instruction nécessaire pour les mettre en état non-seulement de remplir leurs devoirs dans la marine marchande, mais aussi, à un moment donné, d'aider les forces du pays en fournissant aux navires de guerre les hommes dont ils auront besoin. La somme que nous demandons est peu considérable, et le gouvernement local est prêt à fournir, si je suis bien renseigné, le local, les cartes et tout ce qui est nécessaire pour cette école, excepté le salaire du maître qu'il n'est plus en état de fournir.

Connaissant d'avance les bonnes dispositions du gouvernement de la Puissance quant à tout ce qui concerne l'instruction de nos Canadiens, tant au point de vue maritime qu'au point de vue militaire, je ne doute pas que notre demande ne soit bien accueillie, et que nous recevrons pour cette école la subvention à laquelle il nous semble que nous avons droit.

M. RIOPEL : M. l'Orateur, après les observations si complètes de l'honorable député de Bellechasse (M. Amyot), il

ne me reste guère qu'à déclarer que je concours pleinement dans ce qu'il vient de dire à l'appui de la motion que je seconde. Je me permettrai toutefois d'observer que si une école de marine est destinée à produire une amélioration désirable dans l'une des principales branches de l'industrie nationale, il incombe à la présente administration de pourvoir à l'établissement de cette école. L'on doit admettre, sans préjudice à la position élevée que notre marine occupe, au point de vue international, qu'il y a lieu de développer l'instruction pratique des navigateurs canadiens; il existe sous ce rapport une lacune qui, dans mon opinion, devrait être comblée le plus tôt possible.

Le gouvernement a déjà fait beaucoup pour protéger et développer notre commerce maritime. Tous les ans, des sommes considérables sont dépensées pour l'amélioration de nos havres et de nos rivières. Nous possédons un système télégraphique des plus complets; nos lignes télégraphiques, établies sur les côtes les plus reculées, rendent à la navigation des services importants. Cependant, quelle est la position du navigateur canadien? Il est abandonné à ses propres ressources pour acquérir les connaissances nécessaires à son état. N'est-il pas évident qu'il est souvent dans une position d'infériorité, et qu'il ne peut que difficilement atteindre le grade que lui procurerait une meilleure éducation maritime.

Il est donc très désirable que le gouvernement lui vienne en aide et lui fournisse les moyens de s'instruire dans les secrets de son rude métier. Au reste, le parlement a déjà reconnu la nécessité de relever la position de nos marins, et en vertu d'un acte passé en 1870 et d'un autre en 1883, tous les maîtres et seconds des bâtiments canadiens doivent être munis de certificats de capacité. Or, qui veut la fin veut les moyens, et nous ne formerons des navigateurs de premier ordre qu'en leur procurant l'avantage d'acquérir les connaissances particulières à leur genre d'occupation.

Nous avons entendu avec beaucoup de satisfaction l'honorable ministre de la marine et des pêcheries déclarer, l'autre jour, que le gouvernement était à considérer la question d'établir une école de marine à Québec. Nous osons espérer que le gouvernement ne s'en tiendra pas là, et que les estimés de la présente année contiendront une allocation destinée à améliorer le sort d'une classe si utile de nos concitoyens, ces hardis travailleurs de la mer.

M. VALIN: M. l'Orateur, j'endorsse parfaitement tout ce que viennent de dire l'honorable député de Bellechasse (M. Amyot), et l'honorable député de Bonaventure (M. Riopel). Je dois ajouter quelques mots cependant. Très souvent il arrive que l'absence d'une école de marine à Québec est la cause que nous ne pouvons nous procurer des seconds ou des maîtres, et des navires sont très souvent retardés dans le port de Québec, ne pouvant être passés en douane faute de seconds, et quelquefois de capitaines.

Le gouvernement fédéral a déjà fait un pas en faveur de cette école, en nommant, l'an dernier, un bon capitaine canadien de long cours pour faire l'examen des candidats. Quant à l'école proprement dite, je ne sais pas si le gouvernement lui a aidé, mais je me joins à mes confrères pour prier le gouvernement de mettre la main à l'œuvre, parce que les Canadiens-français ont besoin de cette école, et la navigation souffre de ce que nous ne l'avons pas. Le besoin s'en fait sentir non-seulement à Québec, mais encore au port de St-Jean; si nous avions cette école, nous donnerions à la marine un plus grand nombre de personnes qui lui sont indispensables, et nous aurions aussi probablement un plus grand nombre de vaisseaux, parce que la crainte de ne pouvoir se procurer des capitaines empêche la construction des navires.

M. LANDRY. M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de discuter le mérite de cette question; je veux simplement joindre ma voix à celle des honorables députés qui m'ont précédé. Comme je représente un comté en partie composé

M. RIOPEL

de navigateurs, je veux prendre leurs intérêts et je me fais un devoir de demander au gouvernement qu'il reçoive favorablement la juste réclamation que fait aujourd'hui la province de Québec.

Je feuilletais il n'y a pas bien longtemps le rapport du ministre de la marine et des pêcheries, et je trouvais que nous étions, si je ne me trompe pas, la quatrième ou la cinquième puissance maritime du monde; mais si cette puissante marine n'a pas même une école soutenue par le gouvernement central, je ne vois pas comment on peut s'en enorgueillir auprès des nations voisines.

Si nous voulons avoir une véritable marine qui puisse être donnée en exemple aux autres nations, il faut au moins que nous puissions former des marins qui soient aussi des exemples, et à ce point de vue, je crois que la Puissance du Canada devrait avoir, pour la marine, ce qu'elle a pour son armée de terre, c'est-à-dire, des écoles où les jeunes gens, qui se destinent à cette carrière, puissent acquérir les connaissances nécessaires pour atteindre ce but. Je suis persuadé que des écoles de ce genre contribueraient directement au bien-être général du Canada en produisant des hommes capables de se mettre à la tête de la marine marchande, et, à un moment donné, de prendre place dans la marine militaire.

M. McLELAN: Il y a quelques années, en 1870, je crois, le gouvernement fédéral a accordé à chacune de ces écoles une subvention de \$1,000, que le gouvernement provincial s'est chargé dans la suite de leur fournir; mais eu égard à la diminution du commerce d'exportation à Québec, le nombre de ceux qui étudiaient pour obtenir leurs diplômes de capitaine et de second devint graduellement si restreint que la subvention fut discontinuée par le gouvernement fédéral, et par le gouvernement provincial l'année dernière. En conséquence de la loi passée l'an dernier, il y aura sans doute beaucoup de gens qui demanderont leur admission à ces écoles.

Je dirai que je recueille depuis quelque temps des informations touchant cette question, et qu'aussitôt que j'aurai ces renseignements, je pourrai décider si je puis recommander au gouvernement d'accorder une subvention.

M. BLAKE: Je pourrais mentionner le fait que je viens d'apprendre que nous pourrions acheter à très bon marché un beau navire du gouvernement impérial. Ce navire est à Halifax, et je crois qu'il sera bientôt détruit si nous ne décidons pas de le reprendre. Je veux parler du *Cherrybis*.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ce serait une folie.

M. FORTIN: Comme j'ai eu quelque chose à faire dans l'établissement des premières écoles de marine par le gouvernement fédéral, je désire faire quelques remarques à la Chambre.

Lorsque le gouvernement fédéral, en 1870, je crois, a soumis un projet de loi, que l'Angleterre nous permettait d'adopter, à l'effet d'établir au Canada des bureaux pour l'examen de capitaines et de seconds, mottant par là ces derniers en état de prendre le commandement non-seulement de navire canadiens, mais aussi de navires anglais, j'ai dit à celui qui était alors ministre de la marine (M. Mitchell) que si l'on n'établissait pas des écoles de marine, comme celles qu'il y avait dans les pays civilisés, ces bureaux d'examineurs seraient, sinon inutiles, du moins sans l'influence qu'ils auraient s'il était connu par tout l'univers que nos marins n'ont pas seulement subi avec succès leurs examens, mais qu'ils ont reçu leur éducation dans de bonnes écoles de marine.

Ces écoles furent établies, malgré une certaine opposition de la part des députés de la gauche; et je me rappelle que le chef de l'opposition s'est objecté au vote d'un crédit destiné à ces écoles, parce que les choses n'étaient pas dans un état convenable. Mais plus tard nous avons triomphé, et j'en ai été heureux, parce que nous avons établi de bonnes

écoles de marine dans les principaux ports du Canada ; nous avons eu de bons professeurs et les marins avaient toutes les facilités nécessaires pour étudier et passer d'excellents examens. Le résultat c'est qu'ils pouvaient aller dans tous les ports du monde, marcher la tête haute, et se sentir aussi bons capitaines ou seconds que les marins de n'importe quelle partie du monde.

Mais, il paraît qu'il y avait dans quelques ports, des écoles privées qui jalouaient les écoles publiques ; et, dans tous les cas, par un moyen quelconque il a surgi dans les provinces maritimes une sorte d'opposition aux écoles du gouvernement, et en 1872, le gouvernement fédéral résolut de les abolir.

En apprenant que l'on avait cette intention, je me rendis immédiatement auprès de l'honorable député des Trois-Rivières (sir Hector Langevin), et me plaignis avec beaucoup de force de la décision du gouvernement. L'honorable monsieur voulut bien me promettre qu'il se mettrait en communication à ce sujet avec l'honorable ministre de la marine, et je suis heureux de pouvoir dire que nous réussîmes à l'engager à maintenir ces écoles, jusqu'à l'arrivée au pouvoir des honorables députés de la gauche, qui les aboliront.

Je n'étais pas dans cette Chambre ; j'étais à la Chambre locale. Qu'ai-je fait ? Je me rendis auprès de l'honorable M. DeBoucherville, qui était alors premier ministre de la province de Québec, et il s'aperçut avant longtemps qu'il était nécessaire que la province de Québec eût une école de marine. En conséquence, il rétablit l'école comme école provinciale, sous la direction du professeur Seaton, un des hommes les mieux qualifiés du monde pour cette position. Et les marins qui avaient fait leur temps pouvaient aller à cette école suivre leurs cours pour obtenir leurs diplômes de second, deuxième second ou capitaine, et ils avaient en M. Sexton un bon ami et un bon professeur.

Je regrette de voir—je suis très peiné de voir—la pauvre province de Québec incapable de soutenir une école et obligée de venir ici mendier \$1,000 pour cette fin. J'en ai honte, mais c'est vrai. J'ai donné ces explications, et le gouvernement et la Chambre décideront ce qui doit être fait. J'ai toujours été d'avis que la province de Québec devrait être capable de donner \$1,000 pour l'éducation d'une classe d'hommes qui travaillent si arduement, et dont la vie est exposée à tant de dangers. Toutefois, je conseillerais fortement au gouvernement fédéral, comme je l'ai déjà fait, de rétablir les écoles de marine comme elles existaient en 1873—une à Québec, une à Halifax, une à Saint-Jean et une à Yarmouth. On ne saurait mieux employer \$4,000, et je dirai au gouvernement qu'il pourrait le faire, s'il en avait la volonté.

Sir HECTOR LANGEVIN : Comme mon honorable ami le ministre de la marine a répondu aux honorables députés qui ont proposé et appuyé cette motion, on me permettra peut-être d'ajouter un mot ou deux.

Je regrette que mon honorable ami le député de Gaspé se soit servi de l'expression qu'il vient d'employer à l'adresse de la province de Québec. La province de Québec ne s'adresse pas au parlement du Canada comme une mendiante. Nous ne mendions rien ici. Les représentants de Québec ont réclamé cette école comme un droit ; et ma province ne mendie rien ici. Les représentants de Québec sont venus ici parce qu'ils croient avoir le droit de formuler leur plainte devant le gouvernement du Canada et les représentants du peuple. Voilà, telle que je la comprends, la position prise par mes honorables amis qui ont porté la parole sur cette question, et c'est dans le même esprit, j'en suis sûr, que le gouvernement accueillera leurs représentations.

Je suis convaincu que mon honorable ami le député de Gaspé s'est servi de cette expression par mégarde ; mais, comme c'est la première fois qu'elle a été entendue on cette

Chambre, bien qu'elle ait été employée par les journaux de certain quartier, j'ai cru devoir protester ; car la province de Québec est assez grande, assez fière et assez forte pour ne pas se présenter ici en mendiant ; mais pour se présenter ici comme le fait Ontario, la plus riche province du Canada, pour formuler ses plaintes devant le parlement et pour recevoir l'attention à laquelle elle croit avoir droit.

M. FORTIN. Permettez-moi de donner une explication. L'honorable monsieur me traite très sévèrement ; mais je ne retirerai pas mon expression, parce que c'est la vérité.

Je ne dis pas que la province de Québec est une mendiante, ni que la population de cette province a coutume de mendier ; mais je dis que cette dernière est obligée de venir ici demander \$1,000 pour le maintien de cette école, parce que, dit-elle, le gouvernement est tellement gêné dans ses finances qu'il ne peut lui donner cette subvention.

Sous l'administration de M. Chapleau, l'école fut abolie, et lorsque j'appris la chose, j'écrivis une lettre très énergique à M. Chapleau pour l'engager à maintenir cette école, et il le fit ; et je suis passablement sûr que si M. Mousseau fut resté au pouvoir, il l'aurait également maintenue. Mais il paraît maintenant qu'on va la fermer, et l'on vient ici demander \$1,000.

M. AMYOT : Non, on ne vient pas ici.

M. FORTIN : Eh bien ! M. l'Orateur, j'appelle toujours les choses par leur nom ; je dis la vérité, et je termine mes remarques en répétant au gouvernement fédéral ce que je lui ai dit en 1873, et dans plusieurs autres circonstances, savoir, qu'il est de son devoir de maintenir des écoles de marine dans tous les principaux ports du Canada.

M. CHAPLEAU : Je regrette beaucoup que l'honorable député de Gaspé ait mêlé mon nom au débat en disant que sous mon administration comme premier ministre de Québec, j'avais aboli cette école. Je crains que la mémoire de mon honorable ami, ne lui fasse un peu défaut,—car je suis sûr qu'il est franc, il le dit lui-même, et nous le croyons tous—lorsqu'il dit qu'on a jamais eu d'objection, dans la province de Québec, au maintien de l'école de marine. L'honorable monsieur devrait se rappeler que la première fois qu'il a discuté cette question, en bon patriote qu'il est, comme nous le savons, j'ai dit que la province de Québec n'était pas plus obligée de maintenir une école de marine qu'elle n'était tenue de maintenir une école d'artillerie. Nous avons soutenu que la navigation étant de la compétence du gouvernement fédéral, c'était à ce dernier de prendre soin de l'école. Si le gouvernement de Québec eût demandé au gouvernement fédéral de soutenir une école normale dans la province de Québec, ce dernier aurait répondu que l'éducation étant du ressort des gouvernements provinciaux, il était du devoir de ceux-ci de maintenir de semblables écoles. Ce sont les vives instances faites par mon honorable ami qui ont engagé le gouvernement à maintenir pendant quelque temps cette école, en même temps qu'il demandait au gouvernement d'Ottawa de s'en charger.

Mon collègue l'honorable ministre de la marine et des pêcheries a fait une légère erreur lorsqu'il a dit que le gouvernement avait discontinué l'octroi de sa subvention après que le gouvernement provincial se fût chargé de cette école. C'était parce que le gouvernement fédéral avait retiré sa subvention que l'honorable député de Gaspé avait formulé sa demande. J'étais alors secrétaire provincial de la province de Québec, et, chose étrange, l'école de marine dépendait de mon département. Cette école était fréquentée par un grand nombre d'élèves, et mon honorable ami sait que, lorsqu'il m'écrivit pour empêcher que cette école fût abolie, je lui répondis que le gouvernement de Québec ne pouvait, en justice, la maintenir, parce qu'il n'était pas de notre devoir de le faire. Lorsque mon honorable ami vit que je menaçais de dire au gouvernement fédéral que nous ne maintenions pas davantage l'école, il insista de nouveau très vive-

ment pour nous engager à ne pas la fermer, et je céderai volontiers.

La province de Québec n'a rien demandé, et n'avait pas le droit de rien demander à ce sujet, si ce n'est que le gouvernement fédéral prit soin d'une institution qui est placée pertinemment sous sa dépendance. Je suis sûr que mon honorable ami dira avec moi que j'ai relaté les faits tels qu'ils sont.

Motion adoptée.

NAVIGATION DE LA BAIE D'HUDSON.

M. ROYAL: Je propose qu'il soit nommé un comité spécial composé de MM. Scott, Ross, Watson, Dawson, Abbott, White (Cardwell), Baker (Victoria), Woodworth, Foster, Paint, Brecken, et de l'auteur de la motion, pour étudier la question de la navigation de la Baie d'Hudson, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents.

Tous les honorables membres de cette Chambre sont au fait de l'agitation qui règne depuis quelque temps dans la province du Manitoba au sujet de la navigation de la Baie d'Hudson. Cette agitation a commencé en octobre dernier, lorsque les cultivateurs du Manitoba, après les gelées de septembre, ont vu leurs grains dépréciés par une ligne formée entre des meuniers. Après avoir discuté plusieurs questions relatives à leurs griefs, ou à leurs prétendus griefs, l'opinion générale a paru être que le meilleur moyen d'échapper à ce que l'on appelait le monopole du fret du chemin de fer canadien du Pacifique serait de construire un chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'à la Baie d'Hudson.

Cette agitation a provoqué une grande assemblée qui a eu lieu dernièrement à Winnipeg, et à laquelle on a prononcé des discours et passé des résolutions comportant que tous les assistants étaient fortament en faveur de la construction de ce chemin. L'agitation s'est aussi étendue au sud de notre frontière. Les cultivateurs du Dakota et du Minnesota, de même que ceux de l'ouest de ces États, avaient de plus forts griefs que nous, et, à la convention des cultivateurs, tenue, il y a quelques semaines, à Grand Fort, et à laquelle assistaient des délégués du Manitoba, on a discuté le projet de la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Il n'y a eu qu'un sentiment à ce sujet, et ça été un sentiment d'enthousiasme en faveur du projet. Je crois qu'il a été dit, à cette assemblée, que si l'on établissait la possibilité de l'exécution du projet, non-seulement le chemin de fer du Manitoba et Sud-Ouest attirerait chaque minot de blé récolté jusqu'à trois cents milles au sud de Winnipeg, mais qu'il apporterait aussi sur notre territoire le blé récolté dans quelques-uns des États de l'Ouest de l'Union.

Cette Chambre devrait étudier la question, et nous devrions obtenir à ce sujet une décision qui fit autorité, au moyen d'un comité tel que celui dont je propose la nomination. Mon but en demandant la formation de ce comité, c'est d'obtenir des sources les plus authentiques toutes les informations possibles concernant la navigation de la Baie d'Hudson. Je désire mander devant ce comité tous ceux qui pourraient avoir des documents importants concernant la navigation de la Baie d'Hudson. Il n'y a pas de doute qu'elle est navigable; la seule chose qui reste à savoir, c'est durant quelle période de l'année elle est ainsi navigable. Il y a à ce sujet beaucoup de divergence d'opinion: les uns disent que les immenses banquises et le caractère particulier des marées seront un obstacle continu à l'établissement de toute communication permanente par la mer entre les ports de la Baie d'Hudson et les ports de mer de l'Europe; d'autres expriment que depuis 1610, soit pendant les 274 années qui se sont écoulées depuis la découverte de la baie, les vaisseaux y ont navigué chaque année, d'après les rapports fournis par les employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Ceci tendrait à établir qu'il y a au moins, dans l'année, une période durant laquelle la navigation est aussi sûre dans la baie que dans le golfe Saint-Laurent.

M. CHAPLEAU

Tous les honorables membres de cette Chambre savent, M. l'Orateur, qu'avant l'établissement complet du système de navigation du Saint-Laurent, avant la construction de nos phares, des signaux d'alarme, des cartes marines, et avant l'établissement récent de l'admirable système de télégraphie que nous devons en grande partie aux efforts patriotiques de l'honorable député de Gaspé (M. Fortin), la navigation du golfe Saint-Laurent était considérée aussi difficile que l'est aujourd'hui celle de la Baie d'Hudson. Tous ceux qui lisent l'histoire ont vu, j'en suis sûr, qu'au 17^{ème} siècle et pendant le siècle dernier, des écrivains ont, dans plusieurs occasions, montré que la navigation du golfe Saint-Laurent était impossible. De fait, ce n'est que grâce aux efforts persévérants des commerçants de fourrures et des aventuriers qui cherchaient un passage au Nord-Ouest, que le golfe Saint-Laurent fut ouvert à la navigation. Ainsi, nous lisons dans quelques ouvrages que, pendant la saison d'hiver, le fleuve et une partie du golfe Saint-Laurent n'étaient qu'une masse solide de glace. Sans doute qu'aujourd'hui ces assertions semblent passablement exagérées; mais qu'est-ce qui peut nous empêcher de croire que plusieurs des déclarations qui ont été faites relativement à la navigation de la baie d'Hudson sont également à côté de la vérité?

La baie d'Hudson occupe une place très importante dans notre histoire. Comme je l'ai dit, elle fut découverte en 1610. Champlain avait, deux ans auparavant, fondé Québec, et cette année il partit de Québec et remonta le Saint-Maurice dans le but de découvrir cette grande mer du nord, comme l'on pensait alors que l'était la baie d'Hudson, et de chercher un passage au nord-ouest. La même année un marin anglais d'une longue expérience et d'une hardiesse pleine d'énergie, Hudson, qui découvrit aussi la rivière Hudson, laquelle passe à New-York, découvrit la baie et entra par le détroit qui a jusqu'aujourd'hui porté son nom. A partir de cette époque, la baie a été fréquentée chaque année, et vous savez très bien qu'elle a été le théâtre de combats navals qui ont laissé plus d'une trace brillante dans l'histoire de notre pays. Plusieurs années après sa découverte, c'est naturellement entre les deux nations—l'Angleterre et la France—qu'eut lieu la lutte pour la domination de ces mers; et nous savons tous que c'est à la fin du 17^{ème} siècle que d'Iberville, ce géant de notre histoire, écrivit au roi de France: "Sire, je suis las de conquérir la baie d'Hudson tous les ans." Une lutte sanglante se livrait alors pour la possession de cette *mare clausum* ou *mare ignotum*; comme on la représente encore même aujourd'hui dans certains quartiers. Cette Baie d'Hudson, cette mer intérieure, cette mer du nord, a plus attiré l'attention à cette époque, ou il y a 140 ans, qu'à venir jusqu'à il y a cinq, dix ou vingt ans.

Je me rappelle que faisant partie du gouvernement provincial du Manitoba, et ayant été délégué ici pour demander au gouvernement paternel du Canada de l'aide sous une forme ou sous une autre, j'exposais un jour au très honorable sir John A. Macdonald notre opinion relativement à ce que devrait être notre frontière du nord, et que je mentionnai le fait que le Manitoba pourrait devenir un jour une province maritime. Je vois encore le sourire d'incrédulité qui passa sur la figure du très honorable monsieur. Sans doute qu'une pareille pensée aurait pu passer pour un rêve, mais l'agitation qui dure depuis trois ou quatre mois a porté la population à étudier la question, et à examiner des documents; cette agitation a engagé un grand nombre de personnes à faire des recherches dont le résultat n'a pas, jusqu'à ce jour, été concluant, mais qui aux moyen de la formation de ce comité et de l'autorité qu'aura sa décision, régleront, je l'espère, cette question d'une manière définitive.

A part l'intérêt historique que l'on peut attacher à cette partie du Canada, la cause de l'agitation qui s'est produite au Nord-Ouest au sujet de cette question réside dans le fait que nous sommes producteurs de blé; que nous occupons le centre de l'Amérique septentrionale; qu'en conséquence nous sommes très éloignés de la mer, et obligés de chercher

le meilleur débouché pour atteindre les marchés avec le plus de rapidité et le moins de dépenses possibles ; et si l'on établit que la Baie d'Hudson est navigable, c'est-à-dire qu'elle est libre pendant trois, quatre, ou peut-être cinq mois de l'année, les cultivateurs du Nord-Ouest bénéficieront alors sur le tarif du fret de toute la distance ainsi abrégée, tel qu'entre le port de Churchill et Liverpool, et entre Liverpool et Montréal.

Permettez-moi de vous soumettre quelques chiffres, après quoi je terminerai ces remarques. La distance de Winnipeg à Churchill est d'environ 630 milles, par chemin de fer, cette distance sera probablement d'à peu près 710 milles. De Churchill au détroit d'Hudson, il y a 650 milles ; le détroit 450 milles ; et du détroit d'Hudson à Liverpool 1,830. La distance totale est donc de 2,930 milles. La distance de Montréal à Liverpool est de 2,765 milles. C'est la route d'été la plus courte ; l'ancienne route était de 2,990 milles. L'an dernier, il a été exporté par Montréal environ 10,498,265 minots de grain, savoir 5,798,496 minots de blé, 596,104 minots de blé d'Inde, un million de minots de pois et ainsi de suite. En 1881, les exportations de grain se sont élevées à près de 15,000,000 de minots ; en 1880, à plus de 23,000,000 ; en 1879 à 19,000,000 ; en 1878 à 16,000,000.

Maintenant, pour montrer combien, si l'on établit immédiatement la possibilité de réaliser ce projet, le cultivateur du Nord-Ouest gagnera, par le fait que la distance sera ainsi abrégée—je vais vous donner le tarif du transport. Le transport d'un minot de blé de Winnipeg à Montréal, sous le tarif d'été, coûte 28 cents ; et 49 cents sous le tarif d'hiver ; de Winnipeg à Liverpool *via* Montréal, 38 cents sous le tarif d'été, et 59 cents sous le tarif d'hiver. Or, M. l'Orateur, d'après les distances que j'ai données, si le transport d'un minot de blé de Churchill à Liverpool, devait coûter disons, de Winnipeg à Churchill, environ 15 cents, et de Churchill à Liverpool 10 cents—en tout 25 cents—vous voyez combien d'argent les cultivateurs du Nord-Ouest pourraient économiser en ayant une pareille ligne, si, cela va sans dire, nous parvenons à nous assurer qu'il est possible de réaliser ce projet. En 1832, M. l'Orateur, le prix moyen du blé à Montréal était de \$1.33 le minot. Ce prix était naturellement réglé par celui de Liverpool ; et si nous pouvons épargner quinze à vingt cents par minot dans le transport du grain exporté à Liverpool à travers la Baie d'Hudson, il va sans dire que ce sera un gain d'autant pour le cultivateur. Churchill est situé à environ six degrés plus au sud que ne l'est Arkhangel, sur la Mer Blanche, en Europe, et nous savons qu'Arkhangel est un grand centre commercial, fréquenté par un grand nombre de vaisseaux anglais. Songez, M. l'Orateur, qu'Arkhangel est situé sous le 64^{ème} degré de latitude nord, et que Churchill est situé plus au sud qu'Edimbourg, Christiana et Arkhangel. Nous savons tous, cela va sans dire, que des endroits des deux hémisphères situés sous la même latitude n'ont pas toujours la même température, eu égard à certaines causes géographiques et autres ; mais, dans le présent cas, je crois que l'accès aux ports de la Baie d'Hudson serait, du moins pendant la même période, tout aussi facile que l'est l'accès aux ports européens que j'ai mentionnés. Si nous pouvons seulement établir que la navigation y est sûre durant une période de trois ou quatre mois par année, nous aurons gagné notre point et nous aurons un autre golfe Saint-Laurent à l'ouest, et d'autres provinces maritimes.

Je crois, M. l'Orateur, que les richesses inouïes et les perspectives réalisables, illimitées de ce pays dépassent tout ce que l'on pourrait imaginer. Par conséquent, j'espère que la Chambre adoptera cette motion, et que le gouvernement fera tout son possible pour aider au comité à s'assurer si ce projet est réalisable ; et à régler définitivement cette question importante de la navigation de la Baie d'Hudson.

M. DAWSON : En appuyant la motion de l'honorable député de Provencher, je dirai qu'il est très désirable que

l'on ait de plus amples renseignements au sujet de la Baie d'Hudson. L'an dernier, j'ai demandé quelques documents, qui ont été produits, et les informations qu'ils contenaient démontraient que la baie même est libre durant au moins six mois de l'année ; de fait elle est libre pendant toute l'année, à l'exception d'un certain espace le long du rivage, où elle est toujours congelée en hiver. Mais les renseignements que nous avons obtenus l'an dernier n'étaient certainement pas très favorables, pour ce qui regarde la navigation du détroit.

Nous avons eu des rapports des marins et des pêcheurs qui avaient passé l'année dans la baie, et tous ces rapports faisaient voir que durant certaines années le détroit était tellement bloqué par la glace qu'il était presque impossible d'y faire la navigation. Cependant on connaît si peu de chose à ce sujet qu'il est tout à fait à désirer que nous nous procurions d'autres renseignements. Je crois qu'il y a un chenal qui n'a pas été suivi jusqu'à présent et qui conduit de la Baie d'Hudson jusqu'à la Baie Ungava—cette dernière n'est pas très éloignée de l'entrée du détroit. On dit que ce détroit est libre de banquises, mais on dit que la force des courants est telle qu'elle rend la navigation impossible. Je pense qu'il vaut la peine d'explorer ce détroit et de s'assurer si, maintenant qu'on peut faire usage de la vapeur, on ne pourrait pas naviguer ce canal. On doit certainement hautement désirer dans les intérêts du Nord-Ouest, qu'on trouve par la Baie d'Hudson une sortie pour son commerce. Aussi loin que la colonisation est allée jusqu'à présent, je crois que le trafic qu'elle donne passera par le lac Supérieur, mais une autre partie du pays va être ouverte, et aura besoin d'un autre débouché. Une autre raison à invoquer pour ouvrir une route à la Baie d'Hudson, réside dans les très grandes ressources qui existent dans ce pays, d'après tout ce qu'on en entend dire. Le long de la côte principale de l'est, depuis l'entrée de la Baie de James jusqu'au détroit, distance de plus de 600 milles, il y a beaucoup de grandes rivières qui se jettent dans la baie en venant de l'est. On s'est aujourd'hui assuré au delà de tout doute que ces rivières abondent en saumon, et que le poisson de différentes sortes abonde dans la baie. Maintenant, quel champ on ouvrirait à l'esprit d'entreprise s'il y avait une ligne sur tout le parcours, par voie de Michipicoton ou du lac Nipissingue, jusqu'à la Baie d'Hudson ! quel champ pour les diverses industries on ouvrirait au Canada, si l'on rendait cette baie accessible ! Non-seulement la baie abonde en saumon et en poisson blanc, mais on a trouvé la morue en grande abondance dans le détroit, et nous ne savons pas encore quels autres éléments de richesse peuvent exister. L'ouverture de cette région offrirait donc un vaste champ aux occupations industrielles, à part du canal ouvert au commerce du Nord-Ouest. Je crois donc qu'il est hautement désirable d'avoir un comité pour recueillir des renseignements, et nous mettre autant que possible au courant de ce qui concerne cette grande mer intérieure—cette Méditerranée du Nord.

M. WATSON : Je reconnais avec mon honorable ami qui vient de reprendre son siège, qu'il est très important de résoudre le problème de la navigation de la Baie d'Hudson. Les cultivateurs du Nord-Ouest ont surtout un intérêt vital dans la question, car ils ont grandement besoin d'un tarif de transport aussi bas que possible, ce qui est tout le contraire en ce moment. Depuis la dernière récolte, la population du Nord-Ouest, dans les quatre ou cinq derniers mois, a discuté le problème de la navigation de la Baie d'Hudson. Comme l'a dit l'honorable député de Provencher, cette question n'a pas reçu toute l'attention désirable de la part de la population des provinces de l'est ; bien qu'elle aient aussi beaucoup d'intérêt à l'ouverture de la Baie d'Hudson à la navigation, nous commençons à étudier cette baie pour y chercher notre futur port de mer. Je crois que certaines gens considèrent le projet comme

impraticable, mais les gens du Nord-Ouest qui ont conversé sur ce sujet avec des personnes qui ont une connaissance pratique de la Baie d'Hudson, pensent qu'elle est navigable pendant une grande partie de l'année. L'an dernier, j'ai causé avec un ingénieur qui avait passé l'hiver précédent à la rivière Nelson. Il y avait été envoyé avec un détachement d'ingénieurs pour chercher le tracé d'un des chemins de fer auxquels une charte a été accordée par cette Chambre, et il dit que la rivière Nelson n'a pas été gelée, l'an dernier, avant le 1er janvier. La débâcle s'est faite, l'an dernier, le 4 de juin, et le huit de ce mois la rivière était libre de glace. Ce qui donnerait environ six mois pour naviguer la rivière Nelson. Naturellement, reste la question de la navigation de la Baie d'Hudson; mais quand nous savons que les vieilles cuves, les anciens voiliers ont pu naviguer le détroit pendant les 250 dernières années, nous n'avons aucun doute qu'il soit possible d'y naviguer avec les navires à vapeur de la forme actuelle, qui devraient pouvoir facilement passer dans ce canal, attendu qu'ils n'ont pas à surmonter les difficultés que rencontrent les voiliers, lesquels doivent attendre le vent et la marée et qui ne pourraient essayer de naviguer dans le chenal si les courants qui charrient la glace venaient d'une direction opposée.

Je crois qu'il est de la plus haute importance de nommer un comité chargé de recueillir tous les renseignements possibles sur le sujet, et que le gouvernement de la Confédération envoie un navire examiner la route aussitôt que possible. Dans le Nord-Ouest, nous ne comptons que sur la culture du grain, et notre succès dépend en grande partie des facilités que nous avons d'expédier ce grain au monde extérieur. Aux prix actuels du grain dans le Nord-Ouest, la culture ne donnera pas de profit. Les taux pour le transport du fret sont excessifs, et je pense même qu'ils sont plus élevés que les chiffres donnés par l'honorable député de Provencher (M. Royal). Durant l'automne dernier, le taux du transport du fret de Winnipeg à Toronto était de 42 cents le boisseau de blé, ce qui, naturellement, a réduit considérablement la valeur du blé dans le Nord-Ouest. Ainsi que l'a expliqué l'honorable député d'Algoma (M. Dawson), l'ouverture de la Baie d'Hudson bénéficiera sous plus de rapports que la création d'un débouché pour le Nord-Ouest. Ses richesses minérales et ses pêcheries ont une grande valeur. Si nous avons un port de mer sur la rivière Nelson, je crois que cela stimulera la population du Nord-Ouest; et l'ouverture de la route de la Baie d'Hudson, avec la construction d'un chemin de fer depuis Winnipeg ou quelque autre endroit jusqu'à la Baie d'Hudson ferait hausser de 50 pour 100 la valeur des terres dans cette contrée. Il n'y a pas, je crois, de pays au monde qui produise du grain de meilleure qualité ou en plus grande quantité de boisseaux à l'acre que le Nord-Ouest, et si on nous donne des débouchés suffisants et le transport du fret à bon marché, la province prendra rang en avant et deviendra l'une de plus prospères du Dominion. Nous espérons avec confiance que le gouvernement du Dominion accordera une très sérieuse attention à cette affaire, de sorte que dans un avenir prochain la question de savoir si la Baie d'Hudson est navigable ou non sera résolue, et ce au moyen de tentatives pratiques faites par le gouvernement du Dominion.

Nous espérons que le gouvernement n'emploiera pas trois ou quatre ans à explorer la baie, car dans le Nord-Ouest nous avons besoin de secours immédiatement, d'autant plus que la population serait disposée à se laisser taxer directement pour la construction d'un chemin de fer de la Baie d'Hudson. Nous avons l'assurance de personnes qui se sont occupées de prendre des renseignements, qu'il y a à Liverpool une compagnie prête à mettre sur la route une flotte de dix steamers de chacun 3,000 tonneaux de jaugeage. Ils ne doutent aucunement de la possibilité de naviguer la Baie d'Hudson, et ce qu'ils veulent, c'est qu'un chemin de fer soit construit jusqu'aux bords de la baie pour transporter le grain au port d'expédition. Les honorables députés savent très bien que

M. WATSON

deux chartes ont été accordées par le parlement à des compagnies pour la construction de ce chemin, et la Chambre a consenti à ce que ces compagnies puissent se fusionner. Il est de la plus haute importance pour le pays en général, que le gouvernement s'efforce de donner à la compagnie qui va construire ce chemin, non-seulement des terres,—car on a dit, ces jours derniers, que les terres ne construiraient pas les chemins de fer, et qu'on ne peut pas toujours vendre les bons—mais encore, une partie de l'argent qu'on se propose d'accorder à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, qui suffirait entièrement à construire 600 milles de chemin de fer, car on estime que tout le chemin, depuis Winnipeg jusqu'à Churchill, ne coûtera que \$22,000,000 lorsqu'il sera terminé. La construction d'un chemin de fer sur ce parcours ne serait pas plus difficile pour la plus grande partie que la construction d'une section dans la prairie. Nous espérons que le gouvernement pourra fournir à la Chambre des renseignements qui feront voir que la Baie d'Hudson est navigable, que les recommandations du comité, lorsqu'elles seront faites, seront suivies par la Chambre, et que à une date rapprochée, nous aurons un port de mer à proximité de nos champs de blé dans le Nord-Ouest.

M. CASEY: Nous avons entendu deux honorables députés qui viennent de parler au nom de la province du Manitoba; nous avons aussi entendu un honorable député qui ne sait trop, il semble, à quelle province appartient le comté qu'il représente, et je pense qu'il ne sera pas hors de propos d'entendre un représentant de l'Ontario. Il m'arrive, M. l'Orateur, d'être d'accord avec tous les honorables députés qui ont parlé. D'abord j'admets la haute importance de la question de savoir si la Baie d'Hudson est navigable ou non. L'importance de la question pour ce qui est de la province du Manitoba ne fait absolument aucun doute. Il va sans dire qu'un projet qui va rapprocher Winnipeg de 600 milles de Montréal, doit produire les plus grands avantages pour cette province. L'effet pratique de ce projet, s'il est mis à exécution, sera que le port de la Baie d'Hudson sera aussi près de Liverpool que Montréal, et Winnipeg ne sera éloigné de ce port que de 600 à 650 milles; c'est-à-dire que la population de Winnipeg occupera une position aussi favorable pour l'expédition du grain que celle occupée par ceux qui vivent à 500 milles à l'ouest de Montréal. La vaste importance qu'il y a à s'assurer un tel résultat justifierait même un langage plus accentué que celui dont se sont servis les honorables députés qui représentent le Manitoba, pour faire valoir ce projet. L'importance de la chose pour les autres parties occidentales n'est cependant pas aussi claire, peut-être, à première vue; mais je conviens entièrement avec l'honorable député de Provencher (M. Royal) et l'honorable député d'Algoma (M. Dawson) que la chose est importante pour le reste du Dominion. L'honorable député de Provencher a très bien dit que cela créerait une nouvelle province maritime ou, dans tous les cas, un port de mer, et qu'elle offrirait, par une nouvelle direction, une autre sortie, pour aller sur les marchés à grain du monde. La richesse des mines, celle des pêcheries, et les capacités agricoles de la région qui longe les côtes de la Baie d'Hudson a été récemment soumise à l'attention publique par le docteur Bell et d'autres qui ont exploré cette région, et dont les déclarations, quant aux ressources naturelles de cette section, ont étonné la population des anciennes provinces. Nous savons qu'il y a en Europe des agrégations denses et prospères établies dans une latitude beaucoup plus élevée que celle-ci, et il n'y a rien dans le district de la Baie d'Hudson qui le rende moins propre à être colonisé que les autres endroits dont j'ai parlé et que l'honorable député de Provencher a nommés. La seule chose possible à objecter de la part des députés des anciennes provinces à l'adoption de la proposition faite par la motion, ne pourrait être qu'une indigne crainte jalouse que du trafic qui, dans d'autres conditions, passerait par les anciennes provinces, pût chercher la route de la

Baie d'Hudson. J'appelle cela une crainte indigne, car, bien que nous devions surveiller nos intérêts locaux, je considère que les législateurs du parlement doivent envisager ces questions en se plaçant au point de vue du Dominion, et voir si la proposition est acceptable dans l'intérêt du Dominion en général. Même au point de vue de l'intérêt local, il n'y a pas plus lieu à jalousie à propos de ce projet qu'à propos d'autres auxquels le Dominion est lié. Nous savons que la grande ligne du pays, le chemin de fer du Pacifique canadien, cherche des débouchés à des endroits placés en dehors du territoire canadien. Nous savons qu'il s'est mis en relation avec Portland et Boston. Nous savons que la chose a été faite au moyen d'avances venant en partie, si non entièrement, du Dominion, et malgré cela, le Dominion propose d'avancer d'autres sommes à cette compagnie de chemin de fer. Il me semble qu'il sera généralement admis que le Dominion en général ne devrait avoir aucune raison d'être jaloux d'une compagnie de chemin de fer quelconque, parce qu'elle chercherait vers l'est des débouchés autres que ceux qu'on a jusqu'à présent regardés comme les débouchés naturels du commerce du Canada.

Dans ce cas, la richesse qui serait ajoutée à celle du Dominion par l'ouverture de ce débouché serait une richesse ajoutée à celle du Dominion en général, et non-seulement en augmentant le commerce au port même, mais en attirant le trafic, le commerce et la navigation vers cette grande mer intérieure; en développant et augmentant la capacité contributive du pays en général. Je désire dire un mot au sujet des moyens à adopter pour atteindre ces fins. La nomination d'un comité est certainement une chose opportune et nécessaire, mais cela ne peut amener de résultat définitif, vu que tout ce qu'un comité peut faire, c'est de recueillir la meilleure preuve qui existe actuellement de la navigabilité de la baie, et je crois qu'il sera reconnu que cette preuve n'est pas concluante.

L'expérience des navires à vapeur qui ont navigué sur la baie d'Hudson n'a pas été concluante, parce qu'ils n'étaient pas munis des appareils modernes pour faire ce service; et je ne pense pas qu'on ait tenté aucune expérience systématique de faire la navigation à la vapeur dans la baie. C'est de cette façon qu'il faut chercher le seul moyen probant de résoudre la question. Au cours du débat au sujet des prévisions budgétaires, je me suis permis de recommander au gouvernement d'adopter bientôt des moyens de s'assurer d'un navire construit peut-être de la même façon que ceux qui font le service entre Terre-Neuve et l'Ecosse, et manœuvrés par un équipage accoutumé à croiser dans la glace.

On devrait garder ce vaisseau à croiser dans et hors la baie d'Hudson et dans le détroit; on devrait le laisser prendre par la glace jusqu'au moment où la navigation devient impraticable, et l'on devrait faire rapport des jours et des mois pendant lesquels la navigation est praticable. En faisant cette épreuve durant un an entier, nous aurions la preuve concluante de la navigabilité de la baie; car il n'est pas certain que les plus grands obstacles se présentent en hiver. De fait, plusieurs savants pensent qu'il est plus facile d'y naviguer dans d'autres saisons que l'été—c'est-à-dire avant que la glace et les banquises se détachent des bords. A première vue cela paraît une idée raisonnable, et elle est certainement partagée par beaucoup de savants qui se sont occupés de cette région. Je regrette que le gouvernement n'ait pas jugé à propos d'accepter la recommandation faite, non par moi, mais par d'autres, d'adopter les moyens pratiques de découvrir pendant combien de temps la baie est navigable. Je pense que l'importance de la question justifierait une beaucoup plus grande dépense que celle à encourir dans une pareille épreuve. La somme dépensée ne constituerait qu'une petite fraction du montant que nous avons dépensé de temps à autre pour décider de la praticabilité des routes particulières pour le chemin de fer du Pacifique canadien et pour le chemin de fer Interco-

lonial, et peut-être alors aurions-nous décidé pour toujours la possibilité d'exécuter un tel projet. Les travaux du comité auront sans doute de la valeur en ce qu'ils nous apprendront quels sont les points sur lesquels il n'y a pas de doute et sur quels autres points il faut encore faire des études; mais le travail du comité sera sans valeur si le gouvernement ne le complète pas de la façon que j'ai dit.

M. ORTON: La question soumise à la Chambre est tellement importante qu'on me pardonnera si je fais quelques observations pour engager le gouvernement à employer tous les moyens possibles de s'assurer pleinement de la praticabilité de la route en question. Si la route était praticable il n'y a pas de doute qu'elle changerait du tout ou tout les perspectives du pays. Non-seulement le Dominion est fortement intéressé à cette question, mais l'empire britannique a aussi intérêt à ce qu'elle soit résolue. La distance entre Yokohama et Liverpool, par voie de Port-Moody et du chemin de fer de la Baie d'Hudson, est de 1,824 milles plus courte que la route par New-York et San-Francisco. La route de Melbourne serait de 2,214 milles plus courte par Port-Moody et la Baie d'Hudson que par San-Francisco et New-York. La route jusqu'à Melbourne serait de 2,214 milles plus courte par Port-Moody et la Baie d'Hudson que par San-Francisco et New-York; et la distance pour aller à Hong-Kong serait abrégée de 2,204 milles par cette route. J'espère que les travaux du comité auront pour effet de fournir suffisamment d'informations pour engager le gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour résoudre complètement, et si possible, pour toujours, la question de la praticabilité de cette route. Je ne doute pas que le gouvernement serait justifiable de solliciter l'aide du gouvernement anglais pour faire faire les explorations, qui peuvent probablement exiger deux ou trois ans. S'il y a divergence d'opinion sur la question de savoir si la baie est libre le long de la côte nord ou le long de la côte sud, il semble qu'il existe un sentiment très favorable à l'idée que le détroit même est ouvert durant toute l'année. Si on peut naviguer le détroit avec sécurité, il n'y a pas de doute qu'on peut établir une route pendant un assez long temps pour rendre de grands services au pays dans l'avenir.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je félicite mon honorable ami de la façon dont il a présenté cette question à la Chambre, ainsi que les autres messieurs qui ont pris part à ce débat si intéressant. Le gouvernement et le parlement ont manifesté leur désir d'aider à la construction d'un chemin de fer reliant le Manitoba et le Nord-Ouest avec la baie d'Hudson. Le parlement a accordé deux chartes; une pour une route allant à la rivière Nelson et l'autre pour une route allant à Churchill. Ces deux compagnies, à la dernière session, ont demandé le pouvoir de se fusionner—procédé très sage, car il est clair qu'on ne pourrait construire deux chemins de fer, et qu'une union d'énergie, de capital et de ressources serait nécessaire pour avoir la chance de construire une pareille voie. Comme ces deux chemins de fer, qui ont leurs stations terminales sur la baie d'Hudson, suivent des parcours tout à fait différents, le gouvernement les a traités comme chemins distincts et leur a concédé, pour aider à l'exécution de leurs travaux, une quantité de terre égale à celle accordée aux autres chemins de fer—6,400 acres par mille, mais à un prix moindre. Les autres compagnies ont eu leurs terres à raison de \$1 l'acre; la terre a été concédée à ces deux compagnies à raison de 50 cents l'acre; et quand les compagnies se sont fusionnées, le gouvernement a cru que la chose avait tellement d'importance qu'il a décidé de donner aux compagnies fusionnées la concession de terres à raison de 50 cents l'acre. C'est là sans doute une aide très appréciable donnée au chemin de fer. Toutefois on ne peut s'attendre à ce qu'on trouve des capitaux pour la construction de ce chemin de fer à moins qu'on ne s'assure que la baie et le détroit d'Hudson sont accessibles pendant une partie considérable de l'année. Comme l'ont dit

les honorables messieurs qui ont parlé, il y a une grande divergence d'opinion au sujet de la longueur du temps pendant lequel on peut naviguer le détroit avec succès. Il peut être vrai qu'un navire puisse y passer dans presque chaque mois de l'année; mais ce n'est pas là la question à décider. Il s'agit de savoir si, pendant un nombre raisonnable de mois dans l'année, il y a probabilité—allant jusqu'à la certitude—qu'on puisse faire la navigation régulièrement sur la baie et sur le détroit de manière à ce qu'elle soit avantageuse dans un sens commercial. Je suis assez âgé pour me rappeler combien est vraie la déclaration faite par mon honorable ami qui a présenté cette motion, que jadis la navigation du fleuve Saint-Laurent même était considérée comme douteuse, incertaine, hasardée, et non profitable, commercialement, presque autant qu'est maintenant la Baie d'Hudson. L'idée a prévalu principalement en Angleterre, que pratiquement, le fleuve restait quatre mois de l'année sans être ouvert à la navigation. Par degrés cette erreur a été dissipée. Le nombre de mois pendant lesquels on fait la navigation a augmenté, et l'introduction de la vapeur a rendu la navigation plus indépendante qu'auparavant des obstructions accidentelles causées par la glace dans le temps que tout le commerce se faisait sur des voiliers. Je ne doute pas qu'on trouvera, lorsqu'on aura fait des expériences avec des navires à vapeur, que la période pendant laquelle on peut naviguer le détroit avec profit va être considérablement prolongée, comparativement à l'idée que nous en avons aujourd'hui. Mon honorable ami le ministre de la marine et des pêcheries a étudié particulièrement cette question et a obtenu de la compagnie de la Baie d'Hudson les livres de loch tenus au cours de voyages faits par ses voiliers pendant une série d'années, qu'il fait collationner et examiner soigneusement. L'examen de ces livres va nous fournir des renseignements de haute valeur, et mon honorable ami les mettra à la disposition du comité, ce qui fera voir quelles variations se produisent dans les saisons et si, dans une année, la navigation est ouverte plus longtemps que dans une autre. De cette façon on pourra savoir approximativement combien de temps, dans un nombre moyen d'années, on peut considérer la navigation comme franchement ouverte dans un sens commercial. Je dois dire que plusieurs membres de cette Chambre et plusieurs députations ont exercé une pression sur le gouvernement pour l'engager à voir s'il est à propos d'envoyer tout de suite un vaisseau pour examiner le détroit. Une députation veut que nous envoyions un voilier dès le commencement du printemps. Le gouvernement est actuellement occupé à étudier cette question. Mais il est tout à fait vrai, comme l'a dit mon honorable ami le ministre de la marine, que le rapport fait par un navire qui ne fera l'expérience que pendant une saison ne fournira pas de preuve suffisante et concluante du caractère rémunérateur de la navigation à faire dans la baie et dans le détroit d'Hudson. Il faudrait, je crois, avoir un navire à vapeur appareillé comme pour un voyage aux mers arctiques, et cela exigerait plus qu'une exploration durant une seule saison. Comme l'a dit l'honorable député d'Elgin-Est (M. Casey), il serait bon de laisser le navire pris dans les glaces et avoir des personnes stationnées à différents endroits de la côte, pendant deux et peut-être trois saisons, afin de s'assurer quel est réellement le caractère de la baie et du détroit d'Hudson comme eaux navigables. Le gouvernement est à faire une étude spéciale de cette question. Cela entraînera des dépenses très considérables, mais la chose a tant d'importance que le gouvernement se sentira justifiable de s'adresser à la Chambre et de soumettre une proposition demandant un vote favorable à l'accomplissement de l'œuvre dont il est question. On ne saurait, je crois, exagérer l'importance qu'il y a pour l'avenir du Nord-Ouest à établir un commerce en cet endroit. Non-seulement cela va fournir des moyens d'accès aux marchés de l'Europe aux produits du Nord-Ouest en général, mais ce sera d'une valeur excessive à cause des richesses miné-

Sir JOHN A. MACDONALD.

rales et des pêcheries connues dont a parlé mon honorable ami d'Algoma (M. Dawson). Tous les rapports semblent faire voir que la richesse minérale est très considérable, et je ne doute guère, qu'avec de nouvelles explorations, la connaissance que nous avons présentement de la richesse minérale de cette région va considérablement augmenter. Dans ces grandes mers du Nord, les pêcheries doivent avoir beaucoup de valeur; l'importance qu'il y a d'ouvrir ces mers au commerce est donc manifeste, et je ne pense pas qu'elle puisse être exagérée. Je dirai à mon honorable ami qui a présenté cette motion, que M. Abbott est le seul député du Bas-Canada dont le nom est sur la liste. Je recommanderai l'addition des noms de MM. Desjardins et Riopel. M. Riopel vient de la côte de Gaspé et il connaît la navigation d'hiver dans le bas Saint-Laurent.

M. BLAKE: Je suis très heureux d'avoir entendu la déclaration faite par l'honorable ministre quant aux intentions probables du gouvernement au sujet de cette question. Je crois que depuis quelque temps il est devenu très clair, vu les grands intérêts en jeu, que nous devrions avoir les renseignements considérables que l'honorable monsieur dit qu'il va nous demander d'aviser aux moyens d'obtenir. Depuis certain temps, l'opinion que j'entretiens, c'est que cette question est du ressort des gouvernements impérial et canadien conjointement, et, vu le fait que le gouvernement impérial a souvent utilisé les vaisseaux de la marine à faire ces sortes de travaux, je crois que si le gouvernement canadien, disant qu'il est prêt à payer pour faire faire une exploration par un vaisseau de la marine impériale, tous les frais autres que ceux encourus dans les stations ordinaires, faisait la demande d'un vaisseau et prenait arrangement pour faire faire une étude suivie, il recevrait probablement une réponse favorable.

Il y a une autre raison pour laquelle il n'est pas sans importance que l'on fasse un effort dans cette direction. Il n'y a pas de doute que c'est surtout en Angleterre que nous devons nous procurer le capital nécessaire pour assurer l'exécution de ce grand projet, qui comprend la création d'une nouvelle ligne de communication à travers l'Atlantique aussi bien que la construction d'un chemin de fer, et l'on ajoutera beaucoup foi aux rapports qui seront faits par les savants que les autorités impériales nommeront ou accrédi-teront. Sous ce rapport il serait à l'avantage du projet que, si la chose est possible, l'on prit des arrangements de la façon que j'ai recommandé. Je voudrais aussi qu'il n'y eût pas de délai, attendu que la chose presse particulièrement pour le Nord-Ouest. La recommandation de l'honorable député d'Elgin-Ouest, que le navire reste à l'œuvre pendant un temps considérable sera adoptée, je l'espère. Il y a beaucoup à faire dans le sens de l'exploration indirecte, sans parler de la simple question de la glace, qui, sous certains rapports, est la plus importante. Il faudrait plus de renseignements au sujet des différents havres et d'autres questions susceptibles d'étude dans une exploration de cette espèce, et le temps employé dans la baie, sans être consacré en entier à la simple question de la glace, sera bien employé si l'on fait des arrangements pour engager des savants à faire partie du personnel spécialement choisi pour faire ce travail. A propos de la déclaration de l'honorable ministre ayant rapport aux concessions libérales faites au chemin de fer, il est certain que 50 cents l'acre ne représentent que la moitié du prix qui a été fixé pour les terres concédées aux autres chemins de fer dans le Nord-Ouest. Mais, si je comprends bien l'arrangement qui a été conclu—bien que je regrette de dire que les détails n'ont pas été déposés sur le bureau—je crois que la concession faite au chemin de fer, dans l'espèce, consiste en terres situées dans le voisinage du chemin même, et qu'on ne suppose pas qu'elles ont tout à fait autant de valeur que celles à travers lesquelles passent les autres chemins de fer.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est cela.

M. BLAKE: Je crois qu'il nous faut accepter la déclaration de l'honorable ministre avec une certaine réserve, comme nous sommes accoutumés de faire pour toutes ses déclarations. On dira comme d'habitude que les terres à travers lesquelles passe ce chemin de fer ne valent pas la moitié autant que celles à travers lesquelles passent d'autres chemins de fer.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est tout à fait exact; les terres ne sont pas supposées aussi bonnes que celles situées plus au sud. C'est pourquoi la quantité de la concession a été doublée, et le prix diminué de moitié.

M. ROYAL: Comme on a recommandé d'autres noms pour être ajoutés à la liste de ceux qui composent le comité, je recommanderai, avec le consentement de la Chambre, que le nom de M. Macmaster y soit ajouté, vu qu'il a étudié la question.

M. BLAKE: Il ne peut pas y avoir d'objection à l'admission du nom proposé. Mais l'honorable monsieur n'a pas fait preuve de la courtoisie ordinaire lorsqu'il s'agit de constituer un pareil comité, puisque parmi les quinze noms choisis, il n'y en a que deux qui appartiennent à des députés siégeant de ce côté-ci de la Chambre. Je regrette que l'honorable monsieur, dans une question de cette nature, se soit tellement cru séparé de nous qu'il ne veuille pas contier à ce côté-ci de la Chambre une petite part aux délibérations sur ce sujet. Je crois que, comme le député d'Elgin-Ouest s'est occupé de cette question, son nom devrait être ajouté à la liste.

M. ROYAL: Je n'ai pas la moindre objection à ce que le nom de l'honorable député d'Elgin-Ouest soit ajouté.

Sir JOHN A. MACDONALD: On ne peut dévier de la règle, et le nombre dépasse quinze.

M. BAKER: Je puis venir au secours de l'honorable monsieur en demandant que mon nom soit retiré. J'ai navigué pendant vingt-cinq ans et je ne désire pas naviguer davantage.

La motion est adoptée avec l'addition des noms de MM. Casey, Macmaster et Riopel et le retrait du nom de M. Baker.

PERCEPTEUR DE LA DOUANE, NAPANEE.

M. ALLISON: Je demande copie des papiers et de la correspondance ayant rapport à la nomination d'un percepteur de la douane à Napanee. Je demande ces papiers parce qu'il y a plusieurs jeunes gens de mérite dans mon comté plus aptes sous tous les rapports à remplir les devoirs de cette charge et dont les titres n'ont pas été invoqués d'une façon pertinente auprès du gouvernement, lorsque cette nomination a été faite.

M. BOWELL: Il n'y a pas de correspondance ayant rapport à cette affaire, et je ne vois pas quel est le but visé par l'honorable député qui veut faire adopter cette motion. Je dois dire à l'honorable monsieur que dans ce cas, comme pour les autres nominations, il y a toujours des gens désireux de remplir les positions données, qui se croient plus aptes que les titulaires à remplir ces fonctions et qui croient y avoir de meilleurs titres. Quand l'honorable monsieur aura passé quelques années dans la politique, il verra que ce sentiment existe dans toutes les parties du pays.

M. ALLISON: S'il n'y a pas de papiers, je retire ma motion. Mais il doit y avoir eu, verbalement ou autrement, quelque chose pour guider l'honorable ministre. Je ne doute aucunement qu'il y a dans Lennox des hommes plus méritants dont on n'a pas fait valoir les titres convenablement. Comme il n'y a pas de papiers, je retire la motion.

AMÉLIORATIONS A LA RIVIÈRE FAIRFORD (MAN).

M. ORTON: Je demande copie de tous rapports, correspondance, mémoires, arrêtés du conseil et autres

documents ayant rapport aux améliorations faites à la rivière Fairford, débouché du lac Manitoba; à l'enlèvement de la barre de sable à l'embouchure de la rivière Rouge, et des obstructions de la rivière Nelson, débouché du lac Winnipeg, afin d'assécher les terres submergées dans la province du Manitoba.

Mon but en demandant ces papiers est de savoir ce que le gouvernement est à faire en rapport avec ce sujet important. Les honorables membres de la Chambre peuvent savoir qu'il est ici question de réclamer l'immense zone des meilleures terres de la province du Manitoba submergées par le débordement du lac Manitoba et de la rivière Rouge, à l'ouest de la rivière Winnipeg, en gagnant le Portage la Prairie, débordement grâce auquel les gens qui passent par ce pays ont une opinion très peu avantageuse du terrain. De plus, il y a une grande zone au sud de l'Assiniboine, près de la ville de Morris, comprenant environ trente cantons, dans ce qu'on appelle le marais Boyne.

A l'ouest du lac Manitoba, il y a aussi une immense zone de terre submergée et dont le sol est rendu inutile. Il y a aussi entre les deux lacs, le lac Winnipeg et le lac Manitoba, une autre vaste zone. On me permettra d'exposer quelques-unes des causes de la submersion de ces terres. Dans différents cours d'eau au Nord-Ouest, les eaux, dans le temps de la crue, sont chargées de matières végétales et de terre. Quand la rivière déborde, ce composé de matière végétale et de terre se dépose sur les bords de rivière et des lacs, ce qui donne au niveau des bords une élévation plus accusée que celle des terres adjacentes. Il en résulte que, entre l'Assiniboine et le lac Manitoba, il a un bassin, et quand les eaux débordent, elles ne peuvent retourner au lit de la rivière ni à celui du lac.

Le même phénomène se produit au sud de l'Assiniboine, bien que les bords en soient plus élevés et que les eaux débordent. Conséquemment, je puis dire que, grâce au débordement du lac Manitoba, le volume des eaux de l'Assiniboine augmente considérablement, et le débordement de l'Assiniboine est beaucoup plus fort qu'il ne le serait dans d'autres circonstances.

Le résultat c'est qu'une immense quantité d'eau déborde sur la rive sud et forme ce qu'on appelle le marais Boyne; la même chose s'applique aux terres submergées entre les parties nord et sud de l'Assiniboine, avant le détour vers l'ouest que fait cette dernière pour se jeter dans la rivière Rouge. Il y a un immense bassin entre le lac et la rivière, et même sur les bords des lacs Winnipegosis et Manitoba. Il y a un bassin complet entre le lac Manitoba et l'Assiniboine, à l'ouest de ce lac. Ceci explique l'existence de ces marais, et pourquoi ils ne s'égouttent pas à l'eau basse. Je mentionnerai le fait qu'il y a une chute de 19 pieds entre le lac Winnipegosis et le lac Manitoba, et une autre de 41 pieds entre le lac Manitoba et le lac Winnipeg.

La rivière Fairford, ou à la Falle de Perdrix, comme on l'appelle communément, est l'issue du lac Manitoba, en même temps que l'issue du lac Winnipegosis. Dans certaines saisons, cette rivière est relativement étroite, et conséquemment, l'issue en est plus ou moins entravée. Dans certaines saisons, lorsque le débordement des eaux est considérable, les cours d'eau qui se déversent dans le lac Winnipegosis s'emplissent et le niveau du lac Manitoba devient très haut, puis les terres qui, il y a quelques années étaient excellentes pour la culture, et sur lesquelles des colons s'étaient établies, sont maintenant submergées. Une des améliorations requises est l'élargissement ou l'approfondissement de la rivière Fairford, et, d'après ce que j'apprends, ce ne serait pas une entreprise très coûteuse. Il est vrai que le lit de la rivière est un peu dur, mais il n'est pas rocheux. Il est formé de ce que l'on appelle communément de la terre chevrotine, c'est-à-dire d'un mélange de glaise et de graviers, avec peut-être quelques galets. Il ne serait peut-être pas suffisant de draguer la rivière, mais d'après ce que me disent ceux qui paraissent s'y entendre, on amélio-

rerait peut être la rivière par le dragage seul et certainement en employant un peu de nitro-glycerine, ce qui désagrégerait la terre, de sorte qu'on aurait très peu de difficulté à approfondir la rivière Fairford, et à empêcher ainsi le débordement du lac Winnipeg et de la rivière Assiniboine.

On pourrait aussi faire une amélioration en redressant le cours de la rivière Assiniboine. L'amollissement des glaces qui s'y produit, en conséquence du cours tortueux, sinueux, de la rivière, en augmente beaucoup le débordement, et si le gouvernement consentait à redresser quelques-uns des coudes de la rivière Assiniboine, en y creusant un chenal, il pourrait obvier à cet état de choses. Je puis dire, à ce sujet, que quelques-uns croient que pour assécher entièrement la province du Manitoba, il serait peut-être nécessaire d'améliorer aussi un peu la rivière Nelson. Il n'y a pas de doute qu'il y a sur la rivière Nelson, à 30 ou 40 milles de sa source, au lac Winnipeg, une barre qui empêche l'eau de s'écouler librement dans la rivière Nelson. Toutefois ceci devra sans doute être étudié plus tard.

La barre qui se trouve à l'embouchure de la rivière Rouge constitue un autre obstacle qu'il est absolument nécessaire, dans l'intérêt de la navigation, tant de la rivière Rouge que du lac Winnipeg, de faire disparaître, et je crois que l'on fait quelque chose dans ce sens à cet endroit. Les rapides de Saint-André forment aussi un obstacle dans la rivière Rouge où l'on pourrait avantageusement faire des améliorations. Bien que ces améliorations puissent entraîner des dépenses considérables, lorsque l'on songe qu'il est possible de recouvrer une étendue de terres estimée à près de 3,000,000 d'acres, ces dépenses ne sont qu'une bagatelle comparée aux profits qui découleront de ces travaux, et j'espère que le gouvernement s'occupera très sérieusement de cette question. Je puis dire que la population de la province du Manitoba, particulièrement de cette partie qui entoure ces marais, sent que c'est là un de ses grands griefs, et elle croit qu'on n'y remédie point parce qu'elle n'a pas le contrôle des terres de la province, et la législature n'a pas les moyens de faire ces améliorations, qui peuvent paraître d'une nature locale.

A mon avis, le gouvernement contribuerait beaucoup à apaiser le mécontentement qui règne dans cette contrée, s'il s'emparait sérieusement de cette question et montrait qu'il s'intéresse vivement au bien-être de cette province. A un autre point de vue, vous pouvez dire, je crois, qu'il est important pour tout l'établissement du Nord-Ouest que la province du Manitoba—la porte, l'entrée de notre grand Nord-Ouest—soit mise dans une condition qui la fasse paraître aussi avantageuse que possible à ceux qui émigrent dans ce pays, et à ceux qui le traversent dans le but de s'assurer de la valeur de notre grand Nord-Ouest.

Je sais parfaitement qu'en regard aux dommages causés par le débordement de l'Assiniboine, la population est arrivée à désirer fortement que les terres soient placées sous le contrôle de la province. Mais soit que le gouvernement juge à propos de donner à la province du Manitoba le contrôle de ses terres, ou de le garder lui-même, je crois certainement que le produit de leur vente devrait autant que possible être affecté à l'amélioration de cette province, après qu'on en aura donné une part raisonnable pour la construction des travaux publics qu'on y fait. C'est là une des améliorations les plus importantes et les plus urgentes dont cette province ait actuellement besoin.

La population éprouve sans doute aussi le besoin de chemins de fer ; mais cette question est d'une nature différente.

M. SCOTT : Cette question de l'abaissement des eaux du lac Manitoba a été soumise au gouvernement il y a quelques années. L'honorable ministre des travaux publics a chargé un corps d'ingénieurs d'aller étudier le coût de l'abaissement des eaux de ce lac ; mais on n'a rien fait depuis. A

M. ORTON

part la grande étendue de terres que l'on recouvrerait de cette manière—deux à trois millions d'acres—on effectuerait une autre amélioration très importante. Le lac Winnipegosis se décharge dans le lac Manitoba, par la rivière de la Poule d'Eau. Il y a sur le lac Winnipegosis des fonds de bois d'une très grande valeur—les plus précieux de la province du Manitoba. Quelques-uns de ces fonds de bois ont été vendus il y a environ six ans, mais jusqu'à présent les acquéreurs n'ont pu utiliser ces bois vu l'impossibilité de naviguer sur la rivière de la Poule d'Eau. Pendant la session de 1881-82, l'honorable ministre des travaux publics, sur les représentations qui lui avaient été faites, a placé dans les prévisions budgétaires un crédit de \$5,000 pour faire faire une étude complète de cette rivière de la Poule d'Eau. Le rapport qui fut fait soumettait qu'il ne serait pas opportun d'améliorer la navigation de cette rivière, vu que ceci aurait pour effet de faire déverser un plus fort volume d'eau du lac Winnipegosis dans le lac Manitoba.

Par conséquent, je soutiens que le gouvernement ne bénéficierait pas seulement du recouvrement de ces deux à trois millions d'acres de terres, qui seraient ainsi propres à la culture, mais qu'il percevrait encore chaque année une somme considérable des propriétaires des fonds de bois situés sur la rive est, et principalement dans les îles du lac Winnipegosis. J'espère donc que le gouvernement reprendra ces travaux, qui ont été retardés pendant plusieurs années, et qu'il se hâtera d'adopter quelque moyen pour débayer la rivière Fairford, afin que les eaux du lac Manitoba se déversent plus facilement dans le lac Winnipeg.

M. WATSON : Comme je connais beaucoup cette question, on me permettra peut-être d'en dire quelques mots. Je vois avec plaisir que l'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton) s'est emparé de cette affaire. Je l'ai soumise l'année dernière, et j'ai obtenu quelques informations de l'honorable ministre des travaux publics, au sujet de ses intentions relativement à l'amélioration de la rivière Fairford, ou de la rivière de la Poule d'Eau.

Mon honorable ami de Wellington-Centre a fait un peu erreur en parlant de l'inondation des terres. Il n'y a pas de bassin entre la rivière Assiniboine et le lac Manitoba ; mais il y a au contraire beaucoup de chute entre la rivière et le lac. Lorsque le vent souffle du côté du nord les eaux sont poussées sur la rive sud du lac Manitoba, et lorsqu'il vient du sud, elles sont refoulées dans la direction opposée. De cette manière l'eau s'élève à environ deux pieds sur chaque côté du lac, et en conséquence une étendue de terre assez considérable se trouve submergée. Une grande portion des terres situées au sud du lac Manitoba est marécageuse pour cette raison ; et la saison pluvieuse de l'année dernière a sans doute empiré cet état de choses. Un fait encourageant, c'est que le niveau du lac s'est abaissé d'environ deux pieds depuis quelques années.

Je ne crois pas que l'approfondissement de la rivière Fairford soit ce qu'il faut pour remédier à ce dont on se plaint, parce que le creusage de cette rivière gênerait la navigation du lac Manitoba durant une saison de sécheresse. Ce qu'il faut, c'est un chenal à l'embouchure de la rivière Fairford pour laisser passer la surabondance d'eau durant la saison des pluies. Si l'on faisait cela, je crois que l'on assécherait les terres et que l'on maintiendrait le niveau de l'eau à une certaine hauteur durant toutes les saisons de l'année.

Pour ce qui est de l'amélioration de la rivière de la Poule d'Eau, j'ai eu des informations de la part du capitaine du remorqueur à vapeur qui a voyagé sur le lac Winnipeg depuis trois ans. Il croit qu'il ne serait pas difficile d'améliorer la navigation de cette rivière. La longueur de cette rivière est d'environ 30 milles, et l'on peut établir une communication bien meilleure et à beaucoup moins de frais en creusant un canal long d'environ un mille et demi, et en y construisant une écluse. Ceci abrégierait d'à peu près 30 milles

la distance entre le lac Winnipegosis et le lac Manitoba, et je crois que ces travaux coûteraient moins chers que si l'on améliorait la navigation de la rivière Fairford.

Sir JOHN A. MACDONALD : Où construirait-on l'écluse ?

M. WATSON : A un point entre Winnipegosis et le lac Manitoba. La rivière de la Poule d'Eau coule dans la direction du nord-est, et fait un détour pour revenir presque au même point. Un canal long d'un mille et demi abrégérait la distance de 30 milles, et par conséquent, mettrait fin au débordement excessif du lac Winnipegosis, bien qu'à l'eau haute, il soit probable que les rives du lac Manitoba seraient inondées.

J'espère que l'honorable ministre étudiera bientôt cette question, non-seulement dans le but de recouvrer les terres situées sur les rives du lac, mais aussi afin d'améliorer la navigation entre le lac Winnipegosis et le lac Manitoba. Comme l'a dit l'honorable député de Winnipeg (M. Scott), il y a là de grands fonds de bois que l'on ne peut aujourd'hui exploiter avec succès. Nous avons déjà essayé, mais sans succès, de naviguer sur la rivière de la Poule d'Eau.

Cette rivière coule sur un parcours de 12 à 15 milles dans ce que l'on appelle le lac de la Poule d'Eau. Il est presque impossible de descendre du bois sur ce cours d'eau, vu que le lit de la rivière de la Poule d'Eau est raboteux, pierreuse, et n'a que deux à trois pieds de profondeur. Il y a beaucoup d'endroits peu profonds dans cette rivière, et l'on ne pourrait à aucune époque de l'année, y descendre du bois sur un parcours de plus d'environ quatre milles.

Le capitaine du bateau à vapeur dont j'ai déjà parlé me dit que l'eau est maintenant de deux pieds plus basse dans le lac Winnipeg qu'elle ne l'était il y a quatre ans ; mais dans le détroit, entre les extrémités nord et sud du lac, la profondeur du chenal reste à peu près la même—elle est aujourd'hui de six pieds, et il y a quatre ans elle était également de six pieds, bien que le niveau du lac Manitoba ait baissé de deux pieds. Le courant entre les deux extrémités maintient apparemment le chenal libre. L'élargissement de l'embouchure de la rivière Fairford ne nuirait pas à la navigation du lac Manitoba, au détroit, au seul endroit où l'eau est peu profonde.

J'espère que l'honorable ministre s'occupera immédiatement de cette question. Ces travaux n'auraient pas simplement pour effet d'assécher les fonds de bois, mais ils augmenteraient aussi beaucoup les facilités du commerce. L'exploitation de ces fonds de bois aurait pour effet de procurer à prix réduit du bois aux habitants des plaines voisines, ce qui mérite encore d'être pris en considération. Ceci nécessiterait l'amélioration de la rivière à la Vase Blanche, qui aurait besoin d'être draguée afin qu'il fût possible aux vaisseaux de remonter jusqu'au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest. Au moyen de ces travaux, on ouvrirait la navigation depuis le lac Manitoba jusqu'à certains endroits de la province et dans le Nord-Ouest, jusqu'à la Saskatchewan. J'espère que le gouvernement permettra que cette motion soit adoptée.

Sir HECTOR LANGEVIN : Il n'y a pas d'objection à la production de ces documents, mais je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait que dans le rapport du département des travaux publics pour 1881-82, à la page 96 de l'annexe, il y a 20 pages d'un rapport de l'ingénieur en chef du département, et que M. Geddes a été envoyé à l'endroit en question spécialement pour étudier cette affaire.

Je prierai l'honorable député de ne pas insister pour que ces rapports soient produits de nouveau, vu qu'ils ont déjà été imprimés.

Je produirai les documents qui n'ont pas encore été soumis. Je ne puis dire ce que fera le gouvernement ; mais je ferai remarquer que nous faisons actuellement construire un dragueur pour la fin mentionnée dans cette motion, et pour faire exécuter d'autres travaux au Nord-Ouest, dans la rivière Rouge et le lac Manitoba.

Je ne puis en dire davantage, parce que la question n'a pas encore été décidée par le conseil des ministres.

M. WATSON : Dois-je comprendre que le dragueur est destiné à rendre la rivière navigable ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne suis pas en mesure de dire cela. Si l'honorable monsieur veut bien consulter ces rapports, il y verra que ces travaux ne sont pas aussi faciles que semblent le croire quelques députés. Ils sont très difficiles, et c'est une question de génie civil, que des ingénieurs devront résoudre. En outre, ces travaux coûteraient environ \$300,000.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre dit que le gouvernement fait construire un dragueur ; où cela ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Sur les bords du lac Manitoba, je crois, et j'apprends qu'il sera prêt l'été prochain.

M. MACKENZIE : J'ai appris que l'on en construit un sur le lac Winnipeg.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je ne puis dire au juste l'endroit où ce dragueur est construit, mais j'en informerai plus tard l'honorable monsieur. Il va sans dire que nous ne pourrions l'expédier partout, mais nous l'invertions là où nous le pourrions.

Toute cette question, qui est importante, devra être étudiée, savoir si oui ou non nous entreprendrions l'exécution des travaux ; mais il y a des difficultés en fait de génie civil qui ont été signalées, et dont il a été fait mention dans le rapport dont j'ai parlé.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. ORTON : Je désire faire quelques remarques avant que cette motion soit soumise à la Chambre.

L'honorable député de Marquette (M. Watson) a cru que je m'étais trompé en disant qu'il y avait un bassin entre la rivière Assiniboine et le lac Manitoba ; mais s'il se rappelle la situation du lac Long, il conviendra, je crois, que j'avais raison. Quant à la rivière Fairford, cet honorable député a aussi émis une opinion un peu différente de la mienne. D'après ce que j'ai appris, il y a là non-seulement une barre qui a besoin d'être enlevée, mais d'autres travaux sont nécessaires. Si la barre était enlevée, cela ferait sans doute beaucoup de bien, mais on croit généralement que ce ne serait pas assez pour donner au lac Manitoba une issue suffisante.

Motion adoptée.

FACILITÉS OFFERTES PAR LES BANQUES.

M. ORTON : Je propose qu'il soit nommé un comité spécial composé de MM. Wallace (York), Sutherland, Taylor, Thompson, Heseon, Landry (Montmagny), Benoit, Anger, Kinney, Landry (Kent), Scott, Gordon, et de l'auteur de cette motion, avec mission d'étudier si l'on ne pourrait pas fournir aux cultivateurs canadiens les moyens d'obtenir de l'escompte à meilleur marché et plus facilement, et d'autres facilités en fait de finances ; avec pouvoir de quérir personnes et documents.

M. l'Orateur, afin de bien faire comprendre à la Chambre mon but en demandant la formation du comité spécial mentionné dans la résolution, je parlerai brièvement de notre système actuel de banques et de son fonctionnement à l'égard de notre population industrielle.

L'acte général relatif aux banques décrète en apparence, par une certaine clause, que ces dernières ne peuvent prêter au public en général à plus de 7 pour 100 d'intérêt, mais cette clause est si vague qu'il semblerait nécessaire de passer une autre acte du parlement pour en expliquer le sens, ou, en d'autres termes, je ne crois pas que l'on ait jamais trouvé qu'il fût possible de recouvrer des banques ce qu'elles

avaient exigé en sus de 7 pour 100. Ainsi, je veux voir si l'on ne pourrait pas adopter quelque mesure qui permit aux cultivateurs d'emprunter de l'argent à meilleur marché. Je ne vois pas comment la chose serait possible avec le système général des banques tel qu'il existe aujourd'hui, et je parlerai peut-être plus tard de ce système, afin de démontrer qu'il est tout à fait insuffisant pour les besoins du pays.

Les moyens qu'ont nos banques actuelles d'accommoder le public au moyen de prêts sont restreints. Ils sont restreints en premier lieu par la limite posée à la circulation de leurs billets. L'acte général relatif aux banques défend à ces dernières de mettre en circulation de leurs propres billets de \$2 pour chaque \$1 qu'elles ont, en numéraire ou sûretés du gouvernement. Elles sont aussi gênées par le montant de leurs dépôts. Il est bien connu que dans les temps de dépression résultant de presque n'importe quelle cause, et surtout de dépression qui peut résulter toujours à un degré plus ou moins grand d'un manque de récoltes, les dépôts faits à nos banques en sont retirés. Dans ces circonstances, il n'est pas fait de dépôts considérables dans nos banques, et les moyens qu'ont ces dernières de donner au monde des affaires les facilités nécessaires leur font défaut précisément lorsque le besoin s'en fait le plus sentir, et il s'en suit un désastre commercial général et un état de gêne au sein de notre population.

Je regrette d'avoir à dire qu'avec le système actuel, le fardeau de ces désastres pèse éventuellement sur la classe agricole. Nous savons que lorsque les dépôts sont diminués, les banques sont obligées de restreindre les facilités qu'elles donnent au public; elles ne peuvent escompter les billets qu'elles avaient coutume d'escompter. Les hommes d'affaires qui basent leurs opérations sur la croyance, qui paraissait bien fondée lorsqu'ils s'étaient livrés à ces opérations, qu'ils recevront certaines facilités tant qu'ils pourront offrir un billet considéré comme bon, s'aperçoivent que, bien que leur billet puisse être des meilleurs, ils ne peuvent pas toujours obtenir de l'escompte. Comme résultat, les marchands de gros sont obligés de presser les marchands de détail pour leur faire effectuer leurs paiements promptement. Les manufacturiers sont aussi pressés de forcer les agents qui, de même que les marchands de détail, font affaires avec les cultivateurs, et la conséquence est que les cultivateurs sont pressés juste dans le temps où ils devraient avoir à leur disposition quelque moyen de traverser le temps malheureux d'une mauvaise récolte. Mon opinion relativement à nos banques, c'est d'abord que le système n'en est pas sûr pour le public, et qu'il ne devrait pas exister sous sa forme actuelle dans un pays comme celui-ci. Nous savons parfaitement que tant que les banques pourront émettre leurs propres billets, une panique commerciale se produira vraisemblablement, par le fait qu'elles craindront de subir une course de la part de ceux qui ont leurs billets.

J'ai toujours cru—et je crois qu'un grand nombre des habitants de ce pays sont de mon avis—que notre système de banques devrait avoir pour base le gouvernement de notre pays. Le département des finances du gouvernement devrait être plus entièrement qu'il ne l'est actuellement à la tête de nos maisons de banques. Il devrait aussi avoir en sa possession la statistique la plus récente et la plus autorisée au sujet du commerce de notre pays, non-seulement quant à la condition de nos industries, mais aussi relativement à nos richesses minérales et à nos ressources agricoles, de même que pour ce qui regarde les marchés tant de l'étranger que de l'intérieur, afin d'être en état de mesurer et de régler le montant d'argent en circulation d'après les besoins et les exigences de la population. Comme premier pas vers ce but, je crois que l'on agirait sagement en donnant à ceux qui travaillent à produire la plus grande somme de richesse—et je parle naturellement des cultivateurs—de plus grandes facilités d'escompte, en établissant, pour l'avantage des cultivateurs, des banques qui pussent prêter à ces derniers de l'argent à courtés échéances, et moyennant un taux d'intérêt

M. ORTON

raisonnable. C'est pour cela que je demande la formation de ce comité.

J'exposerai davantage la position injuste dans laquelle sont placés les cultivateurs canadiens. Lorsque leurs récoltes manquent, et qu'ils sont pressés dans leurs paiements par le marchand de détail et par l'agent, ils n'ont pas de facilités pour obtenir temporairement de l'aide, et traverser ces temps durs jusqu'à ce qu'ils aient eu une meilleure récolte, ou qu'ils aient passé les jours malheureux qui peuvent leur arriver à raison des pertes occasionnées par le feu, la maladie ou d'autres épreuves.

Lorsqu'un malheur de ce genre leur arrive, dans l'état de choses actuel, le seul moyen par lequel ils puissent obtenir l'aide dont ils ont besoin, c'est de s'adresser à un prêteur d'argent, ou à une banque privée, ou, si la somme qu'il leur faut est considérable, ils sont obligés d'avoir recours aux sociétés de prêt, et dans chacun de ces cas, on exige d'eux le taux d'intérêt le plus élevé possible. En conséquence, le cultivateur est réellement obligé de payer un intérêt très élevé pour obtenir une aide temporaire, et ses efforts pour faire produire au sol ses richesses se trouvent ainsi fortement paralysés.

Nous voyons des banques privées surgir dans toutes les parties du Canada. Il se peut que ce soient des institutions utiles, mais il est une chose très certaine, c'est qu'elles extorquent des taux d'intérêt très élevés, principalement à la population agricole. Non-seulement elles exigent des cultivateurs des intérêts très élevés, mais elles paralysent les moyens qu'ont nos banques de faciliter aux gens d'affaires leurs opérations. Nous voyons qu'un banquier privé, possédant un capital de \$20,000, peut obtenir un crédit du double de cette somme dans les banques munies d'une charte, enlevant par là aux gens d'affaires l'argent dont ils ont besoin pour continuer leurs opérations, et le prêtant de nouveau au cultivateur à un taux beaucoup plus élevé que celui qu'il paie à la banque.

En outre, les actionnaires de nos banques n'habitent pas toujours le Canada, et une grande partie des profits que réalisent ces institutions est envoyée dans des pays étrangers, ce qui a pour effet de diminuer dans une certaine mesure la richesse de ce pays. Les sociétés de prêts sont des institutions auxquelles les cultivateurs sont forcés de recourir, lorsqu'il leur faut une somme plus forte que celle qu'il leur est possible d'emprunter sur toutes les sûretés qu'ils peuvent offrir, telles que billets endossés, ou mortgages sur des meubles. Elles induisent souvent les cultivateurs à emprunter plus qu'ils n'ont besoin. Ces derniers paient aussi des frais énormes pour l'examen de titres, papiers, etc., et subissent des dépenses légales considérables. Comme résultat, presque tous les cultivateurs de ce pays qui empruntent d'une société de prêt, perdent leur ferme tôt ou tard.

Heureusement que les cultivateurs ne sont pas aussi entièrement à la merci des sociétés de prêt qu'ils l'étaient il y a quelques années, avant l'adoption du bill que j'ai eu l'honneur de présenter ici, limitant à cinq ans au lieu de vingt, comme c'était autrefois le cas, la durée extrême des hypothèques. Une des grandes difficultés contre lesquelles le cultivateur avait à lutter à cette époque, c'était qu'il ne pouvait s'acquitter de ses dettes lorsque l'argent était à bon marché, ni vendre ses propriétés.

Avec le terme de cinq années, ce mal n'est pas aussi grand; mais, sous l'opération de notre système de banque, il est forcé d'emprunter lorsque l'argent est rare, et lorsque le taux de l'intérêt est à son apogée. Lorsque les banques pressent les marchands de gros, ces derniers pressent les marchands de détail, et les marchands de détail pressent les cultivateurs, et l'argent est rare dans le pays.

C'est alors que nos cultivateurs sont obligés de s'adresser aux sociétés de prêt, qui exigent les taux d'intérêt les plus élevés qu'ils peuvent obtenir. Nous voyons qu'aujourd'hui, au Manitoba, les sociétés de prêt avancent aux cultivateurs de cette région de l'argent sur hypothèque à 10 ou 12 pour

100. Si ces derniers avaient la facilité de contracter des emprunts temporaires à des banques agricoles, comme je crois que l'on pourrait en établir dans ce pays, ils ne seraient pas forcés de se faire les esclaves de ces sociétés de prêt, comme l'ont malheureusement été jadis plusieurs de nos meilleurs cultivateurs.

Une de mes objections aux sociétés de prêt, c'est qu'une grande partie de leur capital vient d'Angleterre, de sorte qu'une forte portion de l'intérêt que paient les cultivateurs de ce pays est envoyée en pays étranger, et que notre pays s'appauvrit d'autant; et nous savons tous que l'intérêt absorbe en bien peu d'années le capital, de sorte que le cultivateur, après avoir remboursé ce qu'il avait emprunté en premier lieu, doit encore le capital.

Je demanderai à la Chambre, M. l'Orateur, d'écouter pendant quelques instants l'esquisse imparfaite de mon projet au sujet du mode que l'on pourrait, suivant moi, adopter, pour donner aux cultivateurs plus de facilités. En soumettant ma manière de voir à la Chambre, je ne m'attends pas à ce qu'elle l'approuve, mais mon projet m'a paru réalisable. Le comité pourra examiner non-seulement mon projet, mais aussi les idées que d'autres membres du comité pourraient avoir au sujet de cette question, afin de remédier, si possible, à l'un des plus grands maux qui existent dans ce pays. Si le gouvernement jugeait à propos d'accorder des chartes à des banques agricoles, soumises à toutes les inspections et à tous les règlements imposés aux autres banques, et de leur donner une base de circulation comme celle que je vais indiquer, décrétant qu'elles ne prêteront pas aux cultivateurs moyennant un intérêt de plus de 5 pour 100, une pareille mesure serait d'un grand avantage pour tout le pays. Je soutiens qu'aucun cultivateur n'a les moyens de payer plus de 5 pour 100 d'intérêt. S'il paie plus que cela, et qu'il hypothèque sa terre pour la moitié ou le tiers de sa valeur, il n'est virtuellement pas le propriétaire de sa ferme; car il paie en intérêts autant que la somme que lui rapporterait cette ferme, s'il la louait.

Je crois que le gouvernement devrait donner à ces banques agricoles munies de chartes, le privilège d'obtenir du gouvernement une émission de monnaie légale du Canada à la moitié de la valeur estimée des terres améliorées des actionnaires ou emprunteurs; c'est-à-dire que le cultivateur qui désirerait contracter un emprunt ou devenir actionnaire d'une pareille banque pourrait y déposer une première obligation sur sa propriété égale à la moitié de sa valeur estimée, ce qui pourrait être vérifié par les officiers des diverses municipalités. Je crois que le gouvernement devrait concéder à ces banques le même privilège qu'il accorde aux autres banques, celui d'émettre autant de billets légaux de \$2 qu'ils ont de dollars en numéraire ou en sûretés du gouvernement.

On pourrait aussi utiliser ces banques en leur donnant l'administration des affaires des banques d'épargne du Canada. Le gouvernement pourrait exiger un demi pour cent pour faire face aux frais de l'émission de la monnaie légale, et les dépenses d'administration seraient amplement couvertes par un ou un demi pour cent, ce qui laisserait au cultivateur désireux de faire des dépôts à cette banque une garantie de 3 pour 100 sur le capital valant qu'il a dans sa propriété.

Je proposerais aussi de limiter le montant que pourraient prêter ces banques. D'abord, il ne devrait leur être permis de prêter qu'aux cultivateurs, et ensuite elles devraient ne pouvoir prêter, sur billet ou papier endossé, que jusqu'à un certain montant, disons \$1,000, c'est-à-dire sur billet à court terme échéance, pour deux, trois ou quatre mois, par exemple, renouvelables si on le désire, à 5 pour 100. Elles devraient aussi avoir droit de prêter, d'année en année, à 5 pour 100, à tout cultivateur qui désirerait emprunter et déposer à la banque une première obligation ou hypothèque sur sa ferme égale à la moitié de la valeur estimée de cette dernière. De cette manière, ceux qui sont à l'aise ne retireraient pas seulement un profit considérable de leurs épargnes, suffisant

pour payer leurs taxes et toutes les autres dépenses incidentes, mais ils aideraient aux autres membres de leur classe à obtenir de l'argent à un taux réduit, et cette base serait parfaitement sûre.

A mon avis, ceci aurait pour effet d'accroître considérablement la richesse agricole produite dans ce pays, et d'augmenter ainsi nos exportations, puis d'attirer dans ce pays une très grande augmentation d'or ou de son équivalent. En conséquence, ce serait dans une très grande mesure une sauvegarde contre de nouvelles dépressions ou stagnations du commerce, et il en résulterait que la plus grande partie des affaires du pays se ferait au comptant. Le cultivateur, au lieu d'être obligé de faire ses affaires à crédit, aurait, à la fin de l'année, payé ses dettes. Nous savons qu'aujourd'hui, si les marchands ne sont pas payés à la fin de l'année, ils sont obligés d'attendre les cultivateurs, s'ils le peuvent, et exigent d'eux un intérêt. Dans certaines parties du pays, on a coutume—je sais que cela se pratique dans mon comté, et je ne doute pas que l'honorable député de Wellington-Nord ne le sache parfaitement—d'exiger sur un compte courant 10 pour 100 d'intérêt composé tous les six mois, quelquefois tous les trois mois; non-seulement on exige du cultivateur le prix du crédit le plus élevé pour les marchandises qu'il achète, mais de plus, s'il ne peut payer, on exige un intérêt composé de 10 pour 100 tous les six mois, augmentant par là considérablement le montant qu'il aurait à payer pour les mêmes marchandises s'il les achetait au comptant.

Je crois que toutes les classes de la société bénéficieraient de l'établissement de ces banques agricoles. Nous savons tous que la prospérité de notre population manufacturière et commerciale, et celle des habitants de nos villes et de nos villages dépend beaucoup du succès des opérations agricoles, et si les cultivateurs pouvaient faire leurs affaires au comptant, non-seulement les marchands et les manufacturiers de tous genres réussiraient mieux et les faillites seraient plus rares, mais toute notre population ouvrière aurait plus d'emploi.

Il y a dans notre système actuel un autre point faible auquel ceci remédierait, je crois, jusqu'à un certain point. Nous savons que les paniques commerciale ont un effet très grave sur notre système actuel de banques. Même lorsqu'elles se produisent dans la république voisine ou dans un pays avec lequel nous avons beaucoup de relations d'affaires, ces dépressions sont très propres à produire ici même une dépression commerciale plus ou moins grande.

Notre système de banques offre un autre danger dont je vais parler, et auquel remédierait aussi le plan que je propose. Nous savons que sous ce système, lorsque l'argent est rare, que les dépôts ont été retirés de nos banques, et lorsque nos exportations n'ont pas été aussi considérables que de coutume, les banques sont obligées de refuser d'escompter les billets; mais elles ont droit de choisir ceux à qui elles refuseront l'escompte, et il arrive souvent que les directeurs de banques reçoivent des montants considérables, ou que par leur intermédiaire on fasse du favoritisme et que l'on prête de l'argent à des personnes engagées dans des entreprises les plus hasardeuses et peut-être les plus illégitimes, tandis que l'on refuse d'accommoder ceux qui font un commerce légitime. Je crois que des banques agricoles tendraient à faire disparaître les difficultés de cette nature.

Quant à la base sur laquelle les banques agricoles devraient être établies, je crois que ceux qui demandent qu'elles reposent sur le numéraire d'or ne peuvent s'y objecter, parce qu'il est bien connu que les prêteurs d'or de la Grande-Bretagne sont prêts aujourd'hui à prêter n'importe quel montant aux cultivateurs de notre pays—un montant plus élevé que celui que je demande pour base de cette émission de monnaie légale du Canada. Nous savons que les biens de nos cultivateurs, du moins dans Ontario, ne sont pas évalués à beaucoup plus que la moitié de leur valeur réelle, tandis que les sociétés de prêt, ou, en d'autres termes, les prêteurs d'or de la Grande-Bretagne sont disposés à prêter à nos cultivateurs

une quantité d'or égale au tiers et même à la moitié de la valeur réelle de leurs propriétés, ce qui est beaucoup plus que je ne demande comme base pour cette circulation.

Une autre raison pour laquelle cette circulation ne pourrait jamais diminuer de valeur, c'est que ce serait mieux qu'une simple émission du gouvernement. Une simple émission de monnaie légale du gouvernement ne serait pas aussi bonne, parce que dans le cas de complications pouvant être suivies d'une guerre, ou dans le cas d'une menace d'invasion, la valeur en serait beaucoup dépréciée, tandis qu'une émission ayant pour base la grande richesse formée par les terres du pays, conserverait sa valeur.

Tous les capitalistes savent que si jamais le pays était conquis—et je suis certain qu'avec notre vaillante population il ne le sera jamais—les terres ne changeraient pas de propriétaires. Les placements d'argent sur les propriétés foncières d'un pays sont parfaitement sûrs. On pourra dire que les cultivateurs ne brillent pas comme hommes d'affaires, qu'ils sont très insoucians, et qu'il surgira beaucoup de difficultés si on leur prête de l'argent par l'entremise des banques. Je dois avouer qu'il est peut-être vrai que les cultivateurs ne sont pas habitués aux affaires, comme homme d'affaires ordinaires, mais nous avons parmi nos cultivateurs quelques-uns des hommes d'affaires les plus habiles du pays, et je crois que nos cultivateurs peuvent acquérir et acquerraient bientôt l'habitude des affaires. Donc cet argument ne saurait être invoqué contre le projet. Afin de démontrer qu'après tout ce n'est pas une idée insensée, je vais lire une dépêche télégraphique de la Grande-Bretagne que j'ai remarquée dans un numéro récent d'un journal. Le 8 courant j'ai remarqué dans le *Mail* la dépêche suivante: "Projet d'une banque garantie par des hypothèques sur les terres de l'Irlande. On agit dans le nord de l'Irlande la question de l'établissement d'une banque garantie par des hypothèques sur les terres, ce projet est appuyé par le gouvernement et a pour but d'aider aux occupants du sol à devenir propriétaires des fermes qu'ils occupent." Maintenant, M. l'Orateur, relativement à ce projet, je désire naturellement exposer mes vues au comité et lui faire étudier toute la question et tous les renseignements qu'ils nous sera possible de nous procurer, afin d'apporter une attention très minutieuse à cette importante question, et afin que le gouvernement puisse être en position de connaître les faits qu'il peut ignorer au moment actuel. Je puis ajouter que le système Torrens relatif au transfert des terres serait d'un grand avantage et simplifierait de beaucoup tout projet de banque de cette nature. J'espère que le projet pourra être mis à exécution, vu que par ce moyen la dépense serait diminuée de beaucoup. Je ne m'imagine pas que nos amis les avocats qui siègent en cette Chambre voient avec autant de plaisir que moi la possibilité de la mise en vigueur de cette loi. Je sais que dans mon opinion il serait très facile de la mettre en vigueur dans Ontario, car je crois qu'avec notre système de conseils de comté, les titres de toutes les propriétés dans nos comtés pourraient être obtenus très promptement et à très bon marché, de sorte que la question des titres pourraient être réglée une fois pour toutes. Au Nord-Ouest, le système Torrens serait d'un avantage immense, et ce système de banque des cultivateurs en coopération avec le système Torrens dans cette région serait d'un avantage immense pour la population agricole qui se rend au Nord-Ouest. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, mais j'espère que la Chambre ne passera pas à la légère sur cette question. Je crois, M. l'Orateur, que rien ne contribuerait plus au bien-être du pays que d'offrir à nos cultivateurs des moyens plus efficaces pour développer les richesses du sol; et tout ce qui est de nature à nous faire atteindre ce but devrait être accueilli avec joie par tous ceux qui désirent la prospérité du pays.

M. SPROULE: M. l'Orateur, le but que se propose l'honorable député de Wellington (M. Orton) est, je crois, digne
M. ORTON.

de toute notre attention, s'il est possible de l'atteindre, et bien qu'à première vue le projet puisse paraître quelque peu impraticable, il me semble que d'autres qui se sont beaucoup occupés des affaires de banque sont sous l'impression qu'il est susceptible d'être mis à exécution. Les Grangers—qui forment une partie très considérable de la population agricole, surtout dans la province d'Ontario—partagent aussi l'opinion de l'honorable député de Wellington-Centre. Il y a deux ou trois ans, ils ont proposé un plan ayant pour but de trouver chez les cultivateurs de l'argent pour prêter aux cultivateurs, et je vois par le prospectus qu'ils se proposaient de prêter à un taux d'intérêt beaucoup moins élevé que celui qui est exigé soit par les banques soit par les compagnies de prêt. Il y est dit que les cultivateurs forment une classe distincte, et qu'ils ne peuvent payer un taux d'intérêt aussi élevé que ceux qui se livrent à des entreprises commerciales, industrielles ou autres, vu que leur travail ne produit qu'un seul rendement par année. Il leur faut d'abord ensemercer, et lorsque la récolte est prête il faut moissonner et conduire les produits au marché, et ils ne peuvent rentrer dans leurs déboursés qu'une seule fois par année, et conséquemment l'intérêt qu'ils ont à payer devrait être à un taux très réduit. Je n'ai aucun doute qu'un grand nombre d'honorables membres de cette Chambre ont apporté beaucoup d'attention à cette question et ont été disposés à placer de l'argent sur des terres. S'il essaient à louer ces terres ils ne peuvent retirer plus de 3 à 5 pour 100 de l'argent placé, après avoir mis de côté un montant raisonnable pour élever et pour l'entretien des bâtiments. Si l'argent placé de cette manière par des hommes qui ont de l'argent à placer, ne peut rapporter plus que cela, on ne peut s'attendre à ce que des cultivateurs puissent faire preuve, dans leurs affaires domestiques, d'une économie ou d'une prudence qui puissent leur permettre de réaliser plus que les hommes qui ont l'habitude de faire des placements de ce genre. De plus, lorsqu'un marchand fait un placement, bien qu'il ne reçoit qu'un taux d'intérêt peu élevé à chaque opération, il a l'avantage de rentrer dans ses fonds et de se servir du même argent trois, quatre et même cinq fois dans le cours d'une année; et s'il ne reçoit que 2 pour 100 chaque fois, cela équivaut à 8 ou 10 pour 100 par année. Le cultivateur n'a pas cet avantage. On dira peut-être encore que la garantie n'est pas bonne, mais, je le demande, la garantie qu'un marchand donne à une banque vaut-elle mieux? surtout lorsqu'on considère que vu la nature particulière de ses transactions, qu'il peut être riche aujourd'hui et pauvre dans une semaine? N'est-il pas plus probable que la garantie donnée par un cultivateur serait de beaucoup préférable, vu qu'elle repose sur la propriété foncière, qu'elle ne peut changer de main aussi promptement, et qu'on ne peut en disposer aussi facilement qu'il s'agissait de biens appartenant à des négociants.

Je crois que si l'on pouvait trouver un moyen—je ne prétends pas que ce projet soit praticable, mais il paraît qu'il est venu à l'esprit d'hommes qui se sont occupés de chercher les moyens de pourvoir aux besoins des agriculteurs du pays, et qui ont trouvé que les profits annuels de ces derniers ne sont pas suffisants pour leur permettre de payer le montant considérable d'intérêt qu'ils paient aujourd'hui aux banques et aux compagnies de prêt—si ce comité pouvait découvrir quelque moyen par lequel on pourrait établir un système de banque qui donnerait aux cultivateurs l'argent dont ils ont besoin à un taux plus réduit, le projet mérite considération, et j'espère que l'honorable député qui s'en est chargé continuera comme par le passé à s'intéresser au sort de la classe agricole en ce pays et qu'il finira par faire quelque chose de nature à leur rendre de grands services et à aplanir les difficultés contre lesquelles un grand nombre d'entre eux ont à lutter. Le fait que les Grangers se sont emparés du projet démontre qu'il peut être mené à bonne fin, et le fait qu'en Angleterre et en Irlande, il se trouve aujourd'hui des hommes qui veulent établir des banques

d'après un système à peu près analogue—nous n'avons pas par-devers nous le plan détaillé de leur système, mais c'est à peu près cela d'après ce que nous pouvons voir—tout cela démontre à l'évidence que la chose est possible. J'espère que l'honorable député aura son comité et qu'il donnera une forme pratique au projet, pour l'utilité de cette classe nombreuse et importante représentée par les agriculteurs du pays.

M. HESSON : M. l'Orateur, je me lève pour exprimer mon opinion relativement à cette question très importante, et je crois que les honorables membres de cette Chambre s'accorderont à dire que c'est une question très importante et très digne de la considération d'un corps délibérant comme celui-ci. J'espère que la Chambre ne passera pas à la légère sur cette question et qu'elle ne croira pas que c'est une question de peu d'importance pour les intérêts agricoles du pays. Nous savons que c'est la grande ressource du pays, et qu'il en sera toujours ainsi, et que tous les avantages qui pourront être accordés aux travailleurs et aux cultivateurs du sol, doivent tourner à l'avantage de tous les hommes d'affaires du pays. Maintenant, je soutiens qu'il n'y a pas de garantie, pas même celle de l'or, qui soit supérieure ni même égale à celle qui est offerte par les propriétés foncières du pays. Il ne peut y avoir de meilleure garantie que celle-là. L'or peut être importé, peut être dissipé, peut être mal employé par ceux auxquels l'administration en a été confiée, mais les propriétés foncières restent, sinon aux propriétaires primitifs, du moins au pays, et comme le dit mon honorable ami le député de Wellington-Centre, un montant considérable de capital ainsi placé, tout en paraissant improductif, a une valeur intrinsèque supérieure à celle de l'or. Si la récolte manque, le résultat peut être désastreux pour le cultivateur, et il peut se trouver forcé de recourir aux institutions monétaires du pays pour emprunter à un taux d'intérêt très élevé, ce qui empirera sa condition au lieu de l'améliorer. Il est obligé de s'adresser à ces institutions usurières dont l'histoire récente nous est connue à tous.

Le cultivateur peut emprunter à des conditions vraiment avantageuses, mais qui ont souvent pour résultat la perte de sa terre, vu que les banques munies d'une charte n'aiment pas à escompter les billets des cultivateurs. Elles préfèrent les billets des artisans—des effets négociables qui peuvent être remboursés à courte échéance et qu'elles ne sont pas exposées à voir renouveler de temps à autre. Mais cette espèce d'accommodement n'est pas ce dont le cultivateur a besoin.

Il veut un accommodement qui puisse lui venir en aide lorsque la récolte est mauvaise et qui peut quelquefois s'étendre d'une année à l'autre. Règle générale, son capital est placé sur des machines, des maisons et autres propriétés de ce genre. Tout son capital est placé de telle façon qu'il ne lui reste pas un seul dollar qui puisse être déposé de façon à donner l'espèce de garantie sur laquelle les banques autorisées peuvent émettre des billets. La position des cultivateurs est très difficile, leurs terres ne peuvent être utilisées pour des fins commerciales, et ils doivent compter uniquement sur le produit de leurs terres à l'époque de la vente, ou bien il leur faut louer leurs terres pour environ 3 ou 4 pour 100 de leur valeur.

Maintenant, M. l'Orateur, si nous jetons un coup d'œil sur la position de la province d'Ontario relativement à son industrie agricole, il nous sera plus facile de comprendre la question. Pendant que l'honorable député faisait ses remarques à la Chambre, j'ai fait un petit calcul qui me permettra de démontrer à la Chambre qu'il y a un montant énorme de capital de premier ordre qui pourrait être offert au gouvernement comme garantie pour la circulation des billets du Dominion—que, dans mon opinion, le gouvernement seul a le droit d'émettre.

Il y a dans Ontario environ 440 townships, en laissant de côté les villes et les villages. Je donnerai à ces townships

une valeur moyenne de \$2,000,000 chacun. Comme le dit l'honorable député de Wellington-Centre, la valeur estimée peut être un petit peu plus élevée que cela, mais à ma connaissance personnelle la valeur estimée des townships dans ma circonscription est de \$1,500,000 ou \$4,000,000. Mais pour rester en dedans des limites du possible je dirai \$2,000,000. Multipliez 440 townships par \$2,000,000, et vous avez \$880,000,000 valent de propriété foncière rien qu'en comptant les terres d'Ontario.

Maintenant, supposons qu'un quart seulement de ces terres soit libre de toute hypothèque, cette propriété constituerait-elle, aux yeux du gouvernement, une garantie suffisante? Le quart de \$880,000,000 serait de \$220,000,000, car la propriété serait libre de toute hypothèque. Les propriétaires de ces terres seraient les francs-tenanciers du pays; ils seraient les seuls de la classe des cultivateurs qui auraient assez de confiance en cette institution pour en devenir actionnaires.

Supposons qu'un quart seulement soit considéré comme francs-tenanciers, sans hypothèque, sur leurs propriétés, et qu'ils puissent devenir actionnaires dans une semblable banque; cela réduirait le montant à \$55,000,000, somme presque égale à tout le capital payé des banques constituées du pays. Le montant entier du capital payé de ces banques est d'un peu moins de \$61,500,000. Or, si nous traitons avec les banques constituées du pays, nous verrons que leurs affaires ne reposent pas sur le numéraire d'or, et je n'hésite pas à dire ici, M. l'Orateur, que cette théorie est fautive et je désire que les honorables membres des deux côtés de la Chambre abandonnent cette théorie et cette proposition que les affaires de banque, au Canada, reposent sur le numéraire d'or.

Il n'existe rien de semblable. Si vous prenez l'ensemble ces obligations des banques, ces obligations doivent comprendre leur capital payé, car chaque actionnaire doit voir qu'il a, dans ces actions, des intérêts jusqu'à concurrence de son capital payé, et qu'il peut, s'il le veut, en retirer de l'or. La circulation de leurs billets s'élève à \$34,000,000; chaque porteur de ces billets sent qu'il a une garantie pour son or. Ajoutons à cela les \$61,000,000 de capital payé, et vous aurez \$94,000,000 d'obligations pour les actionnaires et les porteurs de billets.

Maintenant, arrivons aux déposants, et que constatons-nous? Environ \$11,500,000 sont aujourd'hui déposés dans les banques de la Confédération et les banques constituées du Canada; si nous mettons de côté les fractions, nous voyons qu'environ \$97,000,000 sont déposés par le public en général. En mettant de côté le capital payé, si vous ne désirez pas protéger les actionnaires ni les mettre dans la même position, et si vous ne leur donnez pas le privilège de retirer leur or quand ils le voudront, en mettant tout cela hors de la question, vous aurez \$142,000,000 d'obligations en or.

Il sera tout aussi bien pour nous, M. l'Orateur, d'examiner carrément cette question.

N'oublions pas qu'un cas analogue à celui que nous avons examiné il n'y a que quelques jours, à propos d'une certaine banque, peut se présenter un jour ou l'autre; c'est un état de choses qui peut se produire même dans les banques les mieux administrées. Par la mauvaise administration des directeurs, il peut arriver que des banques se trouvent dans l'impossibilité de faire honneur à leurs obligations lorsqu'elles sont pressées de le faire, et elles peuvent être pressées comme tout particulier peut l'être. Qu'arriverait-il dans un cas semblable? M. l'Orateur, l'ensemble du numéraire possédé par toutes ces banques constituées est aujourd'hui de moins de \$6,500,000. Si vous considérez ces \$6,500,000 comme une base solide pour \$42,000,000, sans vous occuper du tout du pauvre actionnaire, je vous le demande: est-ce là l'espèce de base qu'il nous faut pour émettre de l'or? Si oui, je préférerais alors les fermes comme garantie. Je dis que si nous traitons avec ces hommes comme doivent le faire d'honnêtes représentants qui ont à cœur les intérêts des cul-

tivateurs, nous devrions au moins les mettre sur un pied d'égalité avec les banques constituées du pays.

Je crois que mon honorable ami, le député de Wellington-Centre, sera satisfait de beaucoup moins. Il ne demande pas qu'on leur permette d'émettre leur billet, comme on l'accorde dans le cas des banques constituées; et je suis parfaitement de son opinion à ce sujet. Je crois que l'on ne devrait pas accorder ce privilège aux banques. Je vais plus loin et je dis que le gouvernement devrait, dans un délai raisonnable et de temps à autre, selon que la chose est possible, faire en sorte que tous les billets de banque aujourd'hui en circulation fussent retirés et remplacés par une émission de billets du gouvernement. C'est là une base honnête. Alors, la propriété du public sera responsable de la circulation. Alors, il ne pourrait jamais survenir de crises comme celles dont nous sommes les témoins de temps à autre, lorsque les déposants, influencés par l'excitation ou la crainte, retirent leurs dépôts. Ces événements ne pourraient pas se produire si l'on retirait tout à fait ces billets de banque de la circulation.

Le peuple ne s'adresserait pas à mon honorable ami le ministre des finances pour exiger de l'or et pour lui demander de racheter ces billets mis en circulation. Il n'y aurait pas d'autres billets pour le remplacer. Nous n'avons pas d'or en circulation et nous pourrions régler cette question d'une façon aussi honnête. Le peuple ne demanderait pas à l'honorable ministre des finances de racheter pour cinq, dix ou vingt millions de billets; s'il le faisait, ce serait dans le but de prendre des obligations du gouvernement à 4 ou 5 pour 100. Ce serait seulement un échange qu'il demanderait à faire.

Quelle est, aujourd'hui, la position des négociants du pays et d'ailleurs? Le gouvernement n'éprouve aucune difficulté à acheter des lettres de change de l'étranger. Il est bien reconnu que pour payer des traites de l'étranger, ceux qui font affaires à l'étranger sont obligés d'acheter aux banques constituées ou aux banques privées des billets acceptables. La chose peut aussi bien se faire avec les billets du gouvernement qu'avec ceux de la banque de Montréal. On a prétendu que si j'allais au Japon acheter une cargaison de thé ou aux Indes Occidentales acheter une cargaison de sucre, je ne pouvais pas négocier ces achats avec des billets de la banque de Montréal ou avec les meilleurs billets qui aient jamais été émis par des banques particulières; mais que je devrais acheter des lettres de change qui dépendraient de la valeur des lettres de change sur les autres marchés.

Il peut arriver que la difficulté que l'honorable ministre des finances ait un jour à surmonter prenne des proportions considérables. L'acte du Parlement oblige les banques particulières à garder une certaine proportion de billets du gouvernement, jusqu'à concurrence de 40 pour 100 du chiffre de leur circulation totale. Il y a de dix millions et quart à dix millions et demi de billets du gouvernement dans les banques légalement constituées du Canada. Ce qui tend à empêcher ces grandes institutions monétaires d'accumuler les billets du gouvernement, c'est qu'elles émettent leurs propres billets au lieu d'émettre ceux du gouvernement, puis, un beau matin, elles viendront demander au ministre des finances de racheter une grande partie de ces billets mis en circulation.

Cela n'arriverait jamais si les banques étaient obligées, comme d'autres personnes, de faire le commerce avec leurs propres ressources, et non de le faire sur le crédit du pays.

On dira peut-être que les cultivateurs sont incapables d'administrer des institutions financières. Que se passe-t-il aujourd'hui au Canada, relativement aux banques particulières? Elles réussissent tout aussi bien que les banques légalement constituées; mais elles appartiennent à cette catégorie d'institutions qui sont censées faire un peu d'usure, et ces banques prendront du papier et des garanties que d'autres banques n'accepteront pas. Il y a, dans ces institutions, des hommes bien entendus aux affaires, et, presque

M. HASSON.

toujours, elles se servent de leurs propres capitaux, à moins qu'elles n'aient la confiance du public et qu'elles n'aient des dépôts; et puis, en même temps, elles n'ont pas le droit d'émettre du papier-monnaie.

Des hommes de cette catégorie pourraient très avantageusement être employés à l'administration des banques des cultivateurs, et si le gouvernement prenait la responsabilité d'émettre des billets pour la circulation d'une banque de cultivateurs, en vertu d'une charte accordée par cette Chambre, l'on verrait que ces hommes-là donneraient pleine satisfaction comme administrateurs. Je crois que le temps viendra où le gouvernement devra faire des innovations, et les propositions qui ont été dernièrement présentées à la Chambre en démontrent la nécessité.

Dans l'état de choses actuel, nous ne pouvons jamais espérer que nous aurons ici, dans le pays, une circulation honnête qui reposera sur le métal d'or. Tant que nous exporterons \$7,500,000, la balance devra circuler sous forme d'augmentation de la dette à l'étranger, soit en billets au titre légal, ou en or, ce qui leur est égal. On lancera sous peu un nouvel emprunt sur le marché, d'après la proposition qui a été faite; ce qui aura l'effet d'augmenter davantage la demande de notre or.

Le temps est venu où un changement doit avoir lieu, et le gouvernement, au lieu d'aller emprunter de l'argent à l'étranger, devrait prendre les garanties de notre propre peuple et ne pas emprunter un seul dollar à l'étranger. L'emprunt des \$22,000,000 devrait être en billets du gouvernement, qui devrait réaliser 5 pour 100 de bénéfice. Je ne crains pas de dire que le gouvernement devrait obtenir d'aussi bonnes conditions que les négociants de gros, et avoir de l'échange pour cette circulation; c'est ce qui devrait être stipulé ici, et ce serait la meilleure circulation que l'on n'ait jamais vue.

Il n'y a que peu de temps, je faisais un voyage aux États-Unis. J'ai offert des billets de la banque de Montréal à Chicago; mais les habitants de cette ville n'en voulaient pas, car ils disaient qu'ils ne pouvaient pas examiner les affaires de la banque et voir si les administrateurs remplissaient convenablement leurs devoirs et si la circulation était bonne. J'ai alors offert des billets du gouvernement de \$2, lesquels ont été acceptés, car le Canada et tenu de les racheter, comme les États-Unis sont tenus de racheter les billets de leur pays. Si vous allez chez des banquiers particuliers, la question est tout à fait différente.

Comme l'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton) l'a dit, le gouvernement devrait émettre du papier-monnaie et prendre un mortgage comme garantie, et cette garantie serait préférable à l'or; et puis, il serait permis aux cultivateurs de négocier leurs récoltes, car chaque cultivateur pourrait avoir des actions jusqu'à concurrence de 50 pour 100 de la valeur estimée de sa ferme, et aurait l'avantage d'obtenir 3 pour 100 d'intérêt sur ces actions, ce qui est presque équivalent au loyer d'une ferme. De plus, un pauvre, un malheureux cultivateur, obligé d'emprunter de l'argent, soit à la suite de malheur ou de mauvaise administration, serait dans une meilleure position.

Je suppose que quatre cultivateurs sur cinq, dans les parties du pays nouvellement établies, soient obligés, à la suite d'une mauvaise récolte, d'emprunter de l'argent dans des circonstances très difficiles. Ils ne peuvent aller aux banques et l'obtenir à 7 pour 100; il leur est aussi impossible d'en avoir à ce taux de particuliers, excepté dans des centres où les habitants sont riches, mais ils doivent payer aux banques des intérêts élevés. Ces cultivateurs qui possèdent des terres pourraient donner à une banque de cultivateurs des garanties qui leur permettraient d'emprunter de l'argent à 5 pour 100, et cela leur permettrait probablement de racheter leurs obligations, les mettraient dans une position convenable, et les empêcheraient de sacrifier le fruit de leurs travaux.

J'espère que le gouvernement permettra que ce comité soit nommé, et que les travaux de ce comité aient l'effet

de faire trouver un système qui contribuera à donner à ce pays une garantie préférable à celle que possèdent aujourd'hui les banques constituées légalement. Nous pouvons très bien dire que puisque les prêteurs anglais prêtent leurs fonds à nos cultivateurs et paient des commissions à des agents, nous devrions être prêts à prendre la même garantie.

J'espère que le gouvernement permettra que cette motion soit adoptée et que le comité fera un rapport favorable aux cultivateurs.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'ai écouté cette discussion avec beaucoup d'intérêt, surtout le discours de mon honorable ami qui a proposé la résolution; mais je dois avouer que les arguments que j'ai entendus ne m'ont pas encore convaincu. Néanmoins, comme je ne suis pas financier, je n'ai pas d'objection à ce que nous ayons l'occasion d'étudier à fond ce sujet; mais je ne crois pas que nous puissions consentir à la nomination d'un comité spécial pour examiner la question, car nous avons un comité général des banques et du commerce. Je crois que l'on peut, en toute sûreté, renvoyer la question à ce comité, vu surtout, que mon honorable ami qui a proposé la résolution et l'honorable membre qui a parlé en dernier lieu ont ajouté à ce sujet de l'établissement de banques agricoles, garanties sur la propriété foncière du pays, un projet pour changer le système actuel des banques en général; en effet, ils demandent au gouvernement de prendre la responsabilité de la circulation de tout le papier-monnaie du pays et de devenir le banquier de la Confédération, et pour toutes fins et pour les banques agricoles. Les sujets sont liés d'une façon si intime, qu'ils ne peuvent pas être traités par deux comités distincts; ils peuvent être traités par un seul grand comité.

L'honorable membre qui a proposé la résolution fait partie du comité des banques, et après la discussion instructive que nous avons eue, je ne doute pas qu'il proposera, à ce comité, qu'un sous-comité spécial soit nommé pour examiner cette partie de la question et préparer un rapport; je ne doute pas, non plus, que le comité général sera trop heureux de permettre la nomination d'un sous-comité et d'en nommer mon honorable ami le président. Lorsque le rapport du sous-comité sera préparé, la question sera certainement discutée et étudiée au complet par le comité des banques.

J'espère que mon honorable ami sera satisfait de cette explication et n'insistera pas à ce que sa motion soit adoptée.

M. ORTON: Je suis satisfait.

M. BLAKE: Je ne crois pas que le comité des banques et du commerce puisse traiter des questions qui ne lui ont pas été renvoyées par la Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Toute la question des banques et du commerce est renvoyée au comité des banques.

M. BLAKE: Non, non. Il n'y a que les bills qui y sont renvoyés par cette Chambre.

La motion est retirée.

RETARDS APPORTÉS A LA TRANSMISSION DES JOURNAUX ET DES REVUES.

M. SPROULE: Je demande copie de toute correspondance ou plaintes adressées depuis le 1er janvier 1883, au ministre des postes, au sujet du délai ou de la négligence apportée par les directeurs de poste à transmettre les journaux ou revues à leur destination.

Je ne fais pas cette motion tant pour obtenir les rapports imprimés et déposés devant la Chambre que pour attirer l'attention de l'honorable ministre des postes sur le fait que, de temps à autre, l'on porte de nombreuses plaintes à ce sujet. Dans ma localité, je vois que chaque semaine ou toutes les deux semaines, l'on se plaint, dans quelques

journaux, que dans certains bureaux de poste les journaux ne sont pas transmis aux abonnés. D'autres disent que d'après certains directeurs de poste, les journaux, les revues et autres matières imprimées ne méritent pas l'attention que l'on donne aux lettres, et en conséquence, ils restent au bureau de poste longtemps avant d'être distribués.

Plusieurs éditeurs de ma localité ont attiré mon attention sur ce fait, et quelques-uns d'entre eux ont prétendu que si l'on faisait connaître la chose au ministre des postes, il pourrait envoyer une circulaire aux directeurs de poste en général, circulaire qui produirait l'effet voulu. Je crois qu'aux États-Unis, l'on a adopté un système pour mettre fin à des plaintes analogues et que ce système a eu un bon résultat. Si, comme on me l'a dit, il était très difficile d'obtenir copie de cette correspondance, je me contenterais d'attirer simplement l'attention de l'honorable ministre des postes sur la question et de la laisser entre ses mains.

M. CARLING: Je ne sache pas que des correspondances aient été échangées relativement à la distribution des journaux, mais comme l'honorable membre a attiré mon attention sur la question, je ferai examiner la chose, et s'il y a des abus, je m'efforcerai d'y remédier.

Motion adoptée.

TRAVAUX DU HAVRE DE KINGSVILLE.

M. LISTER: Je demande copie de toutes pétitions concernant les travaux du havre de Kingsville, et de toutes communications et correspondance échangées à ce sujet entre le gouvernement et toute autre personne.

D'abord, je dirai qu'en faisant cette motion, je ne porte aucune accusation contre le gouvernement. Ce que j'ai à dire, c'est que, d'après les renseignements que j'ai reçus de cette partie du pays, je suis porté à croire que les dépenses que l'on fait à Kingsville, sont tout à fait inutiles. Je suis porté à croire qu'avant que ces travaux fussent entrepris, les habitants de Leamington et les capitaines de vaisseaux ont demandé au gouvernement de faire ces travaux dans cette localité au lieu de les faire à Kingsville. On me dit que les dépenses que l'on fait à Kingsville n'auront aucun résultat pratique ni pour les propriétaires de vaisseaux, ni pour les navigateurs. Je suis sous l'impression que les honorables députés des divisions nord et sud d'Essex, au lieu de considérer les avantages des propriétaires et des capitaines de vaisseaux, ont été influencés par des considérations politiques, et que pour faire réussir les élections de ces députés, on a oublié l'intérêt public, et les travaux ont été commencés à Kingsville au lieu de l'être à Leamington.

Lorsque les documents seront présentés, j'aurai l'occasion de traiter la question plus longuement. J'espère que cette accusation n'est pas fondée; mais il me semble, d'après la lettre de celui qui m'a informé de la chose, que la preuve tend fortement à faire adopter cette conclusion.

M. PATTERSON (Essex): Lorsque les documents seront présentés, je suis d'opinion, d'après ce que je sais, que l'honorable membre ne parlera plus de cette question devant cette Chambre; car lorsqu'il aura examiné les documents et qu'il connaîtra les faits, il n'aura pas l'audace de se lever et de porter une accusation comme celles qu'il ose porter ce soir. Il constatera alors que c'est d'après les recommandations faites depuis plusieurs années par des ingénieurs, que Kingsville a été préféré à tout autre endroit. Il s'apercevra que l'on a pris tous les moyens d'assurer le meilleur havre possible. Il verra que la construction d'un brise-lames à Leamington aurait coûté six fois plus qu'elle coûterait à Kingsville. Il verra que Leamington est trop exposé pour servir comme havre de refuge, mais que l'on peut construire, à Kingsville, un très bon havre de refuge, et cela, à très bon marché, vu la barre naturelle qui s'y trouve.

Il nous importe peu, au député d'Essex-Nord et à moi, que le havre soit à Leamington, à Kingsville, ou ailleurs. C'est

à ma demande qu'on l'a fait construire à Kingsville; mais si j'avais voulu travailler à l'avantage de mon ami, l'honorable député d'Essex-Sud, j'aurais demandé qu'on le fixât à Leamington; il en aurait alors retiré de grands bénéfices, et le fait qu'on l'a fixé à Kingsville lui a causé des dommages.

Lorsque l'honorable membre verra les documents, je suis convaincu qu'il saura à quoi s'en tenir sur la question de savoir s'il y a eu ou s'il n'y a pas eu d'intrigue politique au sujet de ce havre.

M. LISTER: L'honorable préopinant a employé un langage très fort, en vérité, lorsqu'il parle d'audace. Il cherche à enlever à l'honorable député d'Essex-Sud la responsabilité de ces travaux et semble la prendre sur lui seul, afin, je suppose, si possible il y a, d'empêcher que le sentiment qui existe contre ces travaux ne tourne contre l'honorable député d'Essex-Sud.

Comme je l'ai dit lorsque j'ai fait cette motion, je n'ai pas été porté à le faire parce que j'avais une connaissance personnelle des travaux. Il peut arriver que ces travaux aient été faits dans un but utile ou inutile; les documents le diront lorsqu'ils seront présentés. En attendant, je ne crois pas que l'honorable membre soit justifiable d'avoir employé le mot audace. Je suppose que tout membre a parfaitement le droit d'attirer l'attention de la Chambre sur toute question, lorsqu'il juge à propos de le faire. Je suis sûr que l'honorable député d'Essex-Sud doit être très reconnaissant envers l'honorable député d'Essex-Nord de ce qu'il l'a soustrait à la responsabilité de cette mauvaise affaire, si mauvaise affaire il y a. Je dirai seulement que l'honorable député d'Essex-Nord semble s'intéresser beaucoup aux affaires d'Essex-Sud. Je sais qu'avant les élections, il a promis aux habitants d'Essex-Sud que s'ils appuyaient le candidat conservateur, ils auraient un bureau de poste. Chose étrange, l'on a commencé à construire un bureau de poste. Ainsi, il paraît que l'honorable député s'intéresse beaucoup aux affaires publiques d'Essex-Sud.

M. PATTERSON (Essex): Si l'honorable membre désirait obtenir des renseignements, il aurait dû attendre, pour porter son accusation, que les documents fussent présentés.

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

Motion adoptée.

MARINS MALADES ET DANS LA DÉTRESSE.

M. KAULBACH: Je demande copie de tous arrêtés du conseil ou ordres administratifs, et de toutes communications et correspondance concernant la passation de l'acte 45 Vic., chap. 19, 1882, intitulé: "Acte à l'effet d'exempter les navires employés à la pêche du paiement des droits pour le secours des marins malades et dans la détresse," et de toute correspondance au sujet de l'abrogation de cet acte.

Je regrette d'avoir à faire des commentaires sur cette motion. Mais, dans l'intérêt des pêcheurs de ce pays, qui, dans certaines circonstances, ont éprouvé de très grandes souffrances, je suis obligé de faire quelques observations pour montrer la manière injuste dont cette classe d'hommes a été traitée par l'amendement apporté à l'acte de 1868.

Depuis 1868, et avant la promulgation de la loi qui réforme cet acte, les pêcheurs et les marins employés à faire le commerce de l'extérieur avaient droit aux bénéfices du fonds des marins malades et affligés, qu'ils regardent comme un bienfait, privilège dont ils ont profité chaque fois que les circonstances l'ont exigé. Mais grâce à l'intervention de quelqu'un qui a agi avec peu de sagesse, dans le but d'économiser, et dans le même temps, empêcher les navires pêcheurs américains qui avaient à bord des malades d'entrer dans les ports du Dominion, d'acquitter les frais de tonnage requis pour les marins malades, de jouir en conséquence de bénéfices semblables à ceux dont jouissent nos propres marins, l'honorable ministre de la marine et des pêcheries ayant fait une ré-

M. PATTERSON (Essex)

ponse favorable à ma demande, a été porté par la 45e Vic., chap. 19, acte de 1882, de le réformer au moyen d'un acte ayant titre "Acte pour exempter les bateaux pêcheurs du paiement de contributions pour venir en aide aux marins malades et affligés." En se servant du mot "exempter"—manière polie de dire la chose—ou n'a guère, il paraît, songé dans le temps à la portée de l'amendement; mais lorsqu'on a mis cet acte en pratique, on l'a trouvé extrêmement dur, restrictif et oppressif. Je vais donner quelques exemples de la position dans laquelle quelques pauvres marins malades se sont trouvés placés, l'an dernier, à cause des restrictions de l'acte dont il est question; mais l'honorable ministre de la marine et des pêcheries ayant fait une réponse si favorable à la demande contenue dans l'avis que donnent les papiers déposés aujourd'hui, lorsque je l'ai présenté à la Chambre, disant que l'on allait préparer un bill pourvoyant aux exigences de la situation, et le soumettre à l'approbation de la Chambre, je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour faire d'autres commentaires. Je me bornerai à dire que si le soi-disant représentant qui occupait un siège dans cette Chambre l'année dernière, avait fait son devoir franchement et honnêtement dans l'intérêt du marin et du pêcheur, lui représentant ou prétendant représenter le plus grand et le plus beau comté habité par des pêcheurs dans le Dominion (je veux parler de Lunenburg), se serait adressé à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, aurait exposé l'affaire, et lui (l'honorable ministre) dans le désir—qu'il a toujours eu—de faire ce qui est juste, il aurait donné une réponse favorable, et les pêcheurs de ce Dominion—non-seulement de Lunenburg—n'auraient pas été lésés au point qu'il l'ont été à la dernière saison, mais leurs malades auraient eu les soins médicaux et bienveillants que les hôpitaux de marine donnent aux marins malades et affligés. L'individu qui est venu ici l'an dernier, je n'hésite pas à le dire, détenait son mandat de la façon la plus illégale, ainsi que la chose a été démontrée devant le tribunal, en octobre dernier, dans le procès jugé par l'honorable M. le juge Rigby, dans la cour supérieure. Il occupait un siège ici malgré les vœux de la population, attendu qu'il n'avait pas la majorité des votes—

Quelques honorables DEPUTÉS: A l'ordre.

M. KAULBACH: On a demandé—

M. l'ORATEUR: L'honorable monsieur voudra bien se restreindre à la question?

M. KAULBACH: Je crois que je respecte le règlement quand je dis que je veux présenter cette question de façon à faire voir que si celui qui représentait le comté de Lunenburg avait appelé l'attention de la Chambre sur cette affaire, on aurait fait droit à sa demande de la manière que je dis, lui qui avait été mis dans cette situation par un juge partisan.

M. l'ORATEUR: J'espère que l'honorable député va se soumettre à ma décision et qu'il va se restreindre à la question.

M. KAULBACH: Je me soumetts à votre décision, M. l'Orateur.

La motion est adoptée.

PHARES SUR LE SAINT-LAURENT.

M. VALIN: Je demande par ma motion copie de la correspondance relative aux phares flottants illuminés au gaz, placés dans le fleuve Saint-Laurent, en bas de Québec, pour mieux guider les steamers et les voiliers qui naviguent sur le fleuve. Non-seulement la province de Québec, mais les autres provinces sont intéressées à cette importante question; j'espère donc que ce que j'ai à dire sera favorablement accueilli par la Chambre. Un gros voilier ou un steamer qui vient de la mer, en arrivant à la Pointe-des-Monts, éprouve de la difficulté à naviguer à cause du fait de la grande attraction produite par les gisements de fer dans le

voisinage, laquelle fait considérablement dévier le compas. Il est donc évident que, vu cet état de choses, les gros navires courent de grands risques lorsqu'ils passent l'île au Bic et montent le Saint-Laurent en passant par l'île Blanche, l'île Rouge et l'île Verte, où il y a des récifs dangereux. Puis ils arrivent à la traverse Saint-Roch, où le chenal est très étroit et très dangereux, et plus haut il faut passer en des endroits où l'eau est très peu profonde. Supposons, par exemple, qu'un gros navire comme le *Parisian*, ayant à bord 800 ou 1,000 passagers, passe en cet endroit par une nuit très noire et par une grosse mer, de façon à ce que les bouées ne soient plus visibles, comment le pauvre pilote pourra-t-il conduire son vaisseau entre ces bouées et dans ces eaux basses, lorsqu'il ne peut les voir ? Avec les phares flottants éclairés au gaz on éviterait tout ce danger, car ils feraient voir clairement le bord de l'eau et mettraient ainsi le pilote à même de juger de la distance et d'éviter les voies d'eau qui se font si souvent aujourd'hui. Souvent le pauvre pilote est traduit devant la commission et n'a aucune défense à offrir, vu qu'il ne peut se fier qu'à la sonde qu'un matelot a jetée par dessus bord, lequel souvent n'a pas rapporté avec exactitude le nombre de brasses.

Le malheureux subit donc une condamnation par laquelle il perd le droit d'exercer son état et est mis hors d'état de faire vivre sa famille. Quelquefois on le suspend de ses fonctions pour des mois et parfois pour des années. On augmenterait considérablement la sécurité de notre fleuve en y plaçant ces bouées à gaz. Les gros navires comme ceux de la compagnie Allan, qui ne sont pas assurés du tout, et dont quelques-uns coûtent jusqu'à \$450,000, sont grandement exposés à cause du manque de ces améliorations, qui sont aujourd'hui à l'ordre du jour en Angleterre et dans d'autres pays. Nous devrions faire ces améliorations sur nos rivières pour inspirer la confiance aux assureurs, qui croient toujours courir de très mauvais risques dans le Saint-Laurent, et en plaçant ces bouées à gaz, nous détruirions cette mauvaise réputation. J'espère donc que le gouvernement accordera une attention spéciale à l'affaire et verra à ce que ces phares flottants éclairés au gaz pour guider ces gros navires, soient placés sur le Saint-Laurent.

Sir HECTOR LANGEVIN : En l'absence de l'honorable ministre de la marine, je dois dire à mon honorable ami le député de Montmorency, que la correspondance au sujet de l'établissement de phares flottants illuminés au gaz sur le fleuve Saint-Laurent va être produite. Je dois dire que l'honorable monsieur s'occupe beaucoup de ces questions et qu'il le fait très à propos.

Je comprends la position dans laquelle ces navires se trouvent placés lorsqu'ils remontent le Saint-Laurent, mais d'un autre côté, il faut qu'il n'oublie pas que le gouvernement et le parlement ont pris des mesures pour éclairer le Saint-Laurent, surtout depuis quinze ans, de façon à diminuer le plus possible les risques de naufrage que courent ces vaisseaux. Dans tous les cas, si ces phares flottants éclairés au gaz sont trouvés meilleurs que les autres, et si, au lieu de gaz, on se sert de la lumière électrique, le département accordera naturellement à cette question toute l'attention voulue, et l'honorable député peut être sûr que le gouvernement ne faillira pas à son devoir à cet égard.

Motion adoptée.

PHARES SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT.

M. VALIN, en demandant copie de toutes demandes faites concernant la pose des lumières dans le fleuve Saint-Laurent, au nord de l'île d'Orléans, dans le comté Montmorency, afin de protéger la navigation dans les nuits noires, vu qu'il y a beaucoup de cailloux dans cette partie du fleuve et qu'elle est très fréquentée par un grand nombre de vaisseaux qui font le trafic local, dit :—M. l'Orateur, j'espère que le gouvernement donnera à cette partie du fleuve Saint-Laurent les quelques lumières qui sont absolument néces-

saires par les temps de nuit noire. La grande navigation ne se fait pas dans cette partie de la rivière; le trafic se fait de l'autre côté du chenal, vis-à-vis de l'île d'Orléans; mais nous avons une population considérable de ce côté-ci, c'est-à-dire au nord de l'île d'Orléans.

Nous avons un grand nombre de bateaux qui ont pour objet de transporter à Québec la pierre de construction. Ces bateaux montent et descendent le fleuve continuellement, et ce, tant le jour que la nuit; très souvent, ces bateaux ainsi chargés de pierre sont exposés à des dangers sérieux, et on conçoit qu'un bateau de ce genre est bientôt brisé et mis en pièces si quelque accident lui arrive, car je sais que les battures dans cet endroit sont très larges et remplies de cailloux. Le pauvre batelier voit son bâtiment, qui souvent compose son unique fortune, complètement détruit parce qu'il n'a pas pu se guider à travers ce chenal difficile. C'est pour cela qu'il a besoin d'un peu de protection.

De plus, nous avons dans cette partie de la rivière un grand nombre de bateaux à vapeur qui font le service entre Québec et Sainte-Anne, ce dernier endroit étant un lieu de pèlerinage très fréquenté. En effet, l'année dernière, plus de 80,000 pèlerins se sont rendus à cet endroit, et nous avons eu, un jour, le déplaisir de voir un vapeur s'échouer sur ces cailloux et se briser au point de ne pouvoir subir de réparations, le bateau étant perdu totalement.

Il est bien vrai que la plupart des vapeurs qui voyagent dans ces parages font le service le jour, mais s'il arrivait qu'ils eussent à y passer durant la nuit, il pourrait arriver que ces bateaux soient victimes d'accidents comme peut l'être tout autre bâtiment.

J'espère donc que le gouvernement prendra en considération la présente motion et qu'il voudra bien nous accorder ce qu'elle demande.

Sir HECTOR LANGEVIN : Les deux dernières lignes de la motion de l'honorable député devront être retranchées parce qu'elles émettent une opinion; des réflexions semblables vont très bien dans son discours, mais elles ne vont pas aussi bien dans sa motion. Je dois dire à l'honorable député que sa demande sera accordée. J'ai remarqué qu'il avait un peu émaillé son discours de gros cailloux, probablement pour me les jeter dans le dos pendant que je l'écoutais. Ces cailloux regardent mon département et n'ont absolument rien à faire avec le département de la marine. Je suis heureux que l'honorable député se soit simplement servi de cailloux imaginaires, et qu'il ait attiré mon attention sur ce sujet. Il peut être certain que je n'oublierai pas ce qu'il vient de dire, et que si nous pouvons faire quelque chose dans la direction qu'il a indiquée, la chose sera faite.

Motion adoptée.

NOMINATIONS AU SERVICE CIVIL.

M. IRVINE : Je demande par ma motion copie de toute correspondance échangée entre un département quelconque de l'administration ou entre un de ses membres et une personne quelconque au sujet de la nomination de James H. Jacques et Charles Kearney, du comté de Carleton, Nouveau-Brunswick, de tous les deux ou de n'importe le quel des deux, à des positions dans le service civil du Canada, et aussi copie de toute correspondance et de toute investigation faite par le gouvernement au sujet de leurs positions dans le service civil. J'ai fait une motion semblable à celle-ci le 10 avril 1883, et voici la réponse que j'ai reçue le 4 février courant.

En vous renvoyant l'adresse ci-incluse de la Chambre des Communes portant la date du 10 avril dernier, demandant la correspondance et les nominations de James Jacques et Charles Kearney dans le service civil, je prends le liberté de déclarer qu'il n'y a pas à ce sujet de correspondance gardée dans le département.

J. JOHNSON,
Commissaire des douanes.

A propos de la nomination de M. Jacques, la raison pour laquelle j'ai fait cette motion l'année dernière, c'est que la position a été créée par le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie et qu'un libéral a été nommé par cette administration. Durant le temps qu'il a eu cette position, les conservateurs du comté ont dit que c'était une sinécure, et d'une manière que je ne puis expliquer, le libéral a résigné; la place a été vacante pendant un certain temps, je ne sais combien de temps, mais le titulaire actuel a été nommé par le gouvernement du jour, et c'est un conservateur. Je prends la liberté de dire que les conservateurs et les libéraux d'aujourd'hui sont d'accord pour dire que cet emploi est nécessaire, et tous conviennent que celui qui a été déplacé était un très bon fonctionnaire, et tout le monde convient que le titulaire actuel est un homme capable. Nous sommes tous d'accord sur ce point, que l'emploi est nécessaire: seulement il est actuellement tenu par un conservateur au lieu de l'être par un libéral. Autant que cela me regarde, je puis dire que je suis tout à fait satisfait de la façon dont les devoirs de la position sont remplis, et quand le parti auquel j'appartiens reviendra au pouvoir, ce qui aura lieu bientôt, s'il faut en juger par le résultat de l'élection de York, je ne le déplacerai pas ni ne le ferai déplacer. Il y a un autre signe à l'horizon qui indique que la crèche va être bientôt vide, et les Tories n'aiment pas à manger à une crèche vide. Quant à M. Kearney, j'ai une objection plus forte à faire. Le dix avril, l'année dernière, j'ai dit que cet emploi était une sinécure, qu'il n'y avait pas de nécessité de faire cette nomination. Je fais aujourd'hui la même déclaration, et s'il n'est pas congédié, je la ferai encore l'année prochaine; et s'il n'est pas encore renvoyé, je la ferai de nouveau, l'année suivante, si la Providence me conserve. Je n'ai pas le droit de faire des recommandations au gouvernement actuel, mais j'ai le droit de protester lorsqu'il abuse du pouvoir qui lui a été confié, et en vertu du pouvoir à moi confié en ma qualité de député légalement élu du comté j'ai protesté l'année dernière et je proteste encore aujourd'hui. J'appuie mes protestations sur le fait qu'il n'est pas nécessaire d'avoir tel fonctionnaire. Je demeure à moins de quatre milles de ce chemin même, et je sais que la distance entre la frontière américaine et la rivière Saint-Jean est d'environ huit milles. Ainsi que je l'ai dit l'an dernier, l'administration Mackenzie a créé un emploi et a nommé un percepteur de la douane et proposé au service préventif, aux appointements de \$300. En 1882, le gouvernement a perçu \$700 en cet endroit; en 1883, il a perçu, je crois, \$500. On donne à ce monsieur nommé par le ministre Mackenzie \$300 et au monsieur nommé par le gouvernement actuel \$200—\$500 en tout, je crois, juste le montant perçu; de sorte que c'est une affaire parfaite. Je n'y ai pas la moindre objection, car je pense que l'argent pourrait être aussi bien employé de cette façon qu'autrement. Ce n'est pas précisément ma plus forte raison. J'ai fait, l'an dernier, la déclaration, qu'il était le marchand le plus fort du village, et je ne crains pas d'être contredit sur ce point. L'honorable ministre des douanes semblait ne pas connaître la chose; il ne connaissait pas celui qu'il a nommé, et, chose étrange, il n'y a pas de correspondance dans le bureau. Je ne sais quel petit oiseau a fait la recommandation, mais quelqu'un l'a faite. L'an dernier, le ministre des douanes m'a fait la réponse suivante que je trouve à la page 507 du premier volume des *Débats*:

Mais je dois avouer que c'est la première fois que j'entends dire que ce monsieur est un des importateurs les plus considérables de ce village, et c'est là, je vous en donne l'assurance, une question qui mérite considération.

Maintenant, je crois qu'il est acquis que, grâce à la grande énergie déployée par l'honorable ministre des douanes, il ne lui a certainement pas fallu un an pour savoir si ce monsieur est justement ce que j'ai dit, ou non; et s'il conteste la vérité de ce que j'ai dit, tout ce qu'il a à faire, c'est de consulter l'honorable ministre du revenu de l'intérieur, son

M. IRVINE

collègue dans le gouvernement, qui connaît ce monsieur aussi bien que je le connais moi-même. Je fais de nouveau la déclaration ici, sans craindre qu'on puisse me contredire avec succès, que ce monsieur est celui qui fait les affaires les plus considérables dans le village, et je dis que ça été une injustice, une injustice flagrante, d'abord de le nommer et ensuite de le garder dans son emploi après l'exposé que j'avais fait. C'est un acte de flagrante injustice, c'est un outrage aux droits même de la population de la localité que de garder un marchand dans cette position. Je n'ai pas le pouvoir de le renvoyer, mais j'ai le droit de protester et je continuerai à protester énergiquement contre la conduite de l'honorable ministre des douanes, tant que cet homme conservera son emploi. Vous pouvez l'y maintenir si vous voulez, mais il y a une borne à votre pouvoir; car, comme il y a une fin à toute chose, il doit y avoir une fin à votre pouvoir. Vous pouvez le garder si vous voulez, mais je vous mets au défi de le faire. Je me sers de ce langage énergique; et je continuerai de protester tant que vous ne l'aurez pas destitué. C'est un homme riche, ayant plus de propriété que moi. Il n'a pas été nommé parce qu'il était pauvre, mais il a été nommé juste avant mon élection et dans un certain but—but qu'il n'a pas atteint cependant. Et vous le gardez pour la somme insignifiante de \$200 par an—un homme qui compte sa richesse par dizaines de milles. En réponse à mes questions, je serai heureux de voir les papiers qui ont rapport à l'investigation faite par le gouvernement l'an dernier. J'aimerais qu'on me contredît—non; car je sais qu'on ne peut le faire.

Motion adoptée.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN

M. BLAKE: Je demande:

(1.) Le coût des premiers 40 milles à l'ouest de Callander construits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

(2.) Le nombre de milles de voie construits par la compagnie de construction et les paiements détaillés, avec dates, à elle faits, en ce qui concerne la ligne immédiatement au delà des 40 milles susdits jusqu'à la jonction de Sudbury ou au delà.

(3.) Le coût de tous travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien sur cette section depuis l'annulation du contrat avec la compagnie de construction, jusqu'au 31 décembre dernier, et le coût de tels travaux jusqu'à la date des comptes remis au ministre des chemins de fer.

(4.) Les noms des personnes avec lesquelles les contrats de la compagnie du Pacifique canadien ont été passés pour l'exécution de tels travaux, et copie de leurs contrats.

(5.) Mêmes détails que dans les items (2), (3) et (4) pour ce qui concerne la ligne de Port-Arthur vers l'est.

(6.) État du coût de l'embranchement d'Algoma-Mills, sous les divers chefs entre lesquels les travaux de construction de chemins de fer sont ordinairement répartis.

Je suppose que la Chambre conviendra qu'il nous faut des renseignements plus complets que ceux qui nous ont été fournis jusqu'à présent. La première partie de l'adresse proposée demande un état du coût des quarante premiers milles à l'ouest de Callander, construits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable ministre, dans l'intéressant exposé qu'il a fait à la Chambre, a mis en une seule somme toutes les dépenses faites sur ce qu'on appelle la division de Nipissingue, comprenant la dépense faite par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien avant d'adjuger le contrat de la compagnie de construction, et conséquemment il nous a été impossible de nous assurer ce que coûtent les travaux de la compagnie elle-même et quel montant a été payé à la compagnie de construction. La deuxième partie de cette adresse demande la "quantité de milles construits et les paiements en détail, avec les dates,

faits à la compagnie de construction en ce qui concerne la ligne immédiatement au delà des 40 milles susdits jusqu'à la jonction de Sudbury et au delà." Nous ne connaissons pas dans quelle proportion le montant que l'honorable ministre a spécifié comme ayant été dépensé sur la division Nipissingue a été ajouté à la ligne complète, et la valeur de ce qui reste dû. Il est aussi nécessaire, pour comprendre ce qui a été payé à la compagnie de construction, de savoir le "coût de tous les ouvrages faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique sur cette section depuis l'annulation du contrat conclu avec la compagnie de construction jusqu'au 31 décembre dernier." Il y a quelque confusion dans l'exposé financier comparé à celui qui a été déposé sur le bureau de la Chambre. Ce dernier mentionne la date du 21 décembre, pendant que l'exposé fait l'autre jour par l'honorable ministre a du moins dans un cas mis les paiements à une date beaucoup plus récente. Il semble donc impossible d'arriver à des conclusions sans avoir un état—s'il y a quelque variante—de ce qu'était le montant des paiements effectués jusqu'à la date mentionnée dans l'état de la compagnie même, le 31 décembre; et l'autre état—s'il y a quelque différence—jusqu'au jour où l'honorable ministre a soumis son exposé devant la Chambre. Puis je demande les noms des personnes avec qui des contrats ont été passés pour l'exécution de ces travaux. Je trouve que cela a été omis—bien que je ne dise pas que ce soit par erreur de la part de l'employé, vu que je n'en suis pas certain; et que je puis avoir moi-même commis l'erreur. La chose est importante, et la Chambre devrait savoir quels sont les contrats que le gouvernement a conclus pour l'exécution des travaux sur d'autres parties du chemin, et il faut aussi avoir pour des raisons qui frappent, des copies du contrat, et aussi pour d'autres motifs qui peuvent n'être pas aussi manifestes. Pas plus tard qu'aujourd'hui, j'ai appris, d'après des renseignements que j'ai lieu de croire exacts, que l'un des contrats qui ont été adjugés soit pour l'exécution des travaux dans la région du lac Supérieur, soit sur la division Nipissingue, contenait une dotation de un demi-million en argent pour la construction rapide dont nous avons entendu beaucoup parler.

Et, comme on nous a dit qu'il n'y a pas d'augmentation bien appréciable dans le coût de cette entreprise causée par la rapidité avec laquelle elle a été, et qu'on se propose qu'elle soit, construite, il ne serait pas sans importance de voir les contrats pour s'assurer si on y stipule—comme la chose m'a été dite—des prix exceptionnels pour cette rapidité exceptionnelle. Puis je demande les mêmes détails que dans les numéros 2, 3 et 4 au sujet de la ligne qui va de Port-Arthur vers l'est. L'autre jour, je voulais savoir combien la compagnie de construction réclamait, et des détails de la nature de ceux qui viennent d'être décrits, comme s'appliquant à la division Nipissingue ou à cette autre division. Puis je demande un état du coût de l'embranchement d'Algoma-Mills, avec les chapitres ordinaires sous lesquels on fait généralement la division des travaux de construction. Nous avons une autre partie de l'ouvrage exécutée par la compagnie même, dont l'honorable monsieur nous a donné le coût total. Le coût total se monte à \$20,300 par mille. Naturellement nous sommes familiarisés avec les items des différents chapitres sous lesquels on place les différents travaux de construction—les travaux en terre, par exemple, les traverses, les pontceaux, les lisses, etc. On a sans doute tenu les comptes de la façon ordinaire, et nous pouvons savoir avec beaucoup plus d'exactitude et de satisfaction, en nous faisant donner la division, comment les travaux ont été faits. C'est important pour nous, car, autant qu'on en peut juger par les états généraux qui ont été faits à propos des travaux sur les divisions du lac Supérieur et du lac Nipissingue, une partie très considérable de la quantité de milles qui ont été construits et une partie très considérable qui reste encore à construire ne différerait guère, sous le rapport du coût, de l'embranchement d'Algoma, qui passe à travers une contrée à peu près semblable, dans le même voisinage pour ainsi dire, et à peu

près de même nature. Il ne sera pas sans importance de connaître les divisions des items des différents chapitres. J'ai tâché, autant que possible, en examinant les états incomplets que nous avons actuellement, de savoir quels montants ont été payés à la compagnie de construction pour les travaux exécutés sur les divisions Nipissingue et du lac Supérieur. Pour cela j'ai estimé, vu le manque de renseignements que j'ai demandés à l'honorable ministre de nous fournir, qu'à l'ouest de Callander, il y a quarante milles de construits par la compagnie, et je suppose le coût au même taux que l'embranchement d'Algoma-Mills. En déduisant ce montant, \$812,000, de \$3,250,000, et \$2,300,000, qui constituent les sommes que l'honorable monsieur nous donne comme l'ensemble des dépenses sur les divisions du lac Nipissingue et du lac Supérieur, je suis arrivé à la conclusion qu'environ \$4 750,000 formeront le montant payé à la compagnie de construction, sujet cependant à une autre déduction du montant de laquelle nous n'avons aucune idée. Je ne puis, avant d'avoir ce rapport, conjecturer quelle a été la somme entière qui a été dépensée par la compagnie elle-même depuis que la compagnie de construction a cessé ses opérations. Vu que les opérations de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et surtout celles qu'elle a faites avec la compagnie de construction, ont une très grande importance pour nous, qui sommes appelés à décider aujourd'hui si on a pu justifier la continuation de ces travaux sous la surveillance de la compagnie et avec l'aide du gouvernement, je ne crois pas du tout que l'honorable ministre va refuser d'accéder à la demande que nous faisons de renseignements autres que ceux que nous avons, comme cette motion le demande.

Sir CHARLES TUPPER: Je n'objecte pas à l'adoption de cette motion, et je me procurerai autant que je le pourrai les renseignements demandés. Je ne sais jusqu'à quel point je pourrai me rendre aux désirs de l'honorable monsieur, pour obtenir ces renseignements; tout ce que l'on pourra obtenir sera déposé sur le bureau de la Chambre.

La motion est adoptée.

M. BLAKE: Je demande un état faisant connaître:

(1.) Le nombre de milles construits par la compagnie de construction, et les paiements détaillés, avec dates, à elle faits en ce qui concerne la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien à partir d'un point à 45 milles à l'est de la Saskatchewan en se dirigeant vers l'ouest.

(2.) Le coût, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, de la ligne depuis le point ci-dessus jusqu'à Calgary, et aussi, depuis Calgary jusqu'au sommet des Montagnes-Rocheuses.

(3.) Le coût estimatif de l'achèvement de cette partie de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien laissée inachevée par la compagnie de construction entre Callander et Port-Arthur; et séparément, le coût de l'équipement de cette partie.

(4.) Le coût estimatif de cette partie, par mille, sous les chefs ordinaires; et le coût, sous les mêmes chefs, de cette section de 100 milles reconnue si difficile à construire.

(5.) Des états semblables aux items (3) et (4), pour l'achèvement de la partie laissée inachevée entre les Montagnes-Rocheuses et Kamloops.

Le contrat de la compagnie de construction pour la partie occidentale de la ligne finit au point mentionné dans la première sous-section. Nous n'avons pas du tout de détails au sujet de la division des travaux depuis Winnipeg en gagnant vers l'ouest. L'honorable ministre nous a donné une somme de \$17,530,000 en chiffres ronds comme dépenses de la compagnie depuis Winnipeg en gagnant vers l'ouest, c'est-à-dire jusqu'au sommet des Montagnes-Rocheuses; mais il n'y a pas de division du tout au sujet de cette considérable quantité de milles et de montant considérable. Cette motion demande quelle quantité de milles ont été construits et quels paiements ont été faits à la compagnie de construction au

sujet de cette partie ; et dans une autre motion que je vais faire je m'occuperai de la partiesituée à l'est de ce point.

Je demande la division du montant payé par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien à la compagnie de construction, depuis l'endroit situé quarante-cinq milles à l'est de la Saskatchewan en allant à Calgary, et aussi depuis Calgary jusqu'au sommet des Montagnes-Rocheuses. D'après les renseignements que j'ai, la partie de la ligne qui part du point dont j'ai parlé et qui va jusqu'à Calgary peut être considérée comme une ligne de prairie. A quelques milles de Calgary, environ deux milles, on rencontre des coupes dans le roc d'exécution très difficile, et bien qu'il y ait des travaux faciles à faire entre cet endroit et le sommet, cependant, somme toute, on peut dire que la nature des travaux change quelque peu, et j'ai cru qu'il n'était pas sans à propos de faire un calcul à part pour ces dépenses. Voilà pour ce qui regarde le passé. La première et la deuxième partie de la motion demandent seulement des renseignements sur ce qui s'est passé. La troisième, la quatrième et la cinquième partie ont trait aux estimations, et ces estimations sont très importantes. L'honorable ministre a dit à la Chambre qu'on porte à \$27,000,000 le coût estimé par la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour terminer tout ce qui reste à finir du chemin de fer du Pacifique, en y comprenant les deux parties principales—cette partie va du point situé au delà de la jonction Sudbury jusqu'à Port-Arthur, et du sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops. Il a dit que cette somme comprend tout l'équipement ; mais nous n'avons rien qui nous dise quelle est l'estimation du coût de l'équipement, et comme il paraît maintenant que les \$27,000,000 constituent plutôt la partie qui appartient à la construction qu'à l'équipement, et qu'ils sont partagés entre ces deux grandes sections—la section dont la station terminale est à une distance considérable à l'est de Port-Arthur et la station dont le terminus ouest se trouve au sommet des montagnes Rocheuses. Il est évident que ces montants ont été mis ensemble. Ce sont des travaux différents entre lesquels il y a un espace d'une centaine de milles ; mais les estimations ont été faites séparément. Ces estimations sont de très grande importance. C'est d'elles que dépend, dans des proportions considérables, la décision à laquelle nous arriverons au sujet de la situation financière de la compagnie telle qu'elle est, et comme on propose de la faire d'après les propositions de l'administration. On a déjà dit à la Chambre, en plus d'une occasion, que les estimations faites à la grosse qui nous ont été données sans détails, diffèrent très considérablement des estimations faites il y a environ dix ou douze mois, du coût de ces travaux, et il est conséquemment d'autant plus important que nous sachions ce que sont ces estimations. En autant que je puis juger des estimations pour l'exécution des travaux à faire à l'ouest du sommet, elles doivent être du caractère le plus vague possible ; car je ne crois pas qu'on ait fait le tracé de la voie à travers les monts Selkirk sur une forte partie de la distance, et il est difficile de comprendre quelle est la nature des estimations et sur quels principes elles reposent.

L'idée que j'en ai d'après les pauvres renseignements qui nous ont été fournis, c'est qu'après cette partie des travaux dans la région des prairies à l'est de ce point, où le contrat pour la construction commence, au coût de \$14,000 par mille, il reste des travaux de la compagnie de construction dans la section ouest, \$9,130,000, dont la partie qui va à Calgary pourrait avoir coûté un peu plus de \$3,500,000 ; depuis Calgary jusqu'au sommet, \$3,000,000 ; ce qui laisse \$2,500,000 dont il ne nous est pas rendu compte. Comme mon honorable ami, le député de Huron, l'a fait remarquer l'autre jour, l'estimation actuellement faite comme étant celle stipulée au contrat conclu avec la compagnie de construction, donnait une différence de quelque chose comme \$15,000,000 ou \$18,000,000—il est question dans le contrat passé avec la compagnie de construction pour des travaux

M. BLAKE.

non finis, de quelque chose comme \$16,000,000 ou \$18,000,000 de plus que ce que vont coûter, dit-on maintenant, les travaux non terminés. Ces chiffres sont forts, et il est important qu'ils soient contrôlés. Il est important qu'on nous donne les matériaux avec lesquels on puisse en arriver à une conclusion. A propos de la motion qui vient d'être adoptée, l'honorable monsieur a dit qu'il la laisserait passer et qu'il fournirait les renseignements si la chose est possible ; mais je n'ai pas besoin de dire à l'honorable monsieur qu'il lui est tout à fait possible de se procurer les renseignements ; vu qu'il est ordonné que la compagnie du chemin de fer fournisse ces renseignements, et comme la compagnie sollicite de l'aide, et avant d'accorder cette aide le gouvernement devrait être mis en possession de tous les renseignements qui en justifient l'octroi.

Sir CHARLES TUPPER: Je n'ai qu'à répéter ce que j'ai déjà dit, que je ne m'oppose pas à la motion et que je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour obtenir les renseignements demandés aussi tôt que possible. Je dois dire cependant que je ne considère pas le moins du monde que les résolutions soumises à la Chambre dépendent en aucune façon d'aucune réponse qui pourrait être donnée, ni de l'étude d'aucune réponse qui puisse être donnée en réponse à ces motions.

Les résolutions soumises à la Chambre n'ont pas du tout été basées sur des estimations faites par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Avant que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien m'ait jamais rien dit au sujet de son estimation du coût des travaux qui restent à faire, j'ai étudié cette question avec l'ingénieur en chef et je l'ai étudiée avec soin.

Ces résolutions sont basées sur les états préparés par les officiers de mon département, sur des états à l'exactitude desquels j'ai les meilleures raisons de croire, car je crois exprimer l'opinion de la Chambre en disant que jamais ministre des travaux publics, ni ministre des chemins de fer n'a vu les calculs de son ingénieur, vérifiés avec plus de soin et avec plus de régularité d'année en année que je n'ai vu vérifier les estimations faites par M. Schreiber relativement au chemin de fer du Pacifique canadien. Je ne crains pas d'être contredit lorsque j'invite mes adversaires à comparer l'exactitude de ces estimations et la confiance qu'elles doivent inspirer, avec les estimations faites par aucun gouvernement ou ministre relativement à n'importe quelle entreprise publique.

C'est sur ces calculs que je me suis basé pour accepter les estimations que j'ai acceptées de la part du chemin de fer du Pacifique canadien. Si j'en suis arrivé à ces conclusions ce n'est pas uniquement à cause des renseignements qui m'ont été fournis par la compagnie, mais parce qu'après les avoir scrutés avec soin j'ai constaté qu'ils avaient été corroborés par mes propres officiers—par ceux qui avaient entre leurs mains les meilleurs moyens d'obtenir des renseignements à ce sujet.

J'aurais cru nécessaire d'entrer dans des détails beaucoup circonstanciés sur l'état fourni par la compagnie, n'eût été le fait que je croyais avoir des moyens plus sûrs d'en arriver à une conclusion que ceux qui consistent à se fier aux états fournis par des parties intéressées. Je répète que j'aurai beaucoup de plaisir à fournir aussitôt que possible tous les renseignements que le département peut donner, et à procurer à la Chambre autant qu'il sera en notre pouvoir ceux de ces renseignements qui ne sont pas encore entre les mains du gouvernement.

M. MULOCK: Je suis heureux d'apprendre par l'honorable ministre que le département est en possession de certaines données indiquant sur quoi les estimations ont été basées. Avec le consentement de l'auteur de la motion, je demanderai à ce qu'elle soit amendée en y ajoutant les mots " et toutes les données sur lesquelles sont basées les dites estimations respectives quant au coût de la cons-

truction." Il sera intéressant de savoir si ces données proviennent d'études faites sur les lieux par les ingénieurs, ou si elles sont basées sur des renseignements d'une nature plus vague.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: J'aimerais savoir de l'honorable ministre des chemins de fer, si nous devons comprendre, d'après l'assertion qu'il vient de faire, que M. Schreiber a fait une étude complète de la section occidentale qui doit être construite. Jusqu'à présent la plupart d'entre nous ont été sous l'impression qu'aucune étude finale de ce tracé n'avait été faite. Devons nous comprendre d'après ce que dit l'honorable ministre, que nous étions dans l'erreur, qu'une étude du tracé a été réellement faite et que M. Schreiber a estimé avec la munitie ordinaire le coût de la construction du chemin depuis le sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops ?

Sir CHARLES TUPPER: En faisant cette question l'honorable député sait très bien qu'aucune étude de tracé n'a été faite en cet endroit.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cela démontre ce que valent les estimations.

M. BLAKE: Je suppose qu'il n'y a pas d'objection à l'amendement.

Sir CHARLES TUPPER: Non.

M. BLAKE: Je n'ai qu'une seule remarque à faire à l'honorable ministre: c'est que mon intention n'est pas que cette proposition s'applique uniquement aux estimations de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Pour ma part, j'attache beaucoup plus d'importance aux estimations auxquelles il a fait allusion.

Je n'ignorais pas et je n'ai pas oublié le fait qu'il a affirmé, savoir, qu'il a dans son bureau des estimations à ce sujet. L'honorable député remarquera que l'estimation qu'il a donnée à la Chambre était une estimation approximative d'environ \$27,000,000. Ce que je serais curieux de voir c'est la division de ce montant, afin de savoir quelle partie de cette somme sera affectée à la section des montagnes Rocheuses, et quel montant sera affecté à l'autre partie, quel montant sera appliqué à l'équipement et combien d'argent sera employé à la construction. En conséquence, j'ai consenti à l'amendement et j'espère que nous obtiendrons les renseignements que l'honorable ministre peut nous procurer.

Motion adoptée telle qu'amendée.

M. BLAKE: Je demande un état faisant connaître,—

(1.) Le coût, par mille, du chemin de fer du Pacifique canadien, pour les 615 milles à l'ouest de Winnipeg jusqu'à un point situé 45 milles à l'est de la Saskatchewan.

(2.) Le coût par mille, séparément, de chaque 100 milles de cette partie dans une direction ouest.

(3.) Le coût par mille, de la partie susdite, sous les chefs ordinaires.

(4.) Les noms des entrepreneurs de tous travaux quelconques sur cette partie.

(5.) Copie des contrats pour tels travaux, y compris le contrat de Shepperd et Langdon.

En analysant la déclaration de l'honorable ministre relativement aux embranchements, je vois qu'il dit qu'il a été construit en tout 269 milles d'embranchement, dont quatre-vingt-troize appartiennent à celui d'Algoma, laissant 176 milles pour le Nord-Ouest. Il y est dit aussi qu'il y a encore en voie de construction un certain nombre de milles, mais on n'y donne aucun renseignement relatif à la somme que l'honorable ministre déclare être affectée aux embranchements.

Quant au montant applicable à la partie en voie de construction, et au montant appliqué à la partie construite, en supposant que tout le montant de \$1,882,000 soit applicable

aux 176 milles, cela donnerait environ \$10,700 par mille comme prix de revient des embranchements du Nord-Ouest. Mais nous n'avons aucun renseignement quant au coût de cette partie de la ligne qui a été construite à travers la prairie—je veux dire cette partie de la ligne qui a été construite en vertu du contrat de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien,—des 615 milles qui nous amènent au point où commencent les travaux de la compagnie de construction. Donc, les seuls renseignements sur lesquels nous puissions nous baser pour faire une estimation sont ceux contenus dans la déclaration de la compagnie elle-même relativement au prix de revient de la construction des 176 milles de la ligne à travers la prairie, et les informations générales que chacun peut avoir au sujet de cette question.

Dans le rapport de l'an dernier, il est dit que, jusqu'à cette époque le terrassement de la ligne à travers la prairie, avait été de 15,300 verges par mille. Nous avons l'état ordinaire à propos des traverses, et quelques renseignements au sujet des rails, sur lesquels nous pourrions baser un calcul, car si je ne me trompe le terrassement coûte environ \$3,060, les traverses environ \$1,300, les rails y compris tout le coût du transport environ \$5,000, ces trois chefs réunis formant un montant de \$9,360. Quels sont les autres articles de dépense, ou quel est l'excédant du coût, s'il y en a, en sus de \$1,882,000, c'est naturellement ce que je n'ai aucun moyen de découvrir, et il est important que nous comprenions ce qui a été le prix de revient, et aussi, que le coût soit divisé.

En outre, on m'a donné à entendre que des prix additionnels ont été payés pour la célérité hors ligne avec laquelle les travaux ont été poussés—que les conditions ont été faites de telle façon qu'une somme excédant de beaucoup le prix qui aurait été payé si les travaux eussent été exécutés plus lentement, a été payée aux entrepreneurs de la ligne. Pour ces raisons et pour d'autres raisons très évidentes, je demande copie des contrats ainsi que tous les renseignements demandés dans cette motion.

Motion adoptée.

M. BLAKE: Je demande, (1) Des états détaillés des sommes d'argent payables, et des montants de stock à livrer à la compagnie de construction, aux termes de son contrat avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, pour les travaux exécutés en vertu de ce contrat.

(2.) Un état des sommes d'argent payées, avec dates, et des montants de stock livrés, avec dates, à la compagnie de construction, aux termes du contrat.

(3.) Un état indiquant si des sommes d'argent ont été payées à la compagnie de construction au lieu de stock; et si oui, jusqu'à quel montant; et à quel taux les sommes d'argent ont été substituées au stock pour ces paiements.

(4.) Exposé des raisons pour lesquelles la compagnie de construction a reçu un surplus de \$600,000.

(5.) Copie du règlement de comptes et de la décharge entre la compagnie de construction et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien lors de la clôture du contrat.

En vertu de son contrat, produit l'autre jour par l'honorable ministre, la compagnie de construction devait recevoir pour la section Est—c'est-à-dire la partie à l'est de Port-Arthur—\$14,000,000 en argent et \$20,000,000 en parts de la compagnie. D'après l'état fourni par le président dans sa lettre d'avril 1883, et d'après la copie de la circulaire de décembre 1882, nous pouvons supposer, en l'absence de renseignements, qu'entre la compagnie de construction et la compagnie elle-même, le stock était coté à 60 cents dans la piastre, ce qui donnerait aux \$20,000,000 de stock une valeur en argent de \$12,000,000. Mais comme je l'ai dit, ce ne sont là que des conjectures et il est important que nous sachions quelle est la vérité et comment il se fait que le prix du contrat pour la section du lac Supérieur au lac

Nipissingue équivaut à environ \$26,100,000 en argent; mais l'argent devant être payé par la compagnie à la compagnie de construction pour les travaux de cette section, devait être payé au fur et à mesure que la construction avancerait, la compagnie du chemin de fer retenant 10 pour 100.

Il est important de savoir quels étaient les montants payables et combien de stock a été livré à la compagnie de construction pour les travaux exécutés. La même observation s'applique à la section occidentale, pour laquelle on devait payer \$17,000,000 en argent et \$25,000,000 en stock ordinaire, ce qui, en calculant le stock à 60 cents dans la piastre nous donnerait \$32,180,000 en tout pour les travaux à partir d'un point situé quarante-cinq milles à l'est de Kamloops. Ceci devait être payé en argent et en actions à mesure que les travaux devaient être faits. Il n'y avait pas de convention stipulant que les travaux terminés en premier lieu seraient payés en argent et que ceux qui seraient terminés en dernier lieu seraient payés en stock, et cependant nous constatons que tous les travaux qui ont été faits, autant que nous pouvons en juger, ont été payés en argent, et qu'aucune partie de ces travaux n'a été payée en actions.

Il est important que nous sachions à quel taux le stock a été évalué lorsqu'on lui a substitué de l'argent en vertu de quelque arrangement que nous ne connaissons pas et qui est survenu entre le Pacifique canadien et la compagnie de construction, car il va sans dire que de cette question dépend la connaissance de la véritable nature du contrat tel qu'interprété par les deux parties. Il est aussi à observer que ce contrat, autant que nous pouvons en juger, semble avoir été violé presque immédiatement après sa conclusion, car la compagnie déclare qu'il n'a pas été souscrit d'actions en sus des \$25,000,000 et des \$30,000,000 dont \$5,000,000 avaient été distribués aux souscripteurs primitifs et \$30,000,000 au syndicat de New-York; en d'autres termes, qu'aucun montant quelconque de stock n'a été donné à la compagnie de construction, parce que c'était le reste du stock, \$45,000,000, qui devait être absorbé dans les opérations de la compagnie de construction. Cependant on n'en avait pas émis.

En conséquence, il semble que le contrat a été violé, puisque les conditions du contrat n'autorisaient le paiement en argent que d'une proportion comparativement minime, moins de la moitié, et plus de la moitié en actions. Le résultat a été que l'argent comptant de la compagnie a été épuisé pour payer la compagnie de construction, contrairement aux conditions du contrat.

Ce n'est pas tout. Le contrat pouvoit à une déduction de 10 pour 100, mais il paraît qu'elle n'a jamais été faite. A part l'omission de cette déduction, il paraît que la compagnie de construction a reçu \$600,000 en sus de la valeur des travaux qu'elle a faits. Ces considérations prouvent l'importance qu'il y a pour nous d'avoir de plus amples renseignements au sujet de cette compagnie de construction, sur le compte de laquelle nous en avons si peu. L'honorable ministre n'a pas encore été capable de nous fournir ce qu'il a entrepris de nous procurer—copie de l'acte d'association et les noms des associés de la compagnie.

Nous trouvons cependant quelques renseignements à ce sujet. Nous constatons qu'aux termes du contrat, son bureau principal à Walton, dans l'Etat de New-Jersey. J'ai demandé à un honorable député de découvrir où se trouve Walton, dans l'Etat de New-Jersey. Il a feuilleté tous les indicateurs et toutes les listes de bureaux de poste, mais il paraît que l'endroit est trop considérable et trop important pour qu'il soit nécessaire de faire figurer son nom dans les indicateurs et les listes des bureaux de poste, de sorte que ceux qui sont obligés d'avoir recours à ces sources de renseignements pour découvrir où se trouve Walton, sont incapables de rien trouver. Nul doute cependant qu'un jour où l'autre nous découvrirons où se trouve Walton.

Je ne sais pas s'il y a ou non deux compagnies de construction de chemins de fer de l'Amérique du Nord, mais s'il

M. BLAKE.

il y en a deux c'est une curieuse coïncidence, et s'il n'y en a qu'une seule, il paraîtrait que nous avons eu autre chose à faire avec la compagnie de construction de l'Amérique du Nord, car je trouve dans la lettre explicative que M. Snow, l'ingénieur en chef de l'autre entreprise favorite de l'honorable ministre—le grand chemin de fer Européen—mais je ne retiendrai pas la Chambre pour essayer à répéter le nom si long de cette ligne si courte—M. Snow en donnant à M. MacDonald une explication sur certaines circonstances peu édifiantes qui s'étaient produites relativement à cette entreprise, dit :

En septembre dernier la compagnie de construction de l'Amérique du Nord, a été dûment constituée en corporation, conformément à la loi de l'Etat de New-Jersey, par des capitalistes des Etats-Unis, dans le but de construire des chemins de fer et de faire des placements dans les provinces maritimes, mais plus spécialement pour la construction d'une ligne d'entier parcours entre Montréal et Terre-neuve.

La compagnie du chemin de fer de la ligne directe a passé son contrat avec cette compagnie pour la construction de sa voie ferrée, et la compagnie des constructeurs s'est mise à l'œuvre en sous-affermant le terrassement, les ponts et la fourniture des traverses et du bois de charpente à divers entrepreneurs.

La compagnie de construction de l'Amérique du Nord a donc été à l'œuvre en cette province depuis dix mois, a dépensé et payé, pour ouvrage, matériaux et fournitures, au-delà de \$200,000 de son propre argent, tel que démontré par les reçus et les pièces justificatives. Elle n'a demandé ni reçu ni aide, ni subvention; elle a parachevé, nivelé, ponté et muni de traverses vingt et un milles du chemin, et elle a fait plus de la moitié du terrassement sur cinquante autres milles.

Le ou vers le 20 juillet le président de la compagnie de construction m'a notifié qu'il se produirait un retard dans l'exécution des travaux qui, d'après l'estimation du mois de juin, devaient être faits. Il me dit qu'il y avait diverses raisons pour cela—les fluctuations de la bourse de New-York, l'incertitude où l'on était sur la question de savoir si l'on pourrait conclure les arrangements nécessaires pour obtenir des droits de raccordement et de continuité depuis Montréal jusqu'au point terminal. Que l'hostilité apparente des divers gouvernements et de diverses villes, et l'apathie apparente de la presse, avaient contribué à créer l'impression que le chemin n'était pas nécessaire, et que de plus les gens ne semblaient pas tenir à placer des fonds dans un chemin de fer, contenu en entier dans la Nouvelle-Ecosse. Qu'il espérait que cette association réussirait à leur faire changer d'idée et qu'à l'avenir les engagements de la compagnie seraient remplis comme par le passé. Que les entrepreneurs n'avaient pas besoin d'éprouver de crainte au sujet du résultat final, et que plus tard ils seront payés intégralement.

Je ne sais pas si c'est la même compagnie de construction de l'Amérique du Nord, ou si nous sommes assez heureux pour avoir deux compagnies de construction de l'Amérique du Nord alimentées et conduites par des capitalistes américains, ayant leur bureau d'affaires dans l'Etat de New-Jersey et portant un intérêt actif et bienveillant à la construction des chemins de fer en Canada. Si nous en avons deux, elles semblent identiques sous plus d'un rapport. Elles éprouvent la même difficulté à se procurer de l'argent et elles suspendent volontiers les travaux lorsque cela leur plaît. Cette compagnie a donné à entendre à l'ingénieur en chef qu'elle avait l'intention de suspendre les paiements. Je suppose que l'autre compagnie a avorté le chemin de fer du Pacifique canadien qu'elle avait l'intention de suspendre ses paiements.

A tout prendre il est important que nous le sachions, après avoir à la fin, avec beaucoup de difficulté, obtenu ce contrat de la compagnie de construction de l'Amérique du Nord, constatant qu'il est d'une nature singulière, constatant sa transaction mixte de stock et d'argent, constatant qu'aucun stock n'a été payé et que contrairement aux stipulations du contrat, tout ce qui a été fait a été payé en argent, épuisant ainsi les ressources d'argent de la compagnie et la plaçant dans une position qui l'oblige à s'adresser au parlement plus tôt qu'elle ne l'aurait fait dans d'autres circonstances; constatant que la compagnie a reçu en argent plus que le montant auquel elle avait droit pour ses travaux, ne pouvant pas trouver l'endroit où est fixé le bureau principal de la compagnie, ou n'ayant rien autre chose qu'un nom constatant qu'elle est identifiée d'une façon suspecte avec la compagnie qui a opéré dans l'entreprise favorite de l'honorable ministre à la Nouvelle-Ecosse et ailleurs, je crois que nous pouvons en toute justice demander de plus amples renseignements,

sur les relations qui ont eu lieu entre le chemin de fer du Pacifique canadien et la compagnie.

Nous pouvons en toute liberté demander cela avec la certitude de ne pas voir rejeter la motion, lorsque nous nous rappelons que, d'après la déclaration de l'honorable ministre, les deux compagnies sont en grande partie identiques, car il a dit qu'un très grand nombre des actionnaires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien sont en même temps membres de la compagnie de construction. Je ne m'étendrai pas sur ce sujet. J'en ai déjà parlé et j'en parlerai encore, mais cela nous fournit une bonne raison pour que nous ayons les renseignements les plus détaillés relativement aux rapports qui ont eu lieu entre ses deux corporations dissemblables.

Motion adoptée.

M. BLAKE : Je demande :

(1.) Un état du prix convenu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'achat de l'embranchement de Saint-Lin ou chemin de fer des Laurentides ; des paiements à ce sujet, avec dates, et des paiements restant encore à faire, in. é. et principal compris.

(2.) Un état détaillé, avec dates, des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en ce qui concerne le stock de la compagnie des Terres du Nord-Ouest canadien ; et au nom de qui il est placé.

(3.) Un état détaillé, avec dates, du paiement fait par la compagnie en ce qui concerne les garanties ou les propriétés du chemin de fer du Sud-Est ; les personnes auxquelles il a été fait, et les personnes aux noms desquelles les garanties et les propriétés sont placées.

(4.) Un état détaillé des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'acquisition de la charte de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, et les noms des personnes auxquelles ils ont été faits.

L'an dernier, M. l'Orateur, au cours de la discussion annuelle sur la question du chemin de fer du Pacifique canadien, j'ai fait un exposé des renseignements que j'avais pu me procurer relativement à l'achat du chemin de fer des Laurentides, ou embranchement de Saint-Lin, qui est le premier embranchement mentionné dans cette motion, et je ne saurais faire mieux que de répéter l'énumération des renseignements que j'ai alors communiqués à la Chambre, et qui étaient les meilleurs que j'avais pu me procurer.

A part cela, je vois que la compagnie a fait un autre petit achat. Elle a acheté le chemin de fer des Laurentides, ainsi que l'embranchement de Saint-Lin ; et là encore vous voyez un achat que je ne puis mettre en rapport avec les véritables intérêts de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, mais pour lesquels néanmoins nous serons obligés de payer. Elle a acheté ce petit chemin allant de Sainte-Thérèse à Saint-Lin, quelque chose comme quatorze milles, apparemment vers le même temps qu'elle a acheté le grand chemin. Elle a acheté le grand chemin par l'entremise de celui qui était alors premier ministre de la province de Québec, et qui est aujourd'hui secrétaire d'Etat ; et elle a acheté le petit chemin par l'entremise de L. A. Sénécal, le président et le propriétaire virtuel du chemin.

Maintenant, ce petit embranchement a été construit en vertu d'un plan financier ; et il a reçu environ \$80,000 d'aide de la part du gouvernement de Québec. Il devait recevoir \$59,000 des municipalités, et il y avait des actions souscrites au montant de \$45,000, formant un total d'au delà de \$180,000, cependant le chemin n'a coûté qu'environ \$110,000 ; et l'entreprise avait été donnée à certaines conditions pour les obligations, les actions, etc., mais malheureusement les choses prirent une tournure telle que l'entrepreneur transporta les obligations au colonel King et à M. Hurteau, à deux époques différentes, et tout ce qui a été avancé par ceux entre les mains desquels les obligations sont tombées plus tard a été une somme d'environ \$60,000. M. Sénécal devint, je crois, propriétaire de toutes ces obligations à une fraction près pour environ \$50,000 ou \$70,000.

Dans ces circonstances, en même temps que la grande vente a été faite, la petite vente a eu lieu et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a acquis le chemin de fer des Laurentides, comme on l'appelle, — un joli nom soit dit en passant, pour un chemin de fer de quatorze milles de longueur — et s'est engagé à payer le plein montant de ces obligations avec intérêt sur ce montant calculé à 7 pour 100, taux qui, autant que je puis voir, n'a pas été payé depuis un grand nombre d'années. De sorte que le prix devant être payé pour l'embranchement de Saint-Lin est d'environ \$400,000 et représente pour l'heureux propriétaire qui a vendu, une mise de fonds d'environ \$50,000 ou \$70,000, pour

laquelle il reçoit \$400,000, pour un chemin dont la construction a coûté peut-être \$140,000 et qui ne vaut pas plus.

Je demande aussi un état détaillé avec dates des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, en ce qui concerne le stock de la compagnie des terres du Nord-Ouest canadien. Il paraîtrait, d'après les explications données l'autre jour par l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), que la déclaration faite par l'honorable monsieur, à l'effet que ces deniers ont été dépensés pour raffermir le stock, n'était pas absolument exacte. Je suppose que la compagnie ne l'avait pas renseigné tout à fait exactement sur cette question. Cela n'avait aucun rapport avec le raffermissement du stock, mais cela avait rapport à une opération faite dans le but d'obtenir une émission de ce stock à la bourse.

La compagnie ayant constaté que le public ne prendrait pas toutes ses parts, a pris des parts jusqu'à concurrence d'un montant qui, naturellement a dépassé de beaucoup cette somme de \$600,000, ce qui représenterait \$1,200,000 en supposant que le stock a été payé en entier, car la moitié seulement avait été payée — une somme de \$1,200,000, sur laquelle elle a payé \$600,000. Je ne puis partager l'avis que ceci rend la transaction inattaquable. Je suis certain que si l'on eût su que les vendeurs des terres, dont la compagnie projetée devait se porter acquéreur, avaient eux-mêmes, dans le but de compléter l'opération, pris une partie considérable du stock, cela n'aurait pas produit un très bon effet.

Cela eût été un indice que le public n'aurait pas manqué de considérer comme suspect, et comme étant de nature à l'empêcher de placer son argent dans cette entreprise si les scupçons s'étaient vérifiés ; et j'ose dire que tous les intéressés peuvent maintenant regretter que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ait pris ces parts dans le but de lancer cette compagnie, qui ne paraît pas avoir été susceptible d'être lancée, mais qui s'est effondrée.

En outre, on voudrait savoir au nom de qui le stock est placé. Si \$600,000 de l'argent de la compagnie sont placés sur du stock de cette nature, il est important que nous sachions comment ils sont placés. De plus, on ne nous a fourni ni détails ni dates, bien qu'on nous l'ait promis et qu'il ait été convenu qu'on nous les fournirait par des résolutions qui ont été adoptées par cette Chambre, quant au paiement fait par la compagnie relativement aux garanties ou aux propriétés du chemin de fer du Sud-Est, aux personnes auxquelles il a été fait, et les personnes au nom desquelles les garanties sont placées. C'est là une transaction énorme, ou du moins elle serait énorme si nous ne la discutions pas en rapport avec les autres chiffres beaucoup plus énormes qui concernent la compagnie ; mais il s'agit d'environ \$1,582,000, et comme \$1,582,000 se trouvent maintenant placés au nom de quelqu'un en rapport avec cet achat ou cette avance, il est important que nous sachions au nom de qui et tous les détails qui concernent cette affaire.

L'honorable monsieur a dit que cette transaction, comme toutes les autres transactions qui sont comprises dans la somme totale de \$3,500,000 de l'état relatif aux affaires de la compagnie, n'était qu'une seule avance parmi un certain nombre d'autres qui finiraient par être remboursées ; mais si mes renseignements sont exacts, ce paiement a été fait — sous certain rapport il est vrai qu'il est possible que ce soit une avance — mais virtuellement comme achat à réméré du chemin de fer du Sud-Est, du chemin de fer Montréal, Portland et Boston et d'un autre chemin de fer, et je crains qu'on ne constate en fin de compte que c'est quelque chose de plus sérieux qu'une simple avance ; bien qu'il y ait un réméré, les acheteurs pourront considérer le paiement comme une avance pendant une période qui peut être ou n'être pas expirée.

La dernière partie de la motion s'applique aux paiements faits pour l'acquisition de la charte de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest. Une somme de \$149,000 en chiffres ronds, si je me rappelle bien, nous

est donnée pour les paiements relatifs à la charte et aux travaux, et il serait bon de faire la distinction entre ces deux chefs et de nous faire connaître combien il a été payé pour la charte et combien pour les travaux.

Motion adoptée.

M. BLAKE: Je demande: 1. Un état du prix net reçu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour chaque lot de dix millions de stock, formant ensemble les trente millions émis à un syndicat, avec les dates des paiements faits à ce sujet.

2. Un état indiquant la date à laquelle ont été pris les vingt millions restant du stock primitif de vingt-cinq millions, et les dates de paiement des cinq millions de piastres payés à cette fin.

Il appert à l'état déposé sur le bureau de la Chambre que le stock émis au syndicat a été émis en trois lots différents de \$10,000,000 chacun, ou plutôt cela n'appert pas entièrement à cet état, mais cela appert à l'état ainsi qu'aux renseignements publiés à cette époque. Cependant le rapport n'est pas complet. Le rapport porte à 52½ la moyenne qui a été reçue pour ce stock, et si nous déduisons de ce prix certaines commissions et autres dépenses qui doivent nécessairement être déduites, la recette nette paraît être de 51, mais c'est là la moyenne sur tout le lot de \$30,000,000, tandis que ce qu'il est important de savoir c'est la cote à laquelle chaque émission de \$10,000,000 a été émise en vertu du contrat. Il est aussi important de savoir à quel taux les \$20,000,000 du stock primitifs \$25,000,000 qui restaient encore à souscrire après la souscription des \$5,000,000 requis par le contrat, et à quelle date les deniers payés pour ce stock ont été payés.

Le rapport découvre des arrangements singuliers au sujet des \$25,000,000. Le contrat de la compagnie exige qu'elle ait pris et payé en entier \$5,000,000 de stock, c'est-à-dire qu'elle ait à montrer \$5,000,000 de souscrit et \$5,000,000 de payé sur ce montant. Eh bien! elle l'a fait. Elle a pris \$5,000,000 de stock et elle a payé \$5,000,000 là-dessus, puis, quelque temps après—je ne sais pas combien de temps—c'est là une partie des renseignements que je demande—mais quelque temps après, elle s'est approprié \$20,000,000 de stock en taux de 25 pour 100, payant \$5,000,000 pour \$20,000,000 de stock; puis elle a fixé 5 pour 100 par an sur le stock nominal comme étant l'intérêt qu'elle devrait percevoir de ses actionnaires pendant la construction, prenant ainsi un intérêt de pas moins de 20 pour 100 sur son placement relativement aux \$20,000,000 de stock qu'elle avait souscrit en second lieu. Sa déclaration dans le rapport est à l'effet que \$20,000,000 ont été émis à un prix qui a porté le prix moyen à 25, c'est-à-dire que les 20 et les 5 qu'elle avait déjà pris, avaient rapporté au pair un prix moyen pour tout le lot de 40, et c'est de ce fait que je tiens la conclusion qu'elle s'est payé à elle-même 25 pour 100, ne payant elle-même que 25 pour 100 pour \$20,000,000 de stock.

Cet arrangement est, je crois, d'une nature tout à fait contestable. En pratique, d'après l'avis de la compagnie elle-même, il a eu pour effet de changer les premiers \$5,000,000 de capital payé en stock sur lequel 40 pour 100 seulement ont été payés. Mais si ce n'est pas le résultat, nous trouvons \$20,000,000 sur lesquels il n'a été payé que 25 pour 100 et qui, cependant, sont traités comme s'ils étaient payés en entier, qui doivent porter intérêt et produire des dividendes tout comme s'ils étaient payés en entier, et sur lesquels, comme je viens de le dire, pas moins de 20 pour 100 d'intérêt sont payables pendant la construction et pas moins de 20 pour 100 sont payables à même le capital, dont nous fournissons la majeure partie, en vertu de l'arrangement pour la garantie qui a déjà été fait, et dont l'autre partie doit être prise au compte du capital de la compagnie pendant le reste de la construction.

C'est ce qui s'appelle exiger un assez joli intérêt, et cela est très généreux de la part de ces patriotes qui mus par des

M. BLAKE.

considérations nationales et d'intérêt public construisent le chemin de fer pour nous et qui nous ont indiqué avec tant de chaleur les raisons pour lesquelles les intérêts du pays nous imposent l'obligation de leur donner d'autres fonds afin qu'ils puissent pousser plus rapidement leurs travaux. Ensuite si vous le mettez à 40 pour 100, ce qui est la cote qu'ils ont indiquée eux-mêmes dans leur rapport, mettant la moyenne du coût à \$25,000,000, vous constatez que le taux de l'intérêt qu'ils ont stipulé même dans ce cas s'élève encore à 12½ pour 100, et que nous devons leur assurer encore environ 7½ pour 100 pendant dix ans, et comme dans l'autre cas ils s'assuraient un montant beaucoup plus élevé, ainsi nous leur assurions 7½ pour 100 pendant dix ans, et ils espèrent tirer une somme très considérable plus tard du capital de leurs bons représentant la valeur des terres concédées.

Ensuite, M. l'Orateur, nous vendons \$30,000,000 au syndicat, et comme je l'ai démontré, nous les vendons à un prix que nous ne comprenons pas encore très bien, parce qu'on ne nous donne que le prix moyen—mais il n'y a pas de doute que c'était à un prix moins élevé, dans un but quelconque, et pour la somme nette de 51. Eh bien! cette émission au syndicat lui-même était une avance de 100 pour 100 sur ce qui avait été payé sur les \$20,000,000—au delà de 100 pour 100—et de 30 pour 100 sur le prix moyen de son stock. C'est ce qu'il ont fait payer au syndicat, à leurs amis dans le syndicat, et ils s'arrangent avec le syndicat pour que le public soit invité à le prendre à une avance encore plus considérable, à 60 pour 100, ce qui serait une avance de 140 pour 100, ou près de douze fois et demie plus que ce qu'ils ont payé pour les \$20,000,000, et 50 pour 100 d'avance sur le prix moyen de tout leur stock de \$25,000,000.

Maintenant on nous a beaucoup parlé de désastres et du bas prix de ce stock de chemin de fer.

On s'est plaint de ce que le public ne prenait pas ce stock à ce qui n'est que le juste prix de sa valeur intrinsèque; mais lorsque le public apprendra que les premiers promoteurs de l'entreprise ont pris \$20,000,000 de ce stock à 25 pour 100, ou en prenant tout leur placement; les \$25,000,000, à une moyenne de 40 et qu'ils ont vendu le premier lot de \$30,000,000 à 51, chiffre net—je dis que lorsque le public apprendra cela, il pensera, peut-être, considérant le prix auquel la compagnie elle-même évalue le stock, le prix auquel les promoteurs de l'entreprise ont évalué le stock lorsqu'ils l'ont pris pour eux-mêmes,—qu'il paie un prix passablement élevé pour le stock en question.

Je constate que le prix moyen du stock du chemin de fer du Pacifique canadien à New-York, pendant la semaine terminée le 28 avril 1883 est de 59½; le 5 mai, 67½; 12 mai, 62½; 19 mai, 61½; 26 mai, 61; 2 juin, 61½; 9 juin, 62½; 16 juin, 63; 23 juin, 63½; 30 juin, 63½; 7 juillet, 63½; 14 juillet, 62½; 21 juillet, 59½; 28 juillet, 59½; 4 août, 59½ à 56½; sans dividendes; 11 août, 52½; 18 août, 55½; 25 août, 56; 1er septembre, 56; 8 septembre, 57; 15 septembre, 57½; 22 septembre, 58; 29 septembre, 57; 6 octobre, 56½; 14 octobre, 55½; 20 octobre, 52½; 27 octobre, 56; 3 novembre, 62½; 10 novembre, 62½; 17 novembre, 62; 24 novembre, 60; 1er décembre, 59½; 8 décembre, 58½; 15 décembre, 56; 22 décembre, 54; 29 décembre, 54½; 5 janvier 1884, 55½; 12 janvier, 56; 19 janvier, 57; 26 janvier, 54½ à 54½, sans dividendes; 2 février, 55½; 9 février, 55½.

Ainsi vous voyez que pendant un temps assez long, le stock s'est tenu à peu près au prix représentant la valeur qu'on voulait lui donner aux yeux du public, ou dans les environs de 60, et que depuis cette période il s'est tenu assez ferme à une moyenne d'environ 56, bien que, naturellement, ces moyennes par semaine ne représentent les fluctuations subies par ce stock, comme par un grand nombre d'autres stocks par tous les stocks des chemins de fer du Pacifique.

Je vous ai donné les moyennes pour chaque semaine depuis que le stock a d'abord été lancé sur le marché de New-York, depuis le 28 avril jusqu'au 9 février. Vous verrez

qu'en mettant de côté les périodes durant lesquelles ce stock est monté à 60 ou 61, il s'est tenu à une moyenne d'environ 56. Nous sommes appelés à venir en aide à cette compagnie afin de prévenir un désastre—afin de lui aider à maintenir ce stock à 56. Maintenant qu'est-ce que 56 ? Nous prenons \$20,000,000 à 25, de sorte que 56 serait d'environ 124 d'avance sur ce qu'ils ont pris eux-mêmes. Encore une fois qu'est-ce que c'est que 56 ? Comparez-le avec le prix moyen de toute la somme de \$25,000,000, et vous verrez que c'est 40 pour 100 de plus—même 56 est 40 pour 100 de plus que le prix moyen de tout le capital-actions qu'ils ont pris du syndicat.

Qu'est-ce comparé avec une autre chose ? C'est 10 pour 100 de plus que le prix qu'il a lui-même assigné aux actions, lorsqu'il a vendu la première émission de \$30,000,000. Il les a vendus à 51 net, et aujourd'hui il se plaint de ce que 56 soit un prix désastreux.

Dans ces circonstances, il me semble important que nous sachions ce qu'ont été les opérations de la compagnie au sujet de ces actions—la souscription de cette compagnie au capital-actions, ses paiements sur les actions, et ses arrangements avec le syndicat à qui elle a émis les \$30,000,000 d'actions, le tout avec des détails plus minutieux que ceux dont nous avons été favorisés jusqu'à présent.

M. MULOCK : Je remarque, dans les rapports faits à la Chambre conformément à un ordre du 29 janvier dernier, que les conditions de l'émission des \$20,000,000 ne sont pas données ; mais il y est dit que les \$20,000,000 ainsi que \$5,000,000 ont été émis pour réaliser en tout 40 pour 100 sur le montant total. Nous savons que les \$5,000,000 furent émis au pair, et il ne reste à faire qu'un simple calcul mathématique pour déterminer à quel prix la deuxième émission a été faite. Toutefois l'état fourni par la compagnie ne spécifie pas à quelles conditions le \$20,000,000 ont été émis. Il n'y a pas de doute qu'ils ne l'aient été aux conditions mentionnées par le dernier orateur, savoir, moyennant un escompte de 25 pour 100.

Je rectifierai ce qu'a dit le dernier orateur, autant que je le pourrai, au moyen des renseignements que j'ai pu trouver dans le rapport qui a été fourni. Je vois qu'il est dit dans ce rapport que le taux payé jusqu'au mois de décembre dernier a été de 6 pour 100. Or, la dernière émission, de \$30,000,000, a eu lieu le 29 décembre 1882, d'après ce rapport, et en conséquence, les \$20,000,000 ont été émis avant le 29 décembre 1882. Les 6 pour 100 d'intérêt ont été payés pour une période finissant à cette date. Par conséquent il a été payé pendant un certain temps 6 pour 100 sur la valeur au pair des \$20,000,000 ; en d'autres termes, le taux était de 24, au lieu de 20.

Il est important, je crois, de savoir qui a pris l'émission des \$30,000,000. Le rapport dit que c'est un syndicat représenté par un nommé W. L. Scott. Il importe de savoir quels sont ceux qui composaient le syndicat, quels sont ceux qui ont reçu les \$30,000,000.

On aurait dû aussi, je crois, fournir à la Chambre un rapport plus précis et plus complet. Le rapport demandait que la Chambre fût informée des conditions auxquelles avait eu lieu chaque émission, et ce n'est pas une réponse que de dire que \$5,000,000 ont été émis au pair, et ont réalisé, avec une autre émission, une certaine somme ; ce n'est pas un état d'hommes d'affaires que quelqu'un entrerait dans ses propres livres. Je dois dire que si les livres de la compagnie sont tenus convenablement, et ils le sont sans doute, les conditions y sont explicitement mentionnées, que \$5,000,000 ont été souscrits à certaines conditions, et, une autre émission de \$20,000,000 à certaines autres conditions. Par conséquent, afin que cette information soit entrée clairement dans les archives de la Chambre, je proposerai l'amendement suivant :

A la fin du premier paragraphe de la motion, ajouter les mots " et les noms des personnes formant le dit syndicat, et les montants respectifs

des dites actions pris par telles personnes." Ajouter aussi les mots suivants à la fin du deuxième paragraphe " et le taux auquel elles ont été émises."

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas d'objection à l'adoption de la motion ou de l'amendement. Je n'ai pas l'intention de me laisser entraîner dans une discussion de points secondaires soulevés relativement à la question très grave qui est actuellement soumise à la Chambre. Je comprends bien que les honorables députés de la gauche, voyant la position qu'ils occupent au sujet de ce débat, désirent vivement soulever des questions secondaires, et essayer de détourner l'attention de la Chambre de la position qu'ils occupent dans le débat de cette question.

L'honorable député qui a proposé cette résolution s'est sans doute senti un peu mal à l'aise lorsqu'il s'est aperçu que l'honorable député qui s'est chargé de lui répondre ne lui avait pas laissé un pouce de terrain sur lequel il pût se tenir ; que ce député avait traité point par point chaque question soulevée par l'honorable monsieur et en avait disposé de telle manière que le débat dans cette Chambre se trouvait pratiquement terminé. Voilà, dis-je, la position où se trouvent ces honorables députés ; et je ne puis aucunement surpris, dans ces circonstances, qu'ils essaient de détourner l'attention de la Chambre, au moyen d'une série de résolutions demandant des informations minutieuses, à une variété de choses qui n'ont pratiquement aucun rapport avec cette question.

Mais j'aimerais à demander à l'honorable chef de l'opposition comment il suppose que les premiers promoteurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique étaient pour se procurer de l'argent. Que la compagnie ait besoin de se procurer de l'argent, c'est ce que tout le monde sait. Tout le monde sait que la Chambre a la preuve la plus claire et la plus irrécusable possible qu'outre tout l'argent que la compagnie a reçu et toute l'aide qu'elle a obtenue du gouvernement, il lui fallait un capital considérable pour se charger de cette entreprise et en commencer l'exécution. Or quels sont les faits ?

L'honorable monsieur trouve d'abord à redire, parce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a souscrit des actions afin de lancer la compagnie des terres du Nord-Ouest. Mais, l'honorable monsieur sait que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'était engagée dans cette opération ; qu'en réussissant à vendre une grande quantité de ses terres à la compagnie des terres du Nord-Ouest, elle parvenait à utiliser les terres qu'elle avait reçues du gouvernement pour obtenir de l'argent afin d'exécuter l'entreprise ; et cependant il jette du doute sur cette opération. Il veut refuser à cette compagnie les moyens d'aider à l'organisation d'une compagnie sur une base sûre et solide, sur une base qui lui donnerait une ample compensation pour son argent ; mais il va sans dire que l'honorable monsieur et ses amis, dans cette Chambre, et en dehors de cette dernière, avaient entrepris de décrier et de déprécier la compagnie des Terres du Nord-Ouest de même que toutes les autres entreprises se rattachant au chemin de fer canadien du Pacifique.

L'honorable monsieur se réjouit sans doute du fait que son discours tendait à déprécier, et il espère sans doute que ses remarques d'aujourd'hui déprécieront davantage le capital-actions de la compagnie des Terres du Nord-Ouest, bien qu'il sache que des centaines de bons citoyens de ce pays qui ont des intérêts dans cette compagnie en souffriront du dommage. Mais, quelques grands que soient les intérêts d'un nombre considérable de nos concitoyens de toutes les parties du Canada dans cette entreprise, l'honorable monsieur adopte le même ton qu'a pris la presse de son parti, et il est prêt à jeter du discrédit sur cette entreprise et sur toutes les autres entreprises de ce pays, s'il peut réussir par là à gêner la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et à lui nuire dans la grande œuvre qu'elle accomplit.

L'honorable chef de l'opposition voulait d'abord lui refuser les moyens d'obtenir de l'argent pour ses terres. Prenez cette déclaration, telle qu'il l'a faite ce soir, et à quoi se réduit-elle ? Elle se réduit au fait que ce syndicat—ces messieurs qui ont fait un contrat par lequel ils se sont engagés à construire le chemin de fer canadien du Pacifique—à mis dans l'entreprise \$10,000,000 de son propre argent, avant de demander au public un seul dollar. L'honorable monsieur admet, M. l'Orateur, qu'elle a payé \$5,000,000 comptant, et malgré cette admission, il dit d'abord qu'elle a payé \$5,000,000 en argent comptant pour partir la compagnie ; puis qu'elle a souscrit tout le capital-actions et l'a pris ; et enfin il dit qu'elle en a pris encore pour \$20,000,000 à vingt-cinq cents dans le dollar.

En prenant les \$5,000,000 en argent comptant mentionnés en premier lieu, et en laissant le capital-actions à quarante cents dans le dollar—en supposant que cela soit exact—qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie qu'elle a pris dans sa caisse, avant de demander un dollar aux habitants de ce pays, ou d'aucun autre pays, \$10,000,000 de son propre argent, et qu'elle les a placés dans cette entreprise ; et cependant, l'honorable monsieur, essaierait de jeter du discrédit sur elle parce qu'elle a agi ainsi.

Je demande à l'honorable monsieur ce qu'il aurait donné pour les actions à cette phase de l'entreprise. Supposons que les \$20,000,000 soient restés à quarante cents dans le dollar, il n'est pas un membre de cette Chambre, il n'est pas un homme dans ce pays, pas un homme d'ici ou d'ailleurs intéressé dans le chemin de fer canadien du Pacifique qui aurait pu, à cette phase de l'entreprise, vendre ces actions dix cents dans le dollar ou les obtenir du public.

La presse, M. l'Orateur, qui représente un grand parti dans ce pays, disait alors au public, comme elle le dit aujourd'hui, que ceux qui plaçaient leur argent dans des actions du chemin de fer canadien du Pacifique ne le reverraient jamais ; que tout ce qu'ils pouvaient espérer, c'était l'intérêt que l'on était obligé de payer, pendant la construction, sur la première émission d'actions. Prenez le *Globe* depuis le commencement de ce débat, et qu'y voyez-vous ? Vous voyez qu'il déclare aux habitants de ce pays et de l'univers, que ce chemin, lorsqu'il sera complété sur tout son parcours, ne paiera pas ses dépenses, que ceux qui ont pris des actions à quarante et cinquante cents dans le dollar ne reverront jamais un liard de leur argent. Je demande à l'honorable monsieur, si l'on doit accepter sa propre déclaration, si ces hommes ont mis \$10,000,000 de leur propre argent dans cette entreprise à une époque où sa condition ne permettait pas que ses actions fussent offertes au public ; je lui demande si c'est un crime d'après lui, ou si l'on doit considérer qu'ils ont fait quelque chose qui ne fût pas honorable pour eux et avantageux aux habitants de ce pays.

Je répète que sans le fait que des hommes d'une grande fortune, possédant des ressources considérables, des hommes qui pouvaient déboursier \$10,000,000 pour mettre cette entreprise en marche, et qui ont eu le courage de mettre le projet à exécution, malgré l'hostilité qu'ils ont rencontrée dans cette Chambre et ailleurs ; sans ce fait nous n'aurions pas l'assurance la plus entière que nous avons aujourd'hui, qu'avant peu le Canada sera traversé d'un océan à l'autre par un grand chemin de fer national, dont tout Canadien s'enorgueillera. Je dis, en prenant les propres déclarations de l'honorable monsieur, suivant qu'il juge opportun de les faire ; en les acceptant pour exactes et vraies, qu'elles feront rejallir le plus grand honneur sur les hommes qui ont dépensé \$10,000,000 de leur argent avant de demander un seul dollar au public, et lorsque personne n'aurait retiré 10 cents de ces actions, s'ils n'avaient pas agi ainsi.

Mais, M. l'Orateur, l'organe de l'honorable monsieur, l'organe de son parti, le journal qui, chaque jour, fait part au public des sentiments du parti libéral, dit que les actions ne valent pas aujourd'hui 10 cents dans le dollar—beaucoup

Sir CHARLES TUPPER.

moins de 25 cents,—et que ceux qui les ont prises, après les deux années de construction—car c'est là la durée de la garantie de l'intérêt—ne retireront pas un seul liard d'intérêt ni de capital. L'honorable monsieur nous a lu, et je m'étonne qu'il l'ait fait à une heure aussi avancée de la nuit—il nous a empêchés d'aller nous coucher, et nous a retenus à l'écouter comme s'il eût désiré vivement employer inutilement le temps de la Chambre ; —il nous a lu la cote des actions qui ont été vendues semaine par semaine, mois par mois et jour par jour pendant une longue période. Ne sait-il pas que tout le monde surveille attentivement chaque jour la vente de ces actions, et qu'avant qu'il nous eût fait passer par tous ces fastidieux détails des cotes mensuelles, hebdomadaires et quotidiennes nous étions aussi bien renseignés sur cette question que nous le sommes maintenant. Lorsque l'honorable monsieur parlait de la différence entre 40 cents dans le dollar, à l'époque où l'entreprise était à son début, et son prix actuel de 55 ou 56 cents, pourquoi n'a-t-il pas eu la franchise de dire à la Chambre que, dans le dernier cas, les actions sont garanties par l'argent versé par les actionnaires, qu'elles sont appuyées par \$16,000,000, et que c'est là la raison de cette différence ? Au lieu que ce soit là une juste comparaison entre 40 cents dans le dollar, lorsque d'après ce qu'il a démontré lui-même, ces messieurs ont employé leur argent à l'achat des actions à une époque où nul autre n'en voulait ; au lieu que cela soit une juste comparaison entre 40 cents dans le dollar et 55 ou 56 cents que rapportent aujourd'hui ces actions, il devrait tenir compte du dépôt de \$16,000,000 fait pour obtenir cette valeur ; et s'il retranche cela, il verra que, loin d'avoir cette valeur, les actions valent réellement moins que le chiffre pour lequel elles ont été vendues au syndicat, qui, le premier, les a achetées avant que le dépôt ait été fait, lequel dépôt a été fait avec l'argent des actionnaires mêmes.

J'ai dit que je n'avais pas l'intention de me laisser entraîner dans cette discussion, mais je voulais simplement signaler à l'attention de la Chambre les moyens qu'emploie l'honorable monsieur pour se tirer aux yeux de celle-ci de la position dans laquelle tout le monde sait qu'il se trouve, lui et ses amis, relativement à ce débat. Qu'avons-nous entendu, je le demande, malgré toute l'habileté qu'a déployée l'honorable monsieur, le député le plus habile de la gauche qui pût discuter cette question ? Au lieu de pouvoir réfuter une seule des questions que j'avais traitées, l'honorable monsieur nous a retenus des heures, à écouter des détails longs et fastidieux, sans soulever un seul point qui méritât d'être pris en note. On se serait imaginé que l'honorable monsieur parlait pour tuer le temps, lorsqu'il nous a ennuyé pendant des heures au sujet d'une des questions les plus importantes qui aient jamais été soumises à l'examen d'une législature canadienne, sans émettre une opinion ou faire une proposition digne d'occuper un seul instant l'attention de cette Chambre. Et lorsque l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) eut déchiré le mince voile et mis en lambeaux le discours de l'honorable monsieur, il n'est pas resté à ce dernier un pouce de terrain sur lequel il pût s'appuyer ; mais avec son étonnante habileté à examiner une question au moyen d'un microscope—une question assez grande pour être vue et comprise par tout homme intelligent de ce pays—il a appliqué son microscope et rédigé une série de résolutions pour détourner l'attention de la Chambre de l'état véritable d'une question au sujet de laquelle l'honorable monsieur a fait, au point de vue de la discussion, l'exposé le plus pitoyable que cette Chambre ait jamais entendu. Je n'en suis pas surpris, et je ne blâme pas les honorables messieurs ; c'est parce qu'ils sentent et savent que sur cette question ils parlent non-seulement contre leurs propres convictions, mais contre le sentiment publiquement déclaré de toutes les classes de la population intelligente de ce pays. Ils sont paralysés parce que les exigences de parti les poussent à s'opposer à ce projet dans l'unique but de décréditer la compagnie à laquelle ils sont

hostiles, et en même temps de décréditer le pays auquel ils appartiennent. Dans ces circonstances, je ne suis pas surpris, dis-je, qu'accablés par le fait que, pendant les trois années qui se sont écoulées depuis la passation du contrat, le Canada a été témoin—ce que le plus confiant des membres de cette Chambre n'a jamais cru qu'il lui serait donné de voir—du progrès et de l'avancement non-seulement de cette gigantesque entreprise, mais aussi du pays même, progrès qui dépasse tout ce que l'on peut trouver dans les annales du Canada; dans ces circonstances je ne suis pas surpris que l'honorable monsieur ait senti naturellement que le rôle d'Othello serait disparu s'il eût fait ce que j'aurais cru qu'il dût faire, s'il avait consulté ses propres intérêts comme chef d'un grand parti, s'il avait consulté les intérêts de ce grand parti, s'il avait consulté, par dessus tout l'intérêt de son pays, s'il avait eu la magnanimité de dire: j'admets que jusqu'à ce jour j'ai envisagé cette question à un point de vue erroné; je ne croyais pas qu'un tel progrès pût s'accomplir, que l'on pût obtenir des résultats semblables à ceux que l'on a obtenus dans ce pays—comme l'admettra tout homme qui ne voudra pas se fermer les yeux et se boucher les oreilles en face des preuves de toute sorte.

En présence de ce qui a été fait dans le passé, et comprenant quel choc subirait à jamais dans ce pays les entreprises commerciales et financières si ce gigantesque ouvrage n'était pas poussé avec autant de vigueur que dans le passé, je dois dire qu'il a été établi d'une manière parfaitement claire et évidente que le Canada, que le gouvernement de ce pays, que le trésor de ce pays peut assurer, sans fournir un seul dollar additionnel, le parachèvement de cette grande entreprise nationale qui va nous donner une grande ligne reliant entre elles les provinces du Canada, leur donnant entre elles une communication libre, donnant libre cours au commerce d'un bout à l'autre du pays, ouvrant et développant les vastes prairies du Nord-Ouest et les grandes richesses minérales de la Colombie-Britannique, et transportant d'un océan à l'autre les habitants et les produits du Canada; et je sens aujourd'hui que je ne puis demander à cette Chambre d'hésiter un seul instant lorsqu'elle a l'occasion d'assurer le parachèvement de cette grande entreprise avec la même rapidité que l'on y a mise dans le passé, et je dois appuyer de toutes mes forces cette proposition.

Je dis que si l'honorable monsieur avait adopté cette ligne de conduite, il aurait été tenu en plus haute estime par la population de ce pays; il aurait eu à sa suite un parti plus solide et plus compacte que celui qu'il a aujourd'hui. Eh! M. l'Orateur, que fait-il? Il est obligé de forcer tous ceux qui appuient l'hostilité qu'il a montrée à ces résolutions—tous ceux qui appuient ces obstacles constants et systématiques à la plus grande entreprise dans laquelle le Canada se soit jamais engagé—il force tous ces messieurs à faire, aux yeux d'une population intelligente, tout ce qu'ils peuvent pour empêcher l'avancement et le parachèvement d'un grand ouvrage national, lequel a déjà prouvé au pays qu'il peut nous être plus avantageux qu'il ne l'a été jusqu'à ce jour, et plus que ne l'a été aucune autre entreprise dans laquelle le pays ait jamais été engagé.

M. BLAKE: M. l'Orateur, l'honorable monsieur ne s'est pas adressé à l'opposition; il s'est adressé à ses propres partisans. Là où il y a tant de fumée, il doit y avoir du feu. Est-ce du vrai feu? L'honorable monsieur était évidemment ému. Il est légèrement en proie à la colère; il est excité; il est agité. Il dit qu'il ne se laissera pas entraîner à discuter la question; que ce n'est pas le temps de la discuter; et il se met immédiatement à la discuter. Il se met à commenter et à critiquer mon discours, ainsi que celui de l'honorable député qui a parlé après moi. Nous différons peut-être d'opinion quant aux mérites respectifs de ces deux discours; peut-être qu'aucun de nous deux n'est le juge le plus impartial et le plus désintéressé de leurs mérites respectifs. Pour ma part je n'ai certainement pas l'inten-

tion d'appliquer aucune épithète, comportant une condamnation ou tout autre jugement, à l'un ou à l'autre de ces discours que nous n'avons pas encore devant nous. Mais je dirai à l'honorable monsieur qu'il ne me dictera pas aujourd'hui, pas plus que je n'ai souffert qu'il me dicât dans le passé, la ligne de conduite que je devrai suivre. Il a dit que je me sentais poussé par ma position de chef de parti à m'opposer aux résolutions, et peu de temps après il a déclaré que j'aurais pris une position plus élevée comme chef de parti si je ne m'y étais aucunement opposé. J'ai déjà dit à l'honorable monsieur que mes opinions relativement aux exigences de parti et à la direction de parti diffèrent entièrement des siennes; je lui ai dit que je ne regarde pas comme obligé, en ma qualité de chef d'opposition à ce gouvernement, de m'opposer à aucune mesure que je crois mériter d'être appuyée. Je lui ai dit que je n'avais jamais demandé à aucun de mes amis de s'unir à moi pour combattre une mesure autrement qu'à son mérite. Je crois que nous ne sommes pas tenus de nous opposer à une mesure parce qu'elle est proposée par le gouvernement, et je crois que nous ne sommes pas obligés d'appuyer une mesure pour la raison qu'elle est proposée par le gouvernement. C'est parce que je trouve que la proposition de l'honorable monsieur est insoutenable que je la combats, et non parce que c'est lui qui l'a soumise. Je puis parfaitement convenir qu'après la ligne de conduite de l'honorable monsieur, j'accueille avec un peu de suspicion tout ce qu'il propose; néanmoins, s'il soumettait une proposition, et que les raisons à l'appui fussent valables, je l'appuierais, en dépit du quartier d'où elle émanerait. Mais l'honorable monsieur n'a pas même voulu me donner le crédit d'avoir appuyé la proposition à l'effet de construire le chemin de fer à travers les prairies. Pour récompense, j'ai subi, deux sessions plus tard, une attaque violente, parce qu'il supposait que je lui faisais de l'opposition au sujet de la construction de la ligne à travers la région des prairies.

L'honorable monsieur dit que j'ai décrié, embarrassé et gêné la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; et que j'ai déprécié la valeur de ses actions. L'honorable monsieur voudra-t-il seulement se rappeler les discours que j'ai prononcés pendant les deux dernières sessions? Voudra-t-il seulement se rappeler ce qu'il a dit lui-même et ce que son chef a dit de ces discours? Voudra-t-il se rappeler qu'ils ont déclaré tous les deux que ces discours étaient excessivement importants dans l'intérêt du chemin de fer canadien du Pacifique, qu'ils ne voulaient pas dire un mot contre ces discours, qu'ils ne voulaient pas qu'ils fussent critiqués, parce qu'ils désiraient fortement leur laisser tout le poids qu'ils pouvaient avoir, sur les marchés étrangers et ailleurs, en faveur du chemin de fer canadien du Pacifique? L'honorable monsieur voudra-t-il se rappeler que j'ai maintes fois déclaré ce que j'ai répété ce soir, savoir, que le contrat renfermait les éléments d'une magnifique fortune? Voudra-t-il se rappeler que je soutenais que la compagnie recevait trop, et donnait trop peu; qu'elle obtenait ce chemin pour rien, et avec cela des millions? Peut-être l'honorable monsieur expliquera-t-il un jour comment ces déclarations ont pu déprécier les actions, entraver le progrès, et nuire aux chances de succès de la compagnie.

Ce n'est qu'à la dernière session—lorsque j'ai prononcé deux discours auxquels l'honorable monsieur et l'honorable premier ministre ont attribué la portée que je viens d'expliquer—que j'ai signalé le fait qu'en se lançant dans les autres entreprises dans lesquelles la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'était engagée, et en poussant les travaux avec la rapidité qu'elle déployait, elle pourrait s'attirer des embarras et même un désastre; et la Chambre conviendra avec moi, je crois, que si j'ai commis une erreur, c'est en différant jusqu'à la dernière session de parler ainsi, et en parlant alors avec autant de modération, au lieu d'y mettre plus de vigueur, parce que les fruits de cette politique que j'avais signalée comme renfermant le germe d'un désastre

ont mûri, ainsi que l'indiquent les résolutions actuellement soumises à la Chambre.

Malgré tout cela, l'honorable monsieur ne peut citer un mot que j'ai prononcé et qui n'ait pas été en faveur des chances de succès du chemin de fer canadien du Pacifique. Ce que je dis maintenant, c'est que, puisque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique vient nous demander de l'aide, et qu'elle et le gouvernement se sont mis, comme l'honorable monsieur l'a admis lui-même, dans une position telle, à notre égard, que c'était pour le gouvernement un devoir sacré de donner un état franc et complet des affaires de la compagnie au parlement et aux habitants de ce pays, auxquels il demande tant, dans l'intérêt de la compagnie; pour ces raisons, dis-je, nous avons droit d'insister pour que cet état nous soit fourni.

L'honorable ministre a dit qu'il n'était pas pour accepter les états de la compagnie; il lui fallait une inspection régulière; il lui fallait envoyer aux bureaux de la compagnie, non pas un, mais deux comptables à qui la compagnie devait soumettre ses livres, pour qu'ils fussent examinés; les livres devaient être apurés par deux officiers de l'honorable monsieur, qui allaient faire juste l'examen nécessaire pour convaincre ceux qui devaient prêter l'argent, ou entrer en société avec une compagnie honorable, de l'excellence des affaires de cette dernière et de l'exactitude de ses états. Nous obtenons quelques informations, et je ne critique pas ces dernières, mais j'en tire des déclarations et des conclusions, et l'honorable monsieur s'émeut; il se lève et fait ce discours qui, je le suppose, fermentait depuis une heure dans son esprit, car, bien qu'il se soit contenu et qu'il soit resté tranquille durant la discussion de quatre ou cinq motions, il n'a pu se retenir jusqu'à la fin. Il sort de ses gonds, et il faut qu'il nous débite cette diatribe, dans laquelle il repasse un grand nombre de choses, mais sans toucher au sujet de mes remarques.

Il dit que l'on a pleinement répondu à mon discours de l'autre soir; mais je n'ai pas répété mon discours de l'autre soir; je ne discute pas cette question dans le moment.

Il dit nous avoir montré que la compagnie avait dépensé \$10,000,000 de ses propres deniers avant de demander des souscriptions au public. Non, l'honorable monsieur n'a pas démontré cela. Il se peut qu'elle l'ait fait, mais on ne l'a pas encore démontré. Nous avons demandé des détails concernant ces états, et l'époque à laquelle la compagnie avait payé sa souscription aux actions qu'elle avait prises et les dates de ventes faites au syndicat. Il dit qu'au temps où la compagnie a pris ces actions ces dernières n'auraient pas valu 10 cents dans le dollar, si elles n'avaient été appuyées par l'argent de la compagnie. Je nie cette déclaration. Je suis d'opinion que le système est faux, que c'est un système que le parlement n'avait aucunement en vue. Je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre—excepté peut-être l'honorable ministre des chemins de fer lui-même, qui a pu avoir des renseignements plus intimes que les autres d'entre nous—qui eût la moindre idée que les actions du chemin de fer canadien du Pacifique allaient être portées à plus de \$25,000,000, et je dis qu'un système de finances en vertu duquel on forme un capital actions de \$100,000,000, lorsque le parlement entendait que le maximum ne serait que de \$25,000,000—non parce que le chemin demandait \$100,000,000, mais parce que cela permettait de majorer des actions et de spéculer sur des actions, ce que l'on n'aurait pu faire si l'on avait émis un plus faible montant au pair et qu'il eût été donné un dollar pour chaque dollar d'obligations cédé par la compagnie, parce que ce changement est fait d'après le mode que j'ai mentionné, savoir, en donnant du capital-actions au nouveau syndicat, à 25 cents, et en disant ensuite que l'on éprouve un désastre vu que le public ne veut pas prendre la balance à 50 cents;—je dis que des opérations de ce genre, faites dans le but de majorer des actions et de spéculer sur les actions, n'étaient pas projetées par le contrat, et n'étaient pas faites pour être réellement

M. BLAKE.

avantageuses au pays, mais étaient propres à nous entraîner comme peuple—si étroitement uni à la compagnie que le devient le gouvernement, par ces résolutions, non seulement par la création de la compagnie, mais encore par les relations du gouvernement, du parlement et de la population avec la compagnie—dans tout le discrédit inhérent à ce système de majorer des actions tel qu'il existe aux États-Unis.

Si vous consultez la statistique, vous verrez qu'aux États-Unis les dépenses totales pour des chemins de fer ont été pendant la dernière année, si je me rappelle bien, d'environ \$1,000,000,000; vous verrez qu'il a été ajouté aux actions nominales et aux obligations des compagnies de chemins de fer près de \$2,000,000,000; de sorte qu'à une certaine époque où \$1,000,000,000 ont été ajoutés à la valeur réelle ou aux travaux réels, \$2,000,000,000, ou près du double de la somme, ont été ajoutés aux actions et aux obligations nominales, et aux capitaux censés représenter les dépenses de ces diverses compagnies. Voilà le genre d'opérations auxquelles on nous demande aujourd'hui de donner notre assentiment—pour faciliter la spéculation—parce que le capital-actions est très bas.

Je demande s'il n'est pas opportun de savoir à combien la compagnie elle-même évaluait le stock; à quel prix elle l'a souscrit; à quel prix elle l'a vendu au syndicat, et pour quel prix le syndicat l'a vendu au public. Quant à la déclaration de l'honorable monsieur, que le stock aurait été soutenu par la garantie, et qu'il faudrait déduire un certain montant à cause de cette garantie, je dis qu'il n'en est pas ainsi. Le stock a été maintenu aux prix qu'il a atteints depuis, et ces prix étaient plus élevés avant la garantie que quelques-uns de ceux qu'il a atteints depuis. Le public ne pouvait voir ce qui était si clair pour tous les capitalistes et les financiers d'Europe et d'Amérique, savoir, que si la compagnie prenait sur ses ressources une somme considérable et la plaçait à 7 pour 100 pour garantir un dividende durant dix ans, cela augmenterait énormément la valeur du stock d'une compagnie engagée dans une grande entreprise et ayant besoin de tout l'argent qu'elle pourrait obtenir pour terminer ses travaux au lieu de les mettre de côté pour payer un dividende. Tous les capitalistes d'Europe et d'Amérique, a dit l'honorable monsieur, étaient de cette opinion. Mais ce que les capitalistes pensaient, ils ne voulaient pas le garantir de leurs deniers, et aucun d'eux ne voulait prendre du stock. Voilà ce dont l'honorable monsieur a parlé.

L'honorable monsieur est revenu à l'ancienne motion, à la motion dont la Chambre n'est pas actuellement saisie, et il a dit que j'ai trouvé à réduire à la création de la compagnie des terres du Nord-Ouest et que j'ai jeté du doute sur cette dernière, tout en sachant le tort que je lui ferais en agissant ainsi. J'ai dit que les arrangements faits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avec la compagnie des terres du Nord-Ouest sont excellents pour la compagnie, mais qu'ils ne sont pas aussi avantageux pour le chemin de fer canadien du Pacifique. Mais je répéterai que si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, vendant elle-même à la compagnie des terres du Nord-Ouest, avait annoncé au public qu'elle proposait d'acheter qu'elle prenait elle-même des actions, il peut juger par lui-même quel effet cette déclaration aurait produit chez ceux qui avaient l'intention d'acheter. Ce qui est regrettable et digne de remarque, c'est que le chemin de fer canadien du Pacifique a pris ces actions à l'insu, je crois, du public, et, d'après la déclaration de l'honorable député de Richmond et Wolfe, afin de prévenir l'insuccès de la souscription projetée. Dans le but d'éviter un échec, la compagnie prit \$1,200,000 de stock, et l'entreprise fut ainsi lancée.

Cette négociation n'était pas judiciaire; et qu'elle soit avantageuse ou désavantageuse à la compagnie, si une compagnie à laquelle ce pays est si étroitement lié, et à laquelle il le sera encore plus étroitement, fait une négociation de ce

genre, je m'autoriserai certainement de mon privilège dans cette Chambre pour donner mon opinion à ce sujet.

Amendement (page 225, anglais) adopté.

Et la motion principale est mise aux voix.

Sir CHARLES TUPPER: Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de retenir la Chambre, mais je dois faire une remarque au sujet de ce qu'a avancé l'honorable chef de l'opposition relativement aux discours qu'il a prononcés en faveur de l'entreprise de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, discours qui devraient, suivant lui, l'absoudre de toute accusation d'avoir mis des obstacles ou des empêchements à cette grande entreprise.

J'admets parfaitement, M. l'Orateur, que lorsque le contrat fût soumis à la Chambre, et il y a un an, l'honorable monsieur a parlé en termes extravagants de la grande valeur de la subvention accordée au chemin de fer canadien du Pacifique, et de la grande fortune qu'allaient avoir ceux qui s'engageraient dans cette entreprise; mais il oublie qu'il avait escompté ces discours par ceux qu'il avait prononcés pendant six longues années, lorsqu'il était lié à l'ancienne administration. Il oublie qu'il est capable un jour, lorsque cela est utile aux exigences de son parti, de déclarer que les terres du Nord-Ouest n'ont aucune valeur, et un an après, lorsque les exigences de parti le demandent, de dire que 25,000,000 d'acres de ces terres valent \$4 l'acre.

L'honorable monsieur doit se rappeler qu'il n'est pas facile de donner du poids à des déclarations faites par un député suivant ce que demandent les exigences du parti, et sans égard aux faits sur lesquelles elles sont basées. Si le public et le pays n'ont pas attaché une si grande importance aux déclarations exagérées qu'il a faites relativement à ce que recevait le chemin de fer canadien du Pacifique, et aux grandes fortunes que la compagnie allait probablement réaliser avec son contrat, c'est parce qu'il connaissait les opinions de l'honorable monsieur, telles qu'il les avait exprimées chaque année durant les cinq ans d'administration de l'honorable M. Mackenzie.

On savait, M. l'Orateur, que la valeur à laquelle l'honorable monsieur et ses collègues, ainsi que l'ancien ministre des finances, qui siège à son côté, ont estimé les terres du Nord-Ouest, n'était pas très exagérée. On savait que l'honorable ex-ministre des finances s'était levé dans cette Chambre et avait déclaré que Foster aurait pu exécuter les conditions de son contrat et qu'il avait pu s'adresser à eux et leur dire: Je puis exécuter mon contrat sur quatre-vingt mille du chemin de fer de la baie Georgienne, pour lequel vous m'avez donné, entre autre choses, 20,000 acres de terres du Nord-Ouest par mille, si vous voulez prendre la terre et m'en donner 25 cents l'acre. Et ils ont refusé. Et pour quoi ont-ils refusé? Ce n'était pas qu'ils voulaient que le contrat qu'ils avaient adjugé fût exécuté, mais parce que, dans leur opinion, 25 cents était plus que ne valait un acre des terres du Nord-Ouest.

Nous avons la preuve de cela. Nous avons la déclaration faite par l'ancien ministre des finances et livrée au monde comme contenant l'estimation qu'ils faisaient de la valeur des terres dans le territoire du Nord-Ouest, jusqu'au jour où nous avons conclu un contrat par lequel nous donnions 25,000,000 d'acres de terre comme subvention à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. C'est alors que toutes leurs opinions ont changé.

Alors les évaluations et les calculs de l'honorable monsieur quant au sol du Nord-Ouest ont été modifiées du tout au tout, et il a jugé à propos de donner à cette terre, à laquelle il avait fait voir à la face du monde qu'il considérait qu'elle ne valait pas 25 cents de l'acre, une valeur de \$4. L'honorable monsieur peut-il être surpris aujourd'hui de ce qu'il n'a pas pu aider beaucoup la compagnie par une déclaration quelconque qu'il aurait pu faire dans cette Chambre au sujet de la valeur de la subvention qu'elle avait eue?

Il sait que les états aujourd'hui soumis à la Chambre et qui ne peuvent être contredits démontrent l'entière inexac-

tude de tous les calculs qu'il a faits et de toutes les déclarations qu'il a faites à propos de la richesse énorme que cette compagnie allait acquérir. Quels sont les faits? C'est qu'après avoir obtenu tout l'argent qu'elle peut tirer de la vente des \$55,000,000 en actions, après y avoir mis \$10,000,000 de son propre argent, puis tout l'argent qu'elle a pu tirer de la vente de \$65,000,000 en stock, elle se trouve dans l'impossibilité de tirer de l'argent de la vente des terres, de tirer de l'argent de la vente du stock, après avoir en recours à un procédé conseillé par des hommes dont l'opinion sur les questions de finance, je n'hésite point à le dire, peut soutenir la comparaison avec celle de l'honorable chef de l'opposition. Je pense que cet honorable monsieur n'oserait guère, à propos de questions de finance, mettre son opinion en regard de celle d'un gentleman qui s'est distingué comme l'un des plus habiles administrateurs que la Banque de Montréal ait jamais eus: M. Angus.

Je crois qu'il sait que M. Stephen, qui a été président de cette banque, et M. Angus qui a été l'un de ses plus heureux administrateurs, pourraient se former sur les questions de finance une opinion qui aurait autant de valeur que celle de l'honorable monsieur; et, bien que ces tentatives de dénigrement aient eu pour résultat un désastre, et bien qu'on ait complètement manqué le but que l'on voulait atteindre, c'est aux attaques réitérées dirigées contre le chemin de fer du Pacifique canadien et contre des stocks placés dans la même situation sur le marché de New-York—qu'il faut attribuer la crise sans parallèle, dans ces sortes d'affaires, que nous avons eue depuis nombre d'années dans ce pays. Dans d'autres circonstances, tout le monde en conviendra, je crois, ces efforts auraient réussi. Je soutiens que lorsque l'honorable monsieur cite aujourd'hui la cote des fonds, il doit s'éclairer du fait que le stock ne se trouve plus dans la position où il était lorsqu'on en a donné quarante cents, d'après ce qu'il a dit, mais qu'il a aujourd'hui la garantie du gouvernement du Canada pour le paiement, durant dix ans, d'un dividende de 3 pour 100. L'honorable monsieur n'était pas sincère lorsqu'il a parlé de ce stock et de sa valeur actuelle à la bourse, en le comparant au stock non garanti qu'on dit avoir été pris au taux de quarante cents au dollar.

J'ai fait voir à la Chambre qu'il n'y avait pas de parallèle, car dans un cas, vous aviez un grand chemin terminé, donnant des recettes, et dans l'autre, un chemin dont les travaux d'exécution commençaient, alors que personne ne pouvait rien prédire à ce sujet; et je soutiens, M. l'Orateur, que le prix payé—si l'honorable monsieur ne fait pas erreur—sur les \$20,000,000 à raison de 40 cents au dollar, est, vu les travaux dans l'état où ils sont actuellement et vu la garantie du gouvernement du Canada, un prix plus élevé que la cote du marché aujourd'hui.

Je ne retiendrai pas la Chambre davantage sur cette question, attendu que c'est là le dernier argument que l'honorable monsieur a invoqué à ce sujet. Mais je soutiens qu'il n'a pas essayé de faire face à l'accusation portée à propos de la conduite de l'organe de son parti et de la presse qui le soutient. Je soutiens que lorsque l'honorable monsieur dit qu'en recevant quarante cents au dollar pour le stock, la compagnie a fait un bénéfice illicite, au commencement de l'entreprise, il aurait dû considérer le fait que, quels que soient les discours qu'il puisse faire ici—et, comme je l'ai fait voir, l'honorable monsieur se montre à la hauteur des circonstances, soit qu'il s'agisse de déprécier la valeur des terres du Nord-Ouest ou la valeur de l'entreprise, soit qu'il s'agisse de tout autre chose; et l'honorable monsieur sait quelle ligne de conduite il a adoptée lorsque j'ai demandé à la Chambre de donner 100,000,000 d'acres de terres du Nord-Ouest pour assurer la construction du chemin de fer—il devrait ne pas oublier qu'en ce moment, l'organe de son parti, le journal que ses amis dans cette Chambre et au-dehors consultent pour connaître les sentiments du parti libéral, est à crier au monde que les personnes qui achètent pour \$1 de stock dans le chemin de fer du Pacifique cana-

dien ne reverront jamais leur argent. On a crié par tout le pays, depuis une extrémité jusqu'à l'autre, que le stock ne vaut absolument rien; que la compagnie ne pourra pas acquitter les frais de construction lorsque la voie sera finie. L'honorable monsieur, bien qu'il ait dit des choses très énergiques au sujet de la situation du pays et de la valeur de l'entreprise, ne doit pas oublier que, pendant tout le temps, il s'est restreint à la grande importance qu'il y a de construire la section des prairies seulement, au lieu de nous donner le chemin de fer du Pacifique canadien en construisant les deux extrémités, lesquelles deux extrémités voraces absorberaient plus que la partie centrale du chemin ne ferait. Telle est l'attitude prise par l'honorable monsieur, et elle n'était pas calculée pour faire augmenter la valeur de l'entreprise. Je soutiens que l'honorable monsieur a toujours fait de l'obstruction; je soutiens que la conduite du parti qui l'entoure, à l'égard de cette entreprise, a toujours été, dans toutes les circonstances, une affaire d'obstruction; je soutiens que l'attitude prise par ces messieurs, au pouvoir ou dans l'opposition, a consisté à faire tous ce qu'ils ont pu pour empêcher la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, dans le but de soutenir la prétention qu'ils ont malheureusement émise au sujet de cette grande question, et à cause de laquelle ils sont forcés de déprécier le pays lui-même afin de discréditer l'entreprise.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je repousse, de la manière la plus formelle, la prétention exprimée en dernier lieu par l'honorable ministre. Je dis que s'il y a des hommes sur la terre qui, depuis le jour où l'on a parlé pour la première fois du chemin de fer du Pacifique canadien, ont déshonoré et discrédité le Canada, ce sont les honorables qui siègent en face de moi. L'effronterie de ces hommes est incroyable! Après que mon honorable ami eut exprimé ses objections dans un discours aussi calme et aussi peu passionné que celui qu'il a fait, nous voyons l'honorable ministre et ses amis qui viennent nous dire que l'obstacle à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien vient de la conduite anti-patriotique des membres de l'opposition. Je le demande encore, M. l'Orateur, les honorables ministres ont-ils oublié quels sont ceux qui ont discrédité le nom du Canada dans le monde civilisé, par la conduite infâme qu'ils ont tenue il y a dix ans. Si ces messieurs veulent discuter cette question franchement et avec impartialité, nous sommes prêts à le faire. S'ils veulent aller en arrière dans l'histoire de cette question, s'ils veulent voir toute l'infamie—je répète le mot, toute l'infamie—dont ils ont couvert le chemin de fer du Pacifique canadien et dont ils ont couvert le Canada—s'ils veulent que nous rappellions toutes ces choses, nous sommes prêts à entreprendre le débat. Nous sommes prêts à faire voir comme quoi l'honorable M. Mackenzie a eu à surmonter de grandes difficultés dans la construction de ce chemin. Et je soutiens qu'aucun homme n'aurait pu faire plus, dans le temps, et avec les moyens mis à sa disposition, que ce qu'a fait l'honorable M. Mackenzie pour la construction de cette partie difficile du chemin que lui, et lui seul, a menée à bonne fin; et quand nous nous rappelons, M. l'Orateur, que l'honorable ministre y a mis la main et tout ce qu'il a pu faire, ça été de poser la voie sur un parcours de 100 milles et sur une surface si mal nivelée, sur un tracé si mal étudié, que la première chose qu'ont faite les ingénieurs du chemin de fer du Pacifique canadien, ça été de la défaire, le moins il nous parlera d'obstruction dans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, le mieux ce sera pour lui et son parti. Mais il vient encore de nous dire que nous sommes opposés au sentiment public. Sait-il assez le français pour lire la presse française du pays? A-t-il jamais jeté un coup d'œil sur les organes des messieurs qui l'appuient—ou qui ont l'habitude de l'appuyer—et a-t-il vu ce qu'ils disent de ces résolutions? Ne sait-il pas, comme je l'ai dit un de ces soirs, que pour chaque dollar que vous donnez au Pacifique cana-

Sir CHARLES TUPPER.

dien, vous aurez à payer un autre dollar, en toute probabilité naturelle, pour faire face aux demandes de ses partisans qui ne se laisseront pas entraîner dans le borbier à moins de recevoir une considération?

Si l'honorable monsieur veut discuter cette question, si, contrairement à ses propres déclarations, il veut nous contraindre, malgré nous, à faire cette discussion maintenant, il ferait beaucoup mieux auparavant de concilier les différences manifestes que mon honorable ami lui a signalées. Qu'il explique, s'il le peut, la nature suspecte des comptes de la compagnie de construction; ou, s'il ne peut le faire, qu'il se taise jusqu'à ce qu'il nous ait fourni les renseignements que nous avons demandés. Maintenant, l'honorable monsieur a parlé d'une déclaration que j'ai faite—ou qu'il dit que j'ai faite—au sujet d'une demande de M. Foster, il y a dix ans. Il est parfaitement vrai qu'il y a dix ans, les terres du Nord-Ouest, avant l'établissement des communications par chemin de fer faites par nous ou par la compagnie de la voie ferrée Manitoba, Saint-Paul et Minneapolis, la terre n'avait virtuellement pas de valeur. Cette terre n'était pas concédée. Personne n'a jamais supposé—je n'ai jamais supposé, nul n'a jamais supposé—qu'on pût donner de la valeur à la terre placée au centre du continent, avant que le chemin de fer s'y rendît. Voici, M. l'Orateur, ce que ces hommes ont fait: Ils ont attendu qu'il y eut deux chemins de fer dans le pays, que la terre eut pris une grande valeur, et, alors, quand la terre a eu une grande valeur réelle, eux, au moyen d'un marché conclu malgré la loi alors existante, ils ont livré les parties de cette terre les plus riches en valeur. C'est là ce qu'ils ont fait. En 1879, cette terre avait en vérité pris une grande valeur. Personne ne conteste le fait; et la situation des affaires en 1879 ne saurait être la règle d'après laquelle on aurait pu, en 1874, assigner une valeur à des terres non concédées. Personne ne sait cela mieux que l'honorable ministre, bien que je pense l'avoir entendu, lui qui se plaint aujourd'hui que nous ayons évalué les terres à \$2 l'acre—j'ai entendu l'honorable ministre l'estimer, si ma mémoire ne me fait pas défaut, à \$5 l'acre, je pense, il y a huit ou neuf ans. Je répète que nous sommes prêts à discuter ces questions franchement et convenablement; mais nous ne nous laisserons pas dire—du moins par les héros du scandale du chemin de fer du Pacifique canadien—que nous avons mis des obstacles au progrès de cette entreprise; que c'est notre faute si les transactions ayant ce caractère douteux sont vues d'un œil soupçonneux par les capitalistes du monde. Je ne sais quel est le capitaliste ou le financier qui lui a dit que si on avait \$45,000,000 de stock à vendre, qu'on s'attendait à vendre à peu près 80, il était plus avantageux de mettre, à la place, \$4,000,000 entre les mains du gouvernement du jour afin de garantir un intérêt de 3 pour 100 pendant dix ans. Je n'ai pas encore entendu une explication, venant de lui, de ses amis ou de sa presse, montrant qu'après l'émission et la vente de \$55,000,000 de stock, c'était, comme on l'a dit, un acte sage que de garantir tous les \$100,000,000 jusqu'à concurrence d'un intérêt de 3 pour 100 pour dix ans. J'aurais pu comprendre que la mesure eût été avantageuse, si on l'avait prise lors de la première émission du stock; mais je soutiens que cette chose faite dans le temps où elle l'a été, n'était pas sage, et, quel que soit le conseil suivi, le résultat fait voir que j'ai raison. Ce n'était pas calculé de façon à faire hausser le stock. Tout homme qui a vu le premier mémoire, la déclaration originelle lancée par ces messieurs, qui disait que \$100,000,000 allaient être garantis, que la compagnie allait déposer \$24,500,000 d'argent ou de valeur, doit avoir vu que cela allait déterminer une course sur les ressources de la compagnie beaucoup plus formidable que n'aurait pu justifier n'importe quels prix elle pouvait s'attendre à avoir pour les autres \$45,000,000 de stock. L'honorable ministre ferait bien de s'employer à la tâche d'expliquer ces choses, s'il peut le faire. On n'a pas encore expliqué les différences dont j'ai parlé. Je ne désire pas retenir la Chambre, mais

je dois dire à l'honorable monsieur que nous ne sommes pas pour nous laisser dire que nous manquons de patriotisme et que nous nous sommes écartés de notre devoir pour nuire au chemin de fer du Pacifique canadien ou au Nord-Ouest. Je répète donc que le Nord-Ouest a été gouverné de la façon la plus déplorable—qu'on lui a fait un dommage incalculable ; mais voici les causes de cet état de choses : d'abord la politique du tarif ; ensuite la politique concernant les terres, et ensuite le monopole du chemin de fer donné par ce gouvernement.

Motion adoptée.

RAPPORTS DEMANDÉS.

Les motions suivantes demandant des rapports sont adoptées séparément :

Rapport donnant en détail les montants dépensés depuis le 1er janvier 1880 pour les réparations aux phares de l'île Pelée, de la Longue Pointe et de Rondeau, donnant en sus la date de chaque paiement, pourquoi le paiement a été fait, le montant payé et à qui payé, en même temps que copie de chaque pièce justificative ;—en sus, copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement et John Corbet, et entre le gouvernement et William Grubb ou toute autre personne au sujet du phare de l'île Pelée, depuis le 1er janvier 1880.—(M. Lister.)

Copie des arrangements conclus entre le gouvernement fédéral et la compagnie du chemin de fer Canada Central, en vertu desquels elle jouit du droit de passage sur cette partie du chemin de fer Intercolonial appelée embranchement de Saint-Charles.—(M. Landry, Montmagny.)

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée et (à 12 : 30 h. a. m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 12 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE :

FRAUDE DANS LA VENTE DES DROITS DE BREVETS.

M. MULOCK, du comité spécial chargé de l'étude du bill (n° 26) pourvoyant à la prévention de la fraude en rapport avec la vente des droits de brevets rapporte le dit bill avec amendements.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés séparément, et lus pour la première fois.

Bill (n° 80) à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec.—(M. Bell.)

Bill (n° 81) pour amender de nouveau l'acte à l'effet de donner l'existence légale à la compagnie du chemin de fer de la Souris aux montagnes Rocheuses, et pour changer le nom de la compagnie en celui de "La compagnie du chemin de fer de Battleford et de la Rivière à la Paix."—(M. Beatty.)

Bill (n° 82) à l'effet de légaliser une certaine convention intervenue entre le village de Parkdale et la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, et autres compa-

gnies de chemin de fer, et pour autres fins.—(M. M. Wallace, York.)

Bill (n° 83) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de San-Francisco, Winnipeg et la Baie-d'Hudson.—(M. Royal.)

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre passant à l'ordre du jour, reprend le débat sur la motion de sir Charles Tupper, "Que la Chambre se forme en comité général pour étudier certaines résolutions concernant le chemin de fer du Pacifique canadien."

M. DAVIES : M. l'Orateur, l'honorable député qui a parlé en dernier lieu dans ce débat (M. Woodworth), a terminé par quelques mots qui exprimaient combien était grande l'importance qu'il attribuait au sujet. Ainsi que je l'avais prévu, après avoir constaté si bien l'importance du sujet, il n'a pas consacré beaucoup de soin à en faire la discussion. Je regrette infiniment qu'il ait jugé à propos de consacrer tant de temps à des questions complètement étrangères aux résolutions soumises par le ministre des chemins de fer. Par bonté son discours a été amusant ; mais quelques fois il ne l'était pas.

Je conviens avec lui de l'importance du vote que les honorables députés sont appelés à donner, et j'espère que dans le reste de la discussion, ceux qui y prendront part se tiendront plus près du vrai point que nous sommes appelés à discuter et au sujet duquel nous devons prendre une décision.

Les revues historiques sont parfois bien intéressantes ; mais je crois que si l'honorable député voulait faire un discours à l'adresse de ses commettants,—et il a dit que c'était là son but—il aurait dû choisir un temps où l'on serait occupé d'un débat moins intéressant et moins important. J'ai une plainte à porter contre lui—une seule—c'est que lorsqu'il a introduit dans le débat un vieux et vénérable ami qui figure dans l'histoire de John Randolph, de Roanoke, et qu'il nous a raconté l'histoire que tout le monde a dite depuis vingt ans—et l'histoire m'a intéressé plus d'une fois, comme elle a sans doute intéressé d'autres députés—il ait tellement changé la phraséologie et qu'il ait présenté l'histoire dans un langage si grossier et si vulgaire, que j'ai eu beaucoup de peine à la reconnaître.

S'il veut prendre un conseil venant d'une autorité bien modeste, je recommanderai à l'honorable monsieur dont la puissance d'élocution est très grande et qui a une mémoire remarquablement bonne, de prendre, lorsqu'il voudra réciter de ces petites pièces de vers, l'habitude de les réciter à ces intéressantes conférences à un penny faites de temps à autres par les sociétés religieuses et autres pour refaire leurs ressources épuisées. Il n'est pas bien honnête de prendre le temps de la Chambre pour nous réciter le *Vaisseau de l'État* de Longfellow.

Je n'ai pas, non plus, l'intention de suivre l'honorable monsieur dans la longue histoire qu'il a faite des affaires du chemin de fer du Pacifique canadien, qui se sont passées il y a huit, dix ou douze ans. Sa revue historique a été plus longue que celle de n'importe quel autre honorable député qui a pris part au débat depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, car il a commencé au temps de la construction des murs de Jérusalem et a fini avec le *Vaisseau de l'État* de Longfellow.

Il y a une remarque de l'honorable monsieur, une seule, sur laquelle je me sens obligé d'appeler l'attention, et que je me sens tenu de contredire ; c'est lorsqu'il a dit—et je contredis la chose parce qu'il l'a dite, ainsi qu'il l'a déclaré, pour qu'elle entre dans nos annales comme vérité historique—que le très honorable chef du gouvernement a été renversé du pouvoir, en 1873, parce qu'il a présenté une politique qui déconseillait la construction d'un chemin de fer d'un océan à l'autre.

Si l'honorable député connaît l'histoire de cette époque, ou s'il en a lu quelque chose, il devrait savoir que le très honorable ministre n'a pas été chassé du pouvoir pour avoir présenté une pareille politique. Il en a été chassé pour un crime politique et non pas pour une politique particulière. Je n'emploierai pas le temps de la Chambre à suivre l'honorable député, mais je ne suis pas, non plus, pour garder le silence quand je vois travestir notre histoire politique par les honorables députés de la droite. Nous étions disposés à oublier cette affaire, du moins pour le moment; il n'y a pas de raison pour qu'on la ramène, et l'introduction qu'on en fait dans le débat n'ajoutera rien à la bienveillance des discutants. Mais si on nous provoque à enregistrer notre réprobation de la conduite tenue par l'honorable monsieur en cette circonstance, je crois que l'on trouvera que de ce côté-ci de la Chambre, personne ne faillira au devoir qu'il a d'exprimer sa réprobation, et ce par un vote, s'il le faut. Avec toute la déférence due à l'honorable monsieur, je crois qu'il aurait dû s'épargner à lui-même, et épargner à la Chambre l'attaque qu'il a dirigée contre un des membres les plus respectés et les plus vénérables de cette Chambre. Il a essayé d'accuser l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) de déloyauté, de manque de patriotisme; il l'a accusé d'avoir dénigré son pays d'adoption et d'avoir, de quelque autre façon, sacrifié son pays sur l'autel de l'esprit de parti. M. l'Orateur, s'il y a un homme dans le parlement, s'il y a un homme dans tout le Canada qui moins qu'aucun autre méritait, sous ce rapport, les diffamations qu'on a tenté de répandre sur sa tête, c'est l'honorable député d'York-Est. Cet honorable monsieur a dépensé la meilleure partie de sa vie à combattre pour le triomphe des principes qui nous sont chers à nous, de ce côté-ci de la Chambre; et je ne pense pas qu'on puisse citer une seule expression sortie de ses lèvres, dans le parlement ou au dehors, sur laquelle son plus ardent adversaire pourrait appuyer contre lui une accusation de déloyauté ou de manque de patriotisme. Il n'a pas besoin d'être défendu par moi; son nom, sa renommée et sa réputation resteront dans les cœurs des habitants et dans l'histoire de ce pays alors que les noms de ceux qui veulent se faire ses détracteurs seront depuis longtemps enfouis dans l'oubli. Je n'ai pas été surpris de voir l'honorable monsieur attaquer le chef de l'opposition, mais je pense qu'il aurait dû avoir la bonne grâce—lorsque cet honorable monsieur s'est levé pour repousser l'accusation portée contre lui, d'être l'avocat du chemin de fer du Grand-Tronc—d'accepter la contradiction, et de retirer l'inculpation.

M. WOODWORTH: Je l'ai fait; et j'ai dit "notre avocat";

M. DAVIES: Non, M. l'Orateur, l'honorable monsieur ne l'a pas retirée; la seule remarque qu'il a faite a consisté en un misérable essai d'esprit. Quels arguments lui et les deux honorables messieurs qui l'ont précédé de l'autre côté de la Chambre ont-ils invoqués en faveur de la proposition soumise par l'honorable ministre des chemins de fer sous forme de résolution? Ils ont accusé le parti libéral de la Chambre et du pays de manquer de patriotisme. L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a poussé la clameur. L'honorable député de Cardwell (M. White) l'a répétée, et l'honorable député du comté de King, Nouvelle-Ecosse (M. Woodworth), s'est joint à ce chœur de vitupération contre le parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir, et à la presse de ce parti pour l'attitude qu'elle a jugé à propos de prendre au sujet de cette question.

Je ne pense pas qu'il y ait rien dans leur conduite actuelle ou dans l'histoire de leur passé qui puisse justifier une pareille accusation. Quelle est la raison de cette tentative répétée de dénoncer le parti libéral de manquer de patriotisme et de dénigrer le pays? Est-ce parce qu'il a préféré la vérité à l'exagération? Est-ce parce qu'il a refusé de se courber devant les idoles auxquelles les honorables messieurs de la droite veulent que nous adressions notre culte?

M. DAVIES

Est-ce parce que l'honorable chef de l'opposition a refusé de jouer le rôle traditionnel des orateurs du 4 juillet et de proclamer que le Canada est le meilleur et le plus beau pays du monde et qu'il peut battre tout le reste de la création? Lorsqu'il parle des ressources de ce pays, l'honorable chef de l'opposition adopte un ton et un langage qui se recommandent à l'opinion des gens raisonnables; il ne donne pas dans l'absurdité exagérée; il n'abaisse pas jusqu'à la farce les louanges qu'il fait à son pays; il n'en fait pas d'éloges qui ne conviennent point, mais il proclame quelles sont ses ressources en termes aussi éloquents, et plus éloquents, j'oserais dire, que celui dont peut se servir n'importe quel membre de cette Chambre.

Quelques honorables DÉPUTÉS. Ecoutez, écoutez.

M. DAVIES: Les honorables messieurs disent "écoutez écoutez," mais je leur demanderai si c'est pour cela qu'ils l'accusent de manque de patriotisme? Est-ce parce que nous avons élevé la voix et que nous avons dit qu'un système de taxation élevée ne conduit pas le peuple au bien-être? Est-ce parce que nous avons dit aux honorables messieurs, et à maintes reprises, que les relations commerciales de ce pays devraient être aussi libres que la loi peut les rendre? Si ce n'est pour ces choses, je ne sais pas alors pourquoi nous avons été dénoncés. Mais je puis dire aux honorables messieurs, que le pays en général, je le crois, comprend parfaitement bien qu'il y a un amour aussi profond du pays, un désir aussi fort de favoriser les intérêts du Canada, et peut-être un désir plus sincère de favoriser ces intérêts, chez les chefs du parti libéral que dans le cœur de plus d'un de ceux qui vantent si hautement leur patriotisme.

Quand ces accusations sont faites de temps à autre par ces honorables députés, si un étranger les entendait, il s'imaginerait qu'ils ont toujours joué ce rôle qu'ils voudraient aujourd'hui voir tenir par les membres de l'opposition. Je soutiens que ce n'est pas là l'histoire de leur passé. Je soutiens que ces accusations sortent avec une mauvaise grâce toute spéciale de la bouche de ceux qui m'ont précédé dans ce débat—de ceux qui, il y a seulement cinq ans, ont rendu, par leurs gémissements, la nuit et le jour odieux, lorsqu'ils parlaient de la condition dans laquelle le Canada était tombé. Je me souviens qu'on ne pouvait pas faire un seul pique-nique dans tout le Canada sans que l'honorable député de Cardwell (M. White) fût présent pour décrier la position du pays, pour déplorer l'état dans lequel il était tombé, pour se livrer à des lamentations en regard desquelles celles de Jérémie sont faibles. D'après cet honorable monsieur, il n'y avait pas de profondeur dans laquelle le pays ne fût pas tombé; et je suis sûr que si quelques-uns de ceux qui se proposaient d'émigrer des vieux pays avaient lu une quelconque des diatribes auxquelles s'est livré l'honorable monsieur, ils n'auraient pas songé à venir ici. Heureusement que les étrangers n'ont pas lu ces discours, bien que, je regrette de le dire, un trop grand nombre de nos concitoyens ont été portés à les écouter et à croire à ces séduisantes paroles. L'honorable député rit, mais je crois que beaucoup de gens ont aujourd'hui l'œil ouvert sur l'affaire. Je désire dire un mot ou deux au sujet des remarques faites par l'honorable député de Cardwell—non que je croie qu'il ait saisi la question soumise à la Chambre ni qu'il ait détruit les arguments de l'honorable député de Huron (sir Richard Cartwright); mais parce qu'il a fait un ou deux avancés qui ne doivent pas passer sans contradiction.

Il a d'abord parlé de l'honorable député de Huron—et pour ce qui regarde son altercation personnelle avec cet honorable monsieur, je n'ai pas à m'en occuper et je vais les laisser la régler eux-mêmes—mais il a parlé du fait que celui-ci a abandonné le parti conservateur. Eh bien! s'il l'a abandonné, je connais assez l'honorable monsieur pour croire qu'il avait de bonnes raisons pour le faire; et cela m'intéressait beaucoup—bien que, peut-être, cela ne serait pas d'un intérêt bien vif pour quelques honorables députés

de la droite—si, quelqu'un de ces jours, il prenait occasion d'exposer les raisons qui l'ont porté à abandonner ce parti. Je ne sais pas si l'honorable député de Cardwell trouverait que ces raisons sont bien valables; mais, dans tous les cas, je laisserai à lui et à l'honorable député de Huron, le soin de régler cette affaire. L'honorable député de Huron a employé un argument qui m'a semblé très fort. Il a dit qu'il y avait une très grande analogie entre la situation dans laquelle nous sommes actuellement placés par rapport au chemin de fer du Pacifique canadien et la position dans laquelle le pays a un jour été placé par rapport au chemin de fer le Grand Tronc. Il a dit que nous avions eu à payer un fort montant d'argent au chemin de fer le Grand Tronc, il y a plusieurs années, dans des circonstances qui ressemblent beaucoup à celles dans lesquelles nous sommes au moment où l'on nous demande de faire cette dotation au chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable député de Cardwell a nié l'exactitude de cet avancé, et j'ai prêté beaucoup d'attention à ce qu'il a dit, car je supposais qu'il allait nous faire voir le point particulier où l'analogie cessait; et je dois dire que l'explication donnée par l'honorable député de Cardwell m'a complètement convaincu—si j'entretenais quelque doute auparavant—que l'avancé de l'honorable député de Cardwell était tout à fait exact. Eh bien! M. l'Orateur, tous ceux qui désirent connaître l'histoire de cette affaire n'ont qu'à prendre le propre discours du député de Cardwell. Chaque ligne de ce discours qui a trait à cette partie spéciale du sujet fournit la preuve que la situation dans laquelle nous sommes placés est justement celle dans laquelle le Canada se trouvait alors; et en raisonnant par analogie, je conclus que la position du Canada, par rapport au chemin de fer du Pacifique canadien, sera, dans dix ans, absolument identique à celle dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui par rapport au chemin de fer le Grand Tronc. Je ne veux pas employer un argument plus fort que celui fourni par les paroles mêmes de l'honorable monsieur à propos du prêt que ce pays a fait au Grand Tronc. Il dit :

On a lancé un prospectus portant, sinon directement, du moins indirectement l'endos du gouvernement de ce pays promettant à ceux qui, en Angleterre, placeraient leur argent dans l'entreprise du chemin de fer du Grand-Tronc, un dividende d'au moins 11 pour 100.

Est-ce que l'honorable monsieur a jamais lu le mémoire officiel publié par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et signé par M. George Stephen, le président? Ce mémoire officiel—qui porte presque l'endos direct de l'honorable ministre des chemins de fer et de lui-même, qui est un fort appui du gouvernement, et dans la presse et dans la Chambre—contient des déclarations presque absolument identiques à celles contenues dans le prospectus lancé par la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc, et promet un dividende de 11 pour 100, la somme même qui a été promise à ceux qui placeraient leur argent dans l'achat d'actions du chemin de fer le Grand-Tronc. Puis l'honorable monsieur continue :—

Le gouvernement a donné au chemin de fer £3,000 par mille et a pris une première hypothèque comme garantie.

Nous avons payé tant par mille, et nous prenons une première hypothèque comme garantie. Les deux affaires sont absolument semblables en tout—

Mais nous savons tous que lorsqu'on est venu à construire le chemin, lorsqu'on s'est assuré des résultats, on a trouvé que loin de payer 11 pour 100 qui avaient alors été promis, il n'y a pas eu de dividende du tout pour les gens qui avaient mis leur argent dans l'entreprise.

Que la chose arrive ou non pour le chemin de fer du Pacifique, c'est une question que l'avenir seul nous fera connaître.

Mais je sais, et l'honorable député aussi, que l'opinion de ceux qui sont très compétents à juger, est que l'avancé que nous faisons au chemin de fer Pacifique canadien et l'hypothèque que nous prenons sur les propriétés auront pour

résultat un état de choses à peu près semblable. L'honorable député sait très bien, et s'il affecte maintenant de ne pas le savoir, il peut consulter son propre discours et ceux qui ont été prononcés par ses chefs, et il pourra se convaincre—que lorsque le contrat du chemin de fer du Pacifique canadien a d'abord été introduit, on a insisté fortement sur le fait que de longues années s'écouleraient avant qu'il pût rapporter quelque chose. L'un des arguments dont on se servait alors pour justifier le vote du crédit énorme qui a été affecté à cette fin, était que pendant de longues années après sa construction, ce chemin de fer ne pouvait payer ses frais d'exploitation, et qu'en conséquence, il fallait le doter jusqu'à concurrence du montant énorme représenté par la subvention en argent et par les concessions de terre; et je dis qu'à en juger par les faits et en raisonnant par analogie, que l'avenir du chemin de fer Pacifique canadien sera la même chose que ce qu'a été le passé du chemin de fer le Grand-Tronc, en tant que nous sommes concernés, et je crains beaucoup que les deniers que nous avançons en sus de l'énorme subvention déjà donnée, seront de l'argent perdu pour le Canada, tout comme les avances au Grand-Tronc sont de l'argent perdu. L'honorable député, en expliquant la position du Grand-Tronc, continue comme suit :

Et lorsque le peuple et le gouvernement du Canada furent saisis de la question de savoir ce qu'on devait faire de la garantie, cette question s'est présentée comme suit : Voici des hommes en Angleterre qui, sur la foi du prospectus lancé virtuellement par le Canada, prospectus appuyé comme il l'était par le gouverneur général, le représentant de Sa Majesté en ce pays—ont placé leurs capitaux dans cette entreprise, sans aucun espoir de remboursement ultérieur, ni d'aucun intérêt quelconque, à l'exception de l'intérêt qu'ils espéraient toucher sous forme de dividendes provenant de la construction du chemin de fer. D'un autre côté, le Canada, ayant un chemin de fer construit au moyen des capitaux anglais, et bénéficiant du développement rapide de toutes les industries du pays, développement qui avait immédiatement suivi la construction du chemin de fer, et la question qui se présentait à nous en notre qualité d'hommes honnêtes était celle-ci : devons-nous pousser l'exigence jusqu'à sa limite la plus extrême? Devions-nous, nous qui avions retiré tous les avantages directs et indirects résultant de l'emploi de cet argent parmi nous—de la dépense de l'argent même et du développement du pays résultant de cette dépense—devions-nous exiger l'intérêt qui nous revenait avant que les capitalistes de l'Angleterre eussent touché un seul sou?

La conclusion à laquelle il en arrivait était que le pays ne devait pas le faire. Le pays ne l'a pas fait; et M. l'Orateur, dans quelques années nous nous trouverons probablement dans la même position. Depuis deux ans on a demandé aux capitalistes anglais de placer leurs capitaux dans cette entreprise sur la foi d'assertions garanties par le gouverneur général dans ses discours au parlement, garanties par chaque discours prononcé par l'honorable ministre des chemins de fer, garanties par tous les moyens pouvant servir à donner une garantie officielle; et s'il arrive que ce chemin de fer se trouve dans l'impossibilité de payer des dividendes, la question sera posée à cette Chambre tout comme l'honorable député de Cardwell prétend qu'elle a été posée dans le cas du chemin de fer le Grand-Tronc. Comment allez-vous pousser l'exigence jusqu'à sa limite la plus extrême? Allez-vous forclorre votre hypothèque et prendre l'argent que nous avons placé dans cette entreprise? Avant que ce temps arrive, les princes de chemins de fer qui sont aujourd'hui détenteurs de ces actions et qui contrôlent la compagnie se seront probablement retirés, et les détenteurs des actions seront probablement les malheureux qui y auront mis leur argent.

Je ne dis pas que cela arrivera, mais je dis que c'est très probable, et si cela arrive, ce sera un cas tout à fait analogue à celui du chemin de fer le Grand Tronc. Donc, loin de répondre à l'argument employé par l'honorable député de Huron-Sud, l'honorable député de Cardwell l'a confirmée, et je considère cet argument comme très fort. Nous avons le droit de prévoir ce qui arrivera en nous basant sur ce qui est arrivé dans des circonstances analogues; et en raisonnant ainsi, pour ma part, j'en suis arrivé à la conclusion que le

jour n'est peut-être pas éloigné où l'on suppliera les représentants du peuple du Canada de ne pas pousser l'exigence jusqu'à sa limite la plus extrême, de ne pas foreclorre leur hypothèque, mais de transformer en seconde hypothèque le privilège qu'on nous donne aujourd'hui comme garantie du remboursement de ce que nous avançons, de subordonner ce privilège aux intérêts des actionnaires du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. l'Orateur, un autre argument employé par l'honorable député de Huron-Sud m'a paru très fort. C'est l'argument relatif à l'estimation du coût probable de l'achèvement des travaux. Une question très importante que chaque député doit se demander avant que de voter en faveur de ces résolutions est celle-ci :

Cette somme que nous donnons maintenant sera-t-elle la dernière ? Est-ce la dernière fois qu'on nous demande d'augmenter les sommes énormes déjà votées en faveur de ce chemin de fer ? Et l'honorable député a raisonné comme suit : Si les estimations déjà faites par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien sont exactes, cette somme n'est pas la dernière qu'on nous demande, et avant qu'un grand nombre d'années soit écoulé nous serons appelés à voter de nouveau un nombre considérable de millions. Sur quoi basait-il cette assertion ?

Il a dit que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien avait passé un contrat avec la compagnie de construction pour que cette dernière construisit ce qui restait à faire du chemin et le construisit moyennant la somme de—je n'entrerai pas du tout dans les détails de son calcul, je ne prendrai que les résultats tels qu'il les a exposées—moyennant la somme d'environ \$23,000,000 pour la partie ouest et d'environ \$21,000,000 pour la partie est, ce qui, ajouté au coût de l'équipement, ferait un total de \$48,000,000. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien s'est engagée par contrat à payer à la compagnie de construction la somme de \$48,000,000 pour construire la partie non terminée du chemin.

Les honorables messieurs de la droite nous disent maintenant que la même quantité de travaux dont le coût était estimé à \$48,000,000, il y a quelques mois à peine, peut maintenant être exécutée moyennant la somme de \$29,000,000. La différence entre ces deux sommes est de \$18,000,000, et il doit en résulter l'une ou l'autre des deux conséquences suivantes : ou la compagnie de construction devait recevoir \$18,000,000 de trop, ou l'estimation maintenant soumise à la Chambre et qu'on nous demande de voter est de \$18,000,000 trop basse. Lequel des deux tranchants du dilemme l'honorable député va-t-il choisir ? Ni l'un ni l'autre ne lui plaît beaucoup, car il a déjà été déclaré officiellement en cette Chambre, et en termes non équivoques, par l'honorable ministre des chemins de fer, que cette compagnie de construction comprenait plusieurs des principaux membres du syndicat eux-mêmes.

De sorte que s'ils se payaient à eux-mêmes, comme faisant partie d'une compagnie de construction, \$18,000,000 de plus qu'ils n'auraient dû le faire, ils se rendraient coupables de quelque chose de très répréhensible. Mais l'honorable député de Cardwell préfère dire qu'ils ne se payaient pas assez. Il dit que cette compagnie a abandonné le contrat parce qu'elle ne recevait pas assez.

Si elle l'a abandonné, je le demande à l'honorable député, et j'aimerais à avoir une réponse de la part des honorables membres de la droite : Si ces entrepreneurs de chemins de fer—des hommes qui sont beaucoup plus capables d'estimer le coût de l'entreprise que je ne le suis ou peut-être qu'aucun autre membre de cette Chambre—si ces hommes qui avaient l'expérience d'un grand nombre de fois dans la construction d'une partie du chemin—en sont arrivés à la conclusion que \$48,000,000 n'étaient pas assez, comment se fait-il qu'on nous demande de déclarer que \$18,000,000 de moins que \$48,000,000 suffiront.

M. DAVIES

Des hommes de chemin de fer, des ingénieurs, des hommes d'expérience, ont abandonné—s'il faut en croire l'honorable député de Cardwell—leur entreprise parce que ce montant n'était pas assez élevé ; cependant on nous dit que nous pouvons le construire pour \$18,000,000 de moins. Y a-t-il un député qui croie cela. Je crois que \$18,000,000 et au delà seront encore demandés au parlement avant qu'il se soit écoulé un grand nombre d'années, pour finir ce chemin que la compagnie de construction avait entrepris de construire. L'honorable député dit que la garantie est excellente. Nous ne discutons pas ici une simple question de garantie.

Le gouvernement du Canada n'est pas devenu une compagnie de prêt, pour prêter de l'argent à tous ceux qui voudront en emprunter, tout simplement parce que la garantie offerte se trouve suffisante. Ce n'est pas là le but du gouvernement. Si le prêt est bon, si la garantie est aussi ample que le député de Cardwell nous l'a dit à la suite de la déclaration de l'honorable ministre des chemins de fer, comment se fait-il qu'on ne puisse trouver dans tout l'univers une compagnie financière pour avancer l'argent ?

Comment se fait-il que la garantie ne soit pas considérée comme bonne par les hommes de la finance, qui ont de l'argent à placer soit de ce côté soit de l'autre côté de l'Atlantique ?

M. HESSON : Oui, elle l'est.

M. DAVIES : L'honorable député de Perth-Nord dit qu'elle l'est. J'espère que je l'entendrai argumenter sur ce point. J'espère qu'il sera en mesure de démontrer pourquoi il est devenu nécessaire que le gouvernement fasse cette avance. J'ai été un peu surpris et quelque peu peiné de voir que l'honorable député de Cardwell, lui qui occupe une si haute position en cette Chambre et une position si éminente en dehors de cette Chambre, comme rédacteur de journal, ait pris la responsabilité dans le discours qu'il a fait—un discours semi-officiel qui me paraît presque avoir été fait à la demande du très honorable premier ministre lui-même—de déclarer, dans le langage dont il s'est servi, que les colons du Nord-Ouest, ces hommes qui sont allés dans cette contrée pour s'y tailler des établissements, et qui d'après ce que nous avons appris par son journal et par les autres journaux, ont jeté les hauts cris contre les règlements concernant les terres et les autres griefs dont ils ont souffert depuis des années ; j'ai été peiné de lui entendre déclarer que ces hommes avaient été gâtés et dorlotés et qu'ils n'avaient à se plaindre d'aucun grief.

Était-ce là une déclaration faite de propos délibéré ou tout simplement une déclaration qui lui est échappée et qu'il voudrait maintenant retirer. Il a comparé leurs misères à celles des pionniers d'Ontario. Je n'ai pas le désir de déprécier les misères que les pionniers d'Ontario et les pionniers des provinces maritimes ont eues à endurer. Ils ont eu leurs misères à endurer lorsqu'ils sont venus coloniser le pays.

Mais je crois que si l'honorable député de Cardwell abandonnait son siège en cette Chambre, s'il allait au Nord-Ouest et y construisait son petit chantier, s'il passait la rude saison de l'hiver, dans ce pays où le thermomètre descend parfois à trente degrés au-dessous du zéro, il trouverait que tout n'y est pas rose. Il y a aujourd'hui au Nord-Ouest de la misère comme il y en avait dans Ontario lorsque Ontario a été colonisé.

Je serais vraiment bien étonné si ces hommes, qui savent ce que c'est que la politique, car plusieurs d'entre eux sont des émigrants des anciennes provinces du Canada—il me semblerait vraiment extraordinaire qu'ils abandonnassent leurs travaux pendant la saison où ils ont le plus à faire, pour s'assembler par milliers et pour proclamer qu'ils souffrent de griefs sérieux et pour demander qu'on y remédie, si ces griefs n'existaient pas. Tout cela est-il de la mise en scène. L'honorable député veut-il faire accroire à la Chambre que les assemblées nombreuses tenues au Nord-Ouest l'autonome

dernier—les conventions de 30,000 cultivateurs, où les griefs de ces derniers ont été exposés,—veut-il nous dire que tout cela ne signifie rien ? Veut-il nous dire que ces hommes n'ont fait que crier au loup lorsqu'il n'y avait pas de loup ? Je ne crois pas qu'il ait établi son audacieuse assertion allant à dire que les habitants de cette contrée n'ont à se plaindre d'aucun grief. N'est-ce pas un grief pour eux d'avoir vu les terres de cette région en grande partie réservées pour les sociétés de colonisation ?

M. HESSON : Non.

M. DAVIES : Si l'honorable député venait de la colonie que j'habite, il penserait différemment. Il trouverait dans l'histoire des commencements de cette colonie qu'elle a été livrée à des compagnies de colonisation. Qu'elle a été divisée en 67 townships, et que ces townships appartenaient aux favoris du gouvernement d'Angleterre. Elle a été peuplée par des pionniers de la mère-patrie. Il ferait mieux de demander à ces pauvres fermiers dont j'ai moi-même vu quelques-uns chassés des établissements où ils vivaient heureux, et presque réduits à mourir de faim parce qu'ils ne pouvaient payer les loyers que ces propriétaires exigeaient—il ferait mieux de leur demander si le fait d'introduire dans le pays le vieux système anglais de la tenure des terres constitue un grief. C'est là précisément le but que se proposent ces compagnies de colonisation : l'introduction dans le Nord-Ouest, sous une forme ou sous une autre, du système des *landlords*. C'était un grief que de fermer à la colonisation un aussi grand nombre d'acres de terre qu'on a tenté de le faire au moyen de l'organisation de ces compagnies de terres.

M. HESSON : Voulez-vous répondre à une question ?

M. DAVIES : Je suis certain que l'honorable député aura pour parler tout le temps qu'il lui faudra et que la Chambre sera très heureuse de l'entendre. Je réponds à l'assertion audacieuse faite par l'honorable député de Cardwell lorsqu'il a dit que la population du Nord-Ouest n'avait à se plaindre d'aucun grief. J'en ai mentionné un. Je demanderai à l'honorable député si le fait d'avoir formé aux privilèges de *homesteads* et de préemption la zone d'un mille le long de la ligne du chemin de fer ne constitue pas un grief ? Je lui demanderai si ce n'est pas un grief de voir toutes les terres du Sud du Manitoba fermées aux *homesteads* et à la préemption ? Je lui demanderai si les changements constants survenus dans les règlements des terres ne constituent pas un grief—changements qui ont été si fréquents qu'aucun colon, aucun pionnier ne savait quelle ferme il pouvait prendre ni quel règlement s'appliquait à la terre qu'il prenait ! Ne sont-ce pas là des griefs ? L'incertitude produite par les changements fréquents est l'un des principaux griefs, et enfin, le dernier mais non le moindre, quelque mauvaises qu'aient été les lois relatives aux terres, l'administration de ces lois était encore pire. Bien que nous n'ayions pas visité ces terres nous-mêmes, nous savons que ces griefs existent. J'ai entendu parler bon nombre de gens de la province que j'habite qui ont visité le Nord-Ouest, et je sais que les assertions que j'ai faites sont tout à fait en dehors des bornes de la vérité. Il était tout à fait inconvenant de la part de l'honorable député de faire l'assertion qu'il a faite en présence du fait que presque en même temps qu'il parlait une députation de ces mêmes cultivateurs représentant 20,000 à 30,000 colons avait une entrevue ici avec le premier ministre et demandait le redressement de quelques-uns de leurs griefs.

M. WHITE (Cardwell) : S'il m'est permis d'interrompre l'honorable député pour un instant, je dirai que l'honorable député a donné une interprétation tout à fait fautive à ce que j'ai dit. Naturellement je ne crois pas que l'erreur soit intentionnelle de sa part. Je n'ai pas dit que les colons du Nord-Ouest n'avaient à se plaindre d'aucun grief, mais j'ai dit qu'ils avaient à se plaindre des griefs inhérents à la colonisation dans un pays jeune, que ces griefs existent des

deux côtés de la ligne, qu'ils ne peuvent être comparés à ceux qu'ont eus à souffrir les colons des anciennes provinces, et ce dont je me suis plaint, c'est qu'à la manière dont on les discute relativement aux personnes qui émigrent des territoires du Nord-Ouest dans le Dakota, on serait porté à croire que ces griefs sont plus sérieux au Nord-Ouest que dans les États de la république voisine.

M. DAVIES : M. l'Orateur, l'explication donnée par l'honorable député sur le langage dont il s'est servi a pour but d'en diminuer la portée, mais je vais lire ce que l'honorable député a dit tel que rapporté dans les *Débats*. L'honorable député, après avoir parlé des griefs des pionniers qui se sont établis dans Ontario, a dit : "Aujourd'hui, lorsque vous allez dans Ontario et que vous les entendez raconter l'histoire de la colonisation dans cette province, vous ne pouvez vous défendre d'un sentiment qui frise l'indignation en songeant que leurs fils murmurent parce qu'ils n'ont pas un chemin de fer à leurs portes et parce qu'ils ne sont pas drolotés par le gouvernement. Les griefs du Nord-Ouest, en quoi consistent-ils ?" et l'honorable député s'est tourné du côté de ses partisans en posant cette question "les honorables messieurs de l'opposition en ont fabriqué la majeure partie."

M. WHITE (Cardwell) : Ecoutez, écoutez.

M. DAVIES : L'honorable député s'imagine-t-il que nous fabriquons des choses qui existent, de véritables griefs ?—Les avons-nous fabriqués avec rien ?

Quelques VOIX : Oui.

M. DAVIES : Avons-nous préparé et promulgué les lois relatives aux terres ? Avons-nous fermé la zone des terres à la colonisation ? Avons-nous empêché quelqu'un de se fixer sur les meilleures terres en leur enlevant le privilège de la préemption et des *homesteads* ? Avons-nous organisé ces compagnies de colonisation ? Avons-nous créé un seul des griefs dont le pays souffre depuis trois ans ? Pas un seul, et l'honorable député le sait très bien. Quel membre de l'opposition est allé au Nord-Ouest pour pousser les cultivateurs à la récolte ? Leur réunion en convention et l'énumération de leurs griefs ont été spontanées.

Un DÉPUTÉ : Oh !

M. DAVIES : Ne l'ont-elles pas été ? Alors le rire de l'honorable député est une preuve qu'il se fait une idée très injuste de l'intelligence et de l'instruction des 20,000 hommes qui étaient représentés à la convention. Et remarquez que les pionniers qui vont coloniser cette nouvelle contrée sont généralement nos meilleurs hommes. Un homme qui abandonne sa demeure dans Ontario ou dans l'Île du Prince-Édouard ou dans les provinces maritimes, abandonne le confort dont il jouissait chez lui et s'en va braver les misères du Nord-Ouest, est ordinairement un homme de cœur, un homme hardi, et dire que 20,000 hommes de cette trempe pourraient être conduits par le nez par l'honorable chef de l'opposition, et induits à dire qu'ils ont des griefs lorsqu'ils n'en ont pas, c'est faire injure à leur intelligence et à leur honnêteté. Maintenant, je désire faire quelques remarques relativement au discours prononcé par l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives). Il a parlé à la suite de l'honorable chef de l'opposition, auquel il a répondu, et je crois pouvoir dire, en toute sûreté, qu'il n'avait aucune raison de se plaindre de ce dont s'est plaint un homme de sa profession en cette Chambre il n'y a pas longtemps ; il n'a pu se plaindre d'avoir été appelé à parler sur une question sans avoir été muni d'un canevas. Je crois, M. l'Orateur, qu'il avait été muni d'un canevas très volumineux par ceux en faveur desquels il a parlé, pour lesquels il a parlé officiellement. Il ne s'est fait aucun scrupule de déclarer qu'il parlait en leur nom, et je n'hésite pas à dire qu'on lui avait fourni un excellent canevas. Je puis m'accorder avec lui sur un point. Je me joins à lui de tout cœur pour exprimer l'espoir de voir l'honorable che-

du gouvernement jouir encore de la vigueur et de la sante lorsque les territoires du Nord-Ouest compteront un million de population. J'espère qu'il en sera ainsi, mais j'en-père aussi que lorsque le très honorable ministre verra cela, il le verra comme chef de la loyale opposition de Sa Majesté et non comme chef du ministère. Quel est le langage que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a, si je ne me trompe, mis dans la bouche de l'honorable député de Richmond et Wolfe? Il vient ici, M. l'Orateur, pleurnichant comme un enfant gâté—je ne puis me servir d'une autre expression—pleurnichant parce que les projets de la compagnie ont mal tourné et qu'il est arrivé autre chose qui n'aurait pas dû arriver, tout cela parce qu'il y a des méchants en cette Chambre et que la compagnie a des méchants rivaux en dehors de cette Chambre qui ne veulent pas faire exactement ce que la compagnie désire; parce qu'il y a des spéculateurs à la bourse de New-York, qui ne veulent pas hausser ses actions lorsqu'elle veut les faire hausser et qui, ne veulent pas les baisser lorsqu'elle voudrait les faire baisser, et la compagnie vient ici pleurnicher en disant que les territoires du Nord-Ouest sont décriés par tout le monde et qu'elle est en butte à des rivalités qu'elle ne peut soutenir. Quelle folie! Elle savait très bien lorsqu'elle s'est chargée de cette grande entreprise et lorsqu'elle s'est présentée sur les marchés monétaires de l'univers, qu'elle aurait à rencontrer des rivaux tout comme n'importe quelle autre compagnie qui s'y présente. Elle devait être préparée à cela, et si ses plans ont mal tourné, ou n'ont pas réussi comme elle s'y attendait, elle doit s'en prendre non pas seulement à ceux qu'elle considère comme ses rivaux, mais elle doit s'en prendre à son propre manque de prévoyance, à son manque de jugement, à ses convoitises déordonnées qui l'ont engagée à dépasser de beaucoup les limites du contrat légitime qu'elle a passé avec le parlement, et à se livrer à des spéculations qui auraient pu réussir; mais comme ces spéculations ont mal tourné, la compagnie devrait accepter les conséquences de cet échec sans venir pleurnicher ici à ce sujet. Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable député a fait une assertion qu'il n'aurait pas dû faire. Il a déclaré que l'opposition en cette Chambre avait fait tout ce qu'elle avait pu pour empêcher la vente des actions. J'ose affirmer que l'honorable député ne saurait mettre le doigt sur une seule phrase prononcée par aucun chef responsable du parti auquel j'appartiens en cette Chambre, d'où l'adversaire le plus violent du parti pourrait tirer la conclusion que ce parti a le moindre désir ou la moindre intention, ou qu'il ait jamais souhaité de déprécier le stock de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Est-ce en proclamant en cette Chambre, comme le parti l'a proclamé, était-ce en répétant dans ses organes de la presse, en proclamant sur tous les tréteaux dans toutes les parties du pays, que la compagnie du Pacifique canadien avait conclu le marché le plus lucratif et le plus avantageux qui ait jamais été conclu par aucune compagnie, que le parti a déprécié les actions de la compagnie? Est-ce en disant à l'univers que le marché était si grand, si magnifique, si productif, que s'il était mis prudemment à exécution, il rapporterait des millions au chemin de fer du Pacifique canadien? Si c'étaient là des moyens de déprécier les actions de la compagnie, je reconnais que l'accusation est fondée. Je crois que tout homme sensé dira que le langage dont s'est servi l'honorable chef de l'opposition, le langage dont se sont servi ses partisans en cette Chambre, et dont s'est servi la presse, est un langage propre à favoriser les intérêts monétaires du chemin de fer du Pacifique canadien, à faire hausser ses actions à la bourse, à engager les étrangers à avoir confiance dans la compagnie, et à inspirer à ceux qui étaient disposés à placer leur argent dans cette entreprise, l'espoir et la certitude de réaliser de beaux bénéfices pour leurs placements. Si comme je l'ai déjà dit ses actions n'ont pas haussé comme elle s'y attendait, elle ne doit s'en prendre qu'à elle-même, à sa convoitise. Mais il y a plus. Lorsqu'elle a présenté son projet en cette Chambre,

M. DAVIES

il lui a été dit,—non par un seul honorable député, mais par plusieurs—il a été enregistré sous forme d'une résolution émanant de la gauche de cette Chambre, que les monopoles mêmes qu'elle recherchait, auraient pour effet de retarder l'avancement et la prospérité du grand Nord-Ouest, où elle devait construire son chemin de fer, et de la prospérité duquel dépendait sa propre prospérité. M. l'Orateur, si la compagnie fût venue de l'avant et si elle eût renoncé aux monopoles qu'elle exigeait du parlement et qui malheureusement lui ont été accrés; si elle eût dit qu'ayant la contrée la plus riche du monde—comme on disait au sujet du Nord-Ouest, et je n'ai aucune raison pour refuser de croire qu'il en est ainsi—le pays le plus riche du monde pour la production du grain, si elle eût dit qu'elle allait construire son chemin dans cette contrée, que le pays serait ouvert à la colonisation à des conditions raisonnables et équitables, que les cultivateurs qui s'y placeraient auraient de bonnes raisons de croire qu'après avoir récolté leurs grains, ils pourraient les transporter sur un marché avantageux et à des taux raisonnables—alors je dis qu'elle aurait fait beaucoup pour développer le Nord-Ouest, pour mettre de l'argent dans le portefeuille de la compagnie, et pour augmenter la valeur de ses actions. Mais elle a choisi une autre ligne de conduite. Elle a préféré retenir ses monopoles; et M. l'Orateur, si le résultat n'a pas été ce qu'elle attendait, elle ne doit s'en prendre qu'à elle-même et non à l'opposition en cette Chambre. Si elle eût suivi les conseils que lui donnait de temps à autre le chef de l'opposition—et je ne les rapporterais pas à ma manière, parce qu'ils ont été donnés en termes beaucoup mieux sentis il y a quelque temps par cet honorable député—si elle eût suivi ces conseils, il y a un an à peine, si elle se fût abstenue de se lancer dans ces spéculations énormes qui ont presque causé sa ruine—je ne dirai pas sa ruine, parce que je n'ai pas le droit de le dire, mais les pertes sérieuses qu'elle a éprouvées—elle ne se trouverait pas dans sa position actuelle. Si elle eût suivi ces conseils, et si elle se fût bornée aux opérations légitimes du contrat qu'elle avait passé avec ce pays, alors M. l'Orateur, elle se trouverait dans une position telle que ses actions seraient mieux cotées à la bourse; elle serait en position de continuer son entreprise sans être obligée de revenir au parlement pour lui demander de nouveaux secours. Mais, M. l'Orateur, l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a déclaré que l'opposition en cette Chambre a exagéré l'exode dont ce pays est le théâtre, afin de faire tort au chemin de fer du Pacifique canadien. Je ne sais pas pourquoi il a fait cette assertion. Je regrette de le dire, l'opposition n'a aucune occasion d'exagérer l'exode dont notre pays est le théâtre; cet exode est trop bien connu de chaque honorable député, qu'il vienne des provinces maritimes ou de Québec. Cet exode est à déplorer, et je crois, M. l'Orateur, que personne ne peut dire que l'opposition ait jamais tenté de l'exagérer. Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable député dit—et cette déclaration est autorisée, je suppose—que trois conséquences déplorables résulteraient du refus par la Chambre de voter en faveur des résolutions présentées par l'honorable ministre des chemins de fer. Ces conséquences seraient: premièrement, que la compagnie suspendrait ses travaux pour cinq ans; secondement, qu'environ 9,000 hommes seraient privés d'emploi; troisièmement, et c'est ce qui semblait occuper le plus l'esprit de l'honorable député, l'impression qu'il semblait désirer graver le plus fortement dans l'esprit de ses collègues, c'est que le parti conservateur perdrait de son prestige. Maintenant M. l'Orateur, examinons ces trois propositions qu'il a exposées avec force détails. Il dit que la compagnie suspendrait ses travaux pour cinq ans. Sur quelle autorité l'honorable député s'appuyait-il pour faire cette déclaration? M. l'Orateur, cela n'est pas dans le contrat. L'honorable député a fait une assertion contraire à celle qui a été faite par l'honorable ministre des chemins de fer lorsqu'il a proposé ses résolutions ici. Il nous a dit, si je l'ai bien compris, que la com-

pagnie était tout à fait préparée à continuer les travaux et à remplir à la lettre les conditions de son contrat—tout à fait préparée à terminer l'entreprise dans le délai convenu l'année dernière—tout à fait préparée à faire tout ce qu'elle s'était engagée à faire, mais qu'elle voulait tout simplement le faire avec plus de célérité. Et maintenant l'honorable député de Richmond et Wolfe, arrive comme porte-voix de la compagnie avec une histoire tout à fait différente, disant : Si vous ne nous donnez pas l'argent nous allons suspendre entièrement les travaux pendant cinq ans. Est-ce là une assertion propre à favoriser les intérêts de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien sur les marchés monétaires de l'univers, que de dire que cette compagnie n'a pas d'argent pour continuer l'entreprise ? Mais, M. l'Orateur, il ne pouvait faire une assertion plus dommageable que celle qu'il a faite en disant qu'à moins que la compagnie reçoive encore un nombre donné de millions les travaux seront suspendus et 9,000 hommes seront privés d'emploi. Ce n'était pas là le langage de l'honorable ministre. Qu'a dit ce dernier ? Vous me permettez de lire un court extrait de son discours.

Je désire que la Chambre comprenne dès le début que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne propose aucune modification à son contrat. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, si l'on tient compte de la propriété qui lui appartient, des terres qu'elle possède, en estimant leur valeur à un prix plus modéré que celui qui leur a été attribué par l'honorable membre de la gauche, à un prix que la Chambre sera prête à considérer comme raisonnable—en estimant la valeur de ses terres aux prix le plus modéré, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, se sent capable de terminer son entreprise sans qu'une seule lettre soit changée au contrat.

Telle est la déclaration faite par l'honorable ministre des chemins de fer, et en face de cette déclaration, M. l'Orateur, l'un de ses partisans vient nous dire que loin d'être capable d'exécuter les conditions de son contrat, ces 9,000 hommes vont abandonner leurs travaux demain et que les travaux seront suspendus pendant cinq ans, parce que la compagnie n'a pas d'argent pour continuer. Comment concilier ces assertions, et laquelle des deux les honorables députés devront-ils croire lorsqu'ils seront appelés à voter pour ou contre les résolutions ? Mais, M. l'Orateur, je ne crois pas que l'argument qu'il a employé à l'effet que 9,000 hommes seront privés de travail doive avoir du poids en cette Chambre. Cette Chambre doit-elle voter \$20,000,000 ou \$30,000,000 en faveur d'aucune corporation quelconque pour empêcher que certains hommes soient privés de travail ? Si le vote ne peut être justifié par des arguments plausibles, justes et convenables, au nom du ciel ! n'essayez pas à le justifier de cette manière ! Ne menacez pas la Chambre en nous disant : "Si vous ne votez pas les \$30,000,000 nous allons priver 9,000 hommes de leur travail en plein hiver. C'est un argument inconvenant de la part de ceux qui parlent au nom du chemin de fer du Pacifique canadien. C'est un argument indigne d'eux, et je dis que cet argument ne doit avoir aucun poids aux yeux de ceux qui sont chargés d'avoir soin de l'argent du peuple. Mais, M. l'Orateur, dans sa candeur naïve, l'honorable député a dévoilé le véritable secret, la vraie raison pour laquelle on nous demande de voter cet argent : c'est que le parti conservateur perdra de son prestige si l'argent n'est pas voté. Leurs entrepreneurs favoris tomberont en faillite ; le contrat ne sera pas exécuté ; les magnifiques promesses que l'honorable ministre des chemins de fer nous a faites l'année dernière ne se réaliseront pas ; ces prédictions seront reconnues comme fausses ; le parti conservateur sera mis dans la position d'avoir dit au peuple que certaines choses arriveraient, lesquelles choses n'arriveront pas, et en conséquence il perdra du prestige. C'est là la raison pour laquelle on demande à cette Chambre de voter \$30,000,000 de l'argent du peuple afin de maintenir le prestige du parti conservateur. M. l'Orateur, ce n'est pas là une très bonne raison, du moins aux yeux des honorables membres de la gauche ; et je m'imagine qu'il y a parmi la droite des hommes qui ont

assez de cœur, assez de dévouement pour les intérêts de leurs commettants pour exiger, avant que de voter cet argent, une raison plus valable que celle invoquée par l'honorable député de Richmond et Wolfe. M. l'Orateur, lorsque cet honorable député a fait cette assertion et lorsqu'il a lu son canevas, il était censé parler en réponse à l'honorable chef de l'opposition. Cet honorable député a déclaré que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, à, de temps à autres, fait des estimations du coût de la construction de cette grande voie ferrée, que ces estimations différaient entre elles à tel point qu'il lui était maintenant difficile de se fier à l'estimation qu'elle soumet actuellement ; et l'honorable député s'est retourné et a nié que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ait fait des estimations différentes. Il a dit qu'aucune estimation du coût n'avait jamais été faite auparavant par cette compagnie ; et il a nié la vérité de l'assertion faite par l'honorable chef de l'opposition, le récit amusant d'une entrevue qui a eu lieu entre M. Van Horne, gérant du chemin, et un reporter de journal à Montréal. Il l'a nié d'abord, mais il l'a admis l'instant d'après. M. Van Horne, a-t-il dit, n'a jamais fait cette déclaration, et s'il l'a faite, tout ce qu'il a voulu dire, c'est qu'ils n'avaient pas le temps de faire une estimation exacte. Vous remarquerez, M. l'Orateur, qu'il n'a pas nié que M. Van Horne ait dit que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'avait pas le temps de s'occuper des estimations, qu'elle avait sur les bras une entreprise très considérable et qu'il lui fallait trouver l'argent d'une façon ou d'une autre. Oh ! dit l'honorable député, il est vrai que M. Van Horne a dit qu'ils n'avaient pas le temps de faire une estimation exacte. Nous prendrons sa propre version : \$1,000,000 ou \$2,000,000, dit-il, ne sont pas grand-chose. De pareilles sommes peuvent paraître insignifiantes à une compagnie qui remue des sommes aussi considérables que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, mais \$1,000,000 ou \$2,000,000 signifient beaucoup pour mes commettants ou pour les commettants de n'importe quel honorable député, je le crois du moins. Mais je prétends que la compagnie du Pacifique a fait des estimations. Je vois, par les documents de la session produits l'année dernière, dans le mémoire officiel dont j'ai parlé, il n'y a pas longtemps, mémoire qui portait la date du 12 décembre 1882 et la signature de George Stephen, président, que des estimations ont été faites par la compagnie relativement au coût de la construction du chemin. Ces estimations n'ont pas été faites d'une façon insouciant, au contraire, elles n'auraient pu être préparées sous une responsabilité plus grave que celle sous laquelle elles ont été faites. Elles ont été préparées dans le but d'être répandues dans tout le monde, de sorte que ceux qui les ont examinées et qui avaient de l'argent à placer ont pu se faire une idée exacte de la situation et des espérances de la compagnie. Si jamais un homme est obligé d'apporter du soin et de mettre de l'exactitude dans la préparation d'estimation, c'est bien lorsqu'il se trouve dans la position que le président de cette grande corporation occupait lorsqu'il a lancé son manifeste officiel dans lequel il invitait les capitalistes à faire des placements dans la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Dans ce document, le président vient à faire voir l'excellence du contrat que la compagnie a obtenu, et je dois le dire, ce document est habilement rédigé. Il montre que ce contrat vaut à la compagnie des millions, de vastes sommes d'argent que l'imagination peut à peine concevoir. Il dit :

Les revenus des \$20,000,000 de bons représentant la valeur des terres concédées, à mesure qu'ils sont négociés, sont déposés entre les mains du gouvernement, qui acquitte l'intérêt sur ces dépôts au taux de 4 pour 100 par année. Ces revenus sont payés à la compagnie par proportions établies d'après des conventions, de la même manière que la subvention en argent du gouvernement, au fur et à mesure que les travaux de la construction progressent ; et la balance de ces revenus et de la subvention en argent revenant à la compagnie s'élève à environ \$31,500,000. On croit que cette somme, avec les revenus du capital-actions qui reste encore à émettre (abstraction faite des \$10,000,000 d'actions qui doivent être réservées) sera amplement suffisante pour achever la construction

et équiper efficacement le chemin de fer, et l'on croit que ces 1,800,000 acres de terre seront plus que suffisants pour éteindre les \$2,700,000 de bons encore dus représentant la valeur des terres concédées.

Ainsi, nous voyons le président de la compagnie, après avoir—nous le supposons, car toute autre hypothèse serait une insulte—ainsi, dis-je, nous voyons le président de la compagnie, après avoir consulté ses ingénieurs, ses administrateurs et tous ceux qui avaient quelque connaissance de la question, proclamer au monde que la somme de \$31,000,000 suffirait, avec la subvention du gouvernement et les terres, pour construire le chemin, et que la compagnie aurait, en outre, 17,000,000 d'acres de terre.

Je demanderai à l'honorable monsieur si c'était là une estimation, ou non, et s'il veut retirer l'énoncé que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas, de temps à autre, présenté des estimations différant tellement les unes des autres, qu'un homme ordinaire, étranger à la construction des chemins de fer, est tout à fait incapable de les concilier. Quant à moi, j'avoue mon impuissance à le faire et je constate qu'il y en a plusieurs autres dans le même cas.

Quelle est, dans ce document, l'estimation du président ? D'après l'estimation qu'il faisait le 12 décembre 1882, le chemin devait coûter \$90,000,000. Dans la lettre qu'il adressait au Grand Tronc, en mai dernier, il parle du même énoncé et estime encore que le chemin peut être construit pour \$90,000,000 ; et aujourd'hui il se présente devant cette Chambre et devant le peuple du pays et nous dit qu'il peut être construit pour \$22,000,000 de moins. Je voudrais savoir s'il est un membre indépendant, qui, après s'être formé une opinion exacte et honnête sur la question de savoir si le montant que l'on nous demande maintenant de voter sera suffisant pour compléter les travaux du chemin ; je voudrais, dis-je, savoir s'il est un membre indépendant qui, désirant réellement et honnêtement voter sur la question, puisse, avant que les explications soient données, arriver à cette conclusion lorsqu'il existe, entre les estimations, une différence de \$23,000,000 ? Je ne pense pas que la chose soit en son pouvoir.

Une très haute autorité a dit que l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) avait répondu à toutes les accusations portées par le chef de la gauche. Je prétends que l'honorable monsieur, du commencement à la fin de son discours, dans le résumé qu'il a fait des accusations portées par le chef de la gauche, a passé sous silence les faits les mieux établis par ce dernier ; il n'a pas du tout cherché à répondre à ces attaques.

L'honorable membre s'est occupé de choses secondaires et insignifiantes ; il a passé son temps à traiter des questions de peu d'importance ; les graves accusations portées par le chef de la gauche sont restées sans réponse comme elles le sont encore aujourd'hui. Comment a-t-on répondu à l'accusation qu'un télégramme avait été envoyé en Angleterre par le président de la compagnie, télégramme qui, c'est le moins qu'on puisse dire, était conçu dans des termes déloyaux et perfides.

Cette Chambre a le droit de connaître quelque chose au sujet de ce télégramme ; elle a le droit d'avoir les renseignements les plus précis et les plus complets relativement à la conduite de la compagnie, lorsqu'elle vient nous demander de nouveaux secours. Aucune explication quelconque n'a été donnée, et à moins qu'une réponse ou des explications ne soient données, cette accusation fera un tort sérieux à la compagnie aux yeux de ceux qui recherchent la droiture et l'honnêteté dans les affaires de ce genre.

Je veux savoir pourquoi l'on n'a donné aucune explication au sujet de l'autre accusation que la compagnie avait payé, à même son capital, et en violation de la loi, 11 pour 100 d'intérêt sur l'argent placé. Cette accusation a été portée par un membre qui savait ce qu'il disait. Il l'a portée délibérément, en en prenant sur lui toute la responsabilité, comme chef de l'un des deux grands partis. Cependant, l'on

M. DAVIES

ne répond pas à cette accusation ; l'honorable membre qui a parlé après l'honorable chef de la gauche n'a donné aucune explication à ce sujet. On ne répond pas aujourd'hui à cette attaque, et je suppose que l'on ne daignera pas y répondre. Je mentionne simplement cela pour attirer l'attention sur le fait qu'une accusation a été portée aussi explicitement que peut le faire l'honorable monsieur, et l'on n'a fait aucune tentative pour la repousser, et l'on n'a donné aucune explication.

Je n'ai pas l'intention de parler plus longtemps des discours de honorables membres ; je n'ai pas non plus l'intention de me permettre de faire une revue historique de la question ; mais, en tout cas, je me propose d'attirer, pendant quelques instants, l'attention de la Chambre sur ce qui me paraît être des raisons fortes et convaincantes qui devraient porter la Chambre à ne pas adopter la proposition qui lui est soumise, avant qu'elle n'ait eu une explication plus complète et plus précise que celle que nous avons eue.

Que nous demande-t-on de faire, M. l'Orateur ? On nous demande d'augmenter de \$30,000,000 le cadeau princier que nous avons fait à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. A entendre certains membres parler de millions, on serait porté à croire qu'un million de dollars n'est rien du tout ; ils parlent de millions comme s'il s'agissait d'une chose peu importante ; ils jouent avec ces choses aussi facilement qu'un jongleur joue avec des boules. On pourrait supposer que ce pays est une mine de richesses, que ces ressources sont inépuisables, que les taxes sont inconnues dans le pays, et que nous pouvons donner, tous les ans, millions sur millions, sans que le peuple de ce pays en souffre. Mais quelle raison apporte-t-on pour nous prier d'écouter ces nouvelles demandes ? Quel argument emploie-t-on ? Le seul argument que l'on apporte, c'est que si vous donnez à la compagnie \$30,000,000, elle achèvera le chemin pendant les deux prochaines années. Eh bien ! M. l'Orateur, si la compagnie réalise ce projet, elle ne fera que ce qu'elle avait l'intention de faire, d'après ce qu'elle a proclamé au monde pendant les deux dernières années. Quand, en 1882, le président de ce chemin envoyait son mémoire officiel aux actionnaires, les invitant à prendre des actions, que leur disait-il ? Il leur disait que la compagnie se proposait d'achever le chemin vers la fin de 1886, qu'elle pouvait le faire, qu'elle avait fait ses calculs avec soin, et qu'elle allait se mettre à l'œuvre. On nous a dit ici que ces hommes étaient si riches, si énergiques et si courageux, que lorsqu'ils parlaient ainsi, lorsqu'ils entreprenaient une affaire de ce genre, ils étaient sûrs de réussir.

Lorsque l'honorable monsieur a fait connaître sa proposition, qui alors fut accueillie par les applaudissements de presque tous ceux qui siègent derrière lui, il n'a rien montré qui ressemblât à la garantie que le chemin serait complété un jour plus tôt que la date mentionnée dans le contrat original. Or, en réponse à l'honorable député de Cardwell, qui avait risqué une recommandation, et qui en exprimant l'espoir qu'une certaine garantie serait donnée ou que l'on ferait quelque chose ne voulait pas causer de désagrément, on répondit à l'honorable député de Cardwell, dis-je, l'honorable ministre se leva et dit qu'il allait avoir une garantie. J'aimerais lui demander en quoi consiste sa garantie. La Chambre aimerait à être renseignée sur ce point.

D'après ce que je comprends, le chemin même et tout ce que la compagnie possède depuis Port-Moody jusqu'à Montréal, y compris l'embranchement de Portland, doivent être hypothéqués. Quelle garantie additionnelle doit-il avoir ? Je dis que vous ne pouvez prendre aucune garantie, car si la compagnie continue ses travaux pendant deux autres années et dépense ces \$30,000,000 sur le chemin—comme je n'en doute pas, et je ne désire pas l'accuser du contraire—car, dis-je, si la compagnie continue ses travaux et si, à la fin de cette période, le chemin n'est pas achevé, vous ne pourrez pas exiger d'elle autre chose que l'hypothèque, et le chemin vous appartiendra. Vous serez obligés de revenir à

la charge et de demander de nouveaux secours et de nouvelles subventions, ou bien de vous emparer du chemin.

Mais, M. l'Orateur, l'honorable monsieur dit que cette subvention n'a pas été demandée dans l'intérêt de la compagnie. L'honorable ministre des chemins de fer dit : Je ne demande pas cela dans l'intérêt de la compagnie. Alors, dans l'intérêt de qui ? Dans l'intérêt du pays, dit-il. A-t-on demandé, dans une partie quelconque de ce pays, que cette compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique reçût de nouvelles subventions ? Le parlement a-t-il jamais fait cette demande ? Une province quelconque de la Confédération a-t-elle jamais demandé une telle chose ? Les journaux ont-ils dit que les opinions d'une partie quelconque des habitants de ce pays étaient favorables à la chose ? A-t-on tenu, en Canada, une assemblée publique pour demander de voter ce crédit ? Il n'y en a pas eu. D'où est venue la demande ? Elle a été faite par ceux qui avaient besoin de ces fonds, et non par le peuple du pays qui les débourse ; et ce n'est pas dans l'intérêt du peuple qu'on les donnera. Cette demande a été faite dans l'intérêt de la compagnie et de la compagnie seule. Pourquoi, M. l'Orateur, le peuple de ce pays s'imposerait-il ce nouveau fardeau de \$30,000,000 ? Est-ce un si grand avantage que ce chemin soit construit, ou que l'on ait la promesse qu'il sera construit dans deux ans ? Je ne le pense pas. Le chemin qui nous donne accès aux terres des prairies est déjà construit ; il atteint le pied des montagnes Rocheuses. Aujourd'hui, les immigrants peuvent venir de l'ancien continent et prendre le train à Montréal ; ils se rendront, ainsi—j'allais dire à Algoma Mills, mais je crois que cette route sera abandonnée et on les fera passer par Owen Sound,—au sud de la Baie Georgienne, et de là à la Baie du Tonnerre, où ils descendront pour se répandre dans la région des prairies.

Je dis que cette grande route donne aujourd'hui accès à la région des prairies du Nord-Ouest ; et bien que la chose puisse être bonne en soi, la construction des travaux à travers les Montagnes Rocheuses et au nord du lac Supérieur n'est pas tellement désirable, elle n'est pas tellement nécessaire et essentielle, que le peuple de ce pays doive contracter aujourd'hui une dette au montant de \$30,000,000 pour nous procurer cet avantage dans deux ans. Je puis apprécier les avantages qui découleraient de la colonisation de la région des prairies. Je comprends quel grand avantage le pays retirera lorsqu'il pourra procurer des moyens de transport à des milliers d'immigrants qui iront coloniser ces terres, deviendront contribuables et récolteront l'immense quantité de grain que ce pays peut produire ; mais je ne puis pas comprendre qu'il soit si important de construire le chemin à travers les Montagnes Rocheuses, puisqu'il est très douteux que nous ayons notre grande part du trafic de l'est qui passera sur cette ligne. Il est beau de parler de ce chemin de fer transcontinental, qui reliera les deux océans ; mais quand vous payez une somme supplémentaire de \$30,000,000 pour la promesse qu'il sera construit deux ou trois ans avant la date à laquelle la compagnie est obligée de le finir, alors la question devient très sérieuse.

L'honorable ministre dit que ce contrat ne doit pas être changé. Il appuie sur ce point. Il a répété très éloquentement, non seulement une ou deux fois, mais au moins cinq ou six fois, qu'aucun changement ne serait apporté au contrat, mais qu'il resterait comme il a été passé et signé. Pour qui l'honorable ministre nous prend-il ? Il y a à peine une condition du contrat qui n'ait pas été changée. Il a même changé du tout au tout la façon dont les travaux doivent être payés. Mais l'honorable ministre dit que cela n'est rien ; voici ses paroles :

On propose de retarder pendant cinq ans le paiement de cette garantie et de prêter à la compagnie \$2,500,000, qui devront être remboursés le premier mai 1891. Les conditions de ce prêt peuvent être brièvement données comme suit : D'abord, on propose qu'à l'avenir le paiement des travaux exécutés se fasse sur une base différente de celle stipulée dans le contrat. Ce n'est pas un changement matériel, c'est un changement peu important que l'on a fait dans les termes des contrats.

M. CHARLES TUPPER: Écoutez ! écoutez !

M. DAVIES: Nous allons voir à la source si ce changement est peu important. L'honorable ministre continue l'explication du contrat :

Lorsque le contrat fut passé, il fut stipulé qu'à l'achèvement de chaque 20 milles, la compagnie devait retirer son paiement, conformément aux termes du contrat, pour les 20 milles complétés ; mais l'on constate aujourd'hui que, vu la nature des travaux qui restaient à faire, il serait impossible, pour être juste envers la compagnie ou le gouvernement, de suivre ce mode de paiement. Prenez la contrée au nord du lac Supérieur, parcourez toute la distance jusqu'à ce que vous arriviez aux 95 milles de travaux très difficiles, et si vous payiez ces travaux conformément au contrat, au prorata du nombre de milles complétés, vous ne donneriez pas l'argent nécessaire à l'exécution des travaux sur ces 95 milles où se trouvent des obstacles énormes. Ainsi, dans les montagnes Rocheuses, les 30 milles où les travaux sont relativement faciles ne pourraient pas être comparés aux autres travaux qui restent à faire ; et l'on propose seulement de faire un changement qui soit basé sur le principe d'après lequel les paiements sont faits par le gouvernement. En ce qui concerne presque tous les contrats—je crois que je puis dire tous les autres contrats, sur les canaux, les chemins de fer et tous autres travaux travaux de ce genre—le principe est de payer la quantité d'ouvrage exécuté.

Ainsi, M. l'Orateur, l'honorable ministre apporte deux raisons pour motiver le changement. L'une est que la méthode adoptée relativement à tous les autres contrats devrait être adoptée ici ; et l'autre est que si la compagnie était payée au prorata du nombre de milles complétés, elle ne laisserait pas assez d'argent pour faire le reste des travaux sur les quatre-vingt-quinze milles. Ce sont là les deux raisons ; examinons-les l'une et l'autre.

C'était là la disposition stipulée dans tous les autres contrats ; pourquoi l'honorable ministre ne l'a-t-il pas mise dans le contrat original, avant que la compagnie ne commençât les travaux sur la section des prairies ? L'honorable ministre sait pourquoi ; il n'était pas de l'intérêt de la compagnie qu'on y insérât cette clause. Mais lorsque les travaux des prairies seront complétés et que la compagnie aura attaqué les travaux difficiles, il sera de son intérêt que la méthode soit changée et il la changera.

L'honorable ministre répond lui-même à la seconde raison. Il dit que la compagnie a commencé les 95 milles, et qu'à moins que nous ne changions le mode de paiement, nous n'aurons aucune garantie que ces travaux seront complétés. Quoi ! aucune garantie de la part de ces hommes riches qui ont entrepris ces grands travaux ? Aucune garantie qu'ils les exécuteront ? Je croyais que nous avions la garantie de leurs noms, de leur respectabilité et de leurs grandes richesses ; la garantie de \$1,000,000 qu'ils ont déposée entre les mains du gouvernement et qui, d'après l'honorable ministre, va être abandonnée ; n'avons-nous pas cette garantie ? Mais, outre cela, l'honorable ministre répond à son propre argument ; car, dans le même discours, presque en même temps, il dit que la seule raison qui motive le changement du mode de paiement, c'est qu'à moins que nous le changions, nous n'aurons aucune garantie que les 95 milles seront terminés.

Il déclare que 3,000 hommes sont occupés à faire cette partie des travaux et que la compagnie y concentre ses efforts. Eh bien ! M. l'Orateur, la compagnie fait à l'heure qu'il est exécuter ses travaux, d'après la déclaration de l'honorable ministre et nous n'avons plus besoin de garantie qu'elle les fera. En lisant la déclaration de l'honorable ministre, je vois qu'elle a déjà exécuté 121 milles des travaux les plus faciles sur la section du lac Supérieur, et ces travaux lui ont été payés.

Comment a-t-elle été payée ? Elle a d'abord été payée pour l'ouvrage facile, et les travaux difficiles lui ont été payés d'avance ; et maintenant, après l'avoir payée d'avance, l'honorable ministre propose d'adopter le nouveau mode juste au moment où elle arrive aux travaux difficiles des 95 milles, de sorte qu'il peut se faire qu'elle soit payée complètement pour chaque mille des 95 milles, après avoir reçu d'avance une partie du paiement. Puis l'honorable ministre dit : Oh ! nous avons l'intention d'abandonner le dépôt

de \$1,000,000, c'est encore là une simple affaire de formalité. Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire que ce pays donne à la compagnie \$31,000,000 au lieu de \$30,000,000.

Je me rappelle, M. l'Orateur, que lorsque le contrat de la construction de ce chemin a été passé, on a beaucoup parlé au sujet du dépôt de \$1,000,000 dans le coffre du gouvernement, comme garantie donnée pour l'achèvement du chemin. Et, outre les \$22,500,000, ce dépôt doit être abandonné.

Et pendant que nous faisons toutes ces concessions à la compagnie, que donne-t-elle au pays? Quo lui demande-t-on de donner? Rien. Lui c'o mande-t-on de remettre une partie du monopole, un des privilèges, une des franchises qui lui ont été accordées par sa charte? L'honorable ministre lui demande-t-il de remettre une de ces choses? Aucun, M. l'Orateur. La compagnie et l'honorable ministre sont trop bons amis pour cela; il lui abandonne tout ce qu'elle demande, lorsqu'elle ne doit rien donner en retour.

L'honorable ministre promet, il est vrai, qu'elle changera sa politique de monopole lorsque le chemin sera terminé et permettra que l'on construise d'autres chemins au Manitoba. C'est tout ce que nous obtenons, et cela pourrait être obtenu beaucoup plus promptement par les honorables membres de la gauche si on les mettait à la place des honorables membres de la droite, car c'est la politique qu'ils adopteraient immédiatement. Ce serait une belle occasion, pour l'honorable ministre, de réparer les bévues grossières que son gouvernement a commises lorsqu'il a donné à cette compagnie tous les grands monopoles et les privilèges qui ont produit de mauvais résultats dans tous les pays où ils ont existé et qui, j'en suis sûr, auront le même effet au Nord-Ouest.

Maintenant, M. l'Orateur, il y a une partie du discours prononcé par l'honorable ministre des chemins de fer qui m'a désappointé, comme membre des provinces maritimes; cette partie de son discours m'a en effet très désappointé et je ne m'attendais pas à entendre de semblables paroles de la bouche de cet honorable ministre. Je l'avais entendu, il y a quelques années, lorsqu'il faisait voir au peuple des provinces maritimes toutes les beautés de ce contrat; lorsqu'il disait qu'Halifax devait être l'entrepôt pour tout le commerce de l'ouest et le port d'hiver pour tout le grain et les autres produits récoltés dans ces prairies de l'ouest, que les quais devaient être bordés de navires et que des milliers de voiles devaient remplir le port; oh! quelle ère de prospérité devait se lever lorsque le chemin serait achevé! Il leur disait que le gouvernement ne construirait pas ce chemin seulement sur les principes étroits du commerce, mais qu'il s'appuyait sur des principes plus élevés; ce devait être une route nationale; pas un pouce de ce chemin ne devait toucher le misérable sol yankee; nous devions avoir tous les avantages qui devaient découler de sa construction et quelque port de mer du Canada devait être le port d'où seraient expédiés les produits de toute cette grande contrée.

Quo dit aujourd'hui l'honorable ministre? Dit-il au peuple des provinces maritimes qu'il doit avoir un port dans ses provinces? Non, M. l'Orateur; mais, oubliant tout ce qu'il a dit au sujet d'un port canadien, l'honorable ministre non seulement justifie, mais approuve la politique de transporter le trafic du Nord-Ouest à un port américain et de favoriser Portland à nos dépens. Je ne veux pas dénaturer les paroles de l'honorable ministre sur cette question importante, et je vais répéter ses éloquentes paroles; car ses paroles étaient éloquentes, comme presque tout ce qu'il dit; ses paroles étaient exagérées comme le sont à peu près tous ses discours; on l'écoutait avec plaisir, comme on écoute tous ses discours, mais il était très inconséquent, comme il l'est dans plusieurs de ses discours. L'honorable ministre disait:

Il (le contrat) contient une clause pour le prolongement du chemin jusqu'aux bords de la mer.

M. DAVIES.

Je dressai les oreilles en entendant cela. Je voulais savoir quel devait être le port favorisé, de Saint-Jean ou de Halifax. Je savais que le gouvernement devait arrêter son choix sur l'un ou sur l'autre; et voici ce que j'entendis:

Il contient une clause pour le prolongement du chemin jusqu'aux bords de la mer et les dépenses faites en rapport avec le Saint-Laurent et Ottawa, le Sud-Est, l'Atlantique, et le Nord-Ouest l'ont été pour l'achat des obligations de ces chemins, et, naturellement, ces obligations serviront à la compagnie pour se rendre de Montréal aux bords de l'Atlantique. L'acquisition de la charte de l'Atlantique et du Nord-Ouest et les dépenses faites, en vertu de cette charte, d'une somme considérable pour raccorder le chemin de fer canadien du Pacifique au Grand-Tronc au moyen d'une ligne construite autour de la montagne de Montréal sont, naturellement, prévues par cette charte. Les dépenses faites naturellement pour permettre à la compagnie de se mettre en état d'attirer du trafic au chemin de fer canadien du Pacifique, des bords de l'Atlantique, de New-York, de Boston ou de Portland.

L'honorable ministre n'a pas touché l'autre côté de la question; il n'a pas dit que c'était dans le but de permettre à la compagnie d'atteindre les bords de la mer par la route la plus courte et la plus rapide et de faire d'un port américain l'entrepôt du trafic de l'ouest; il n'a pas dit que c'était dans le but de transporter le trafic sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et d'expédier d'un port américain les produits de cette grande région de l'ouest qu'il est à établir, bien qu'il ait promis si souvent que ce trafic passerait sur le territoire anglais et par un port anglais. Il continuait:

En examinant la question au point de vue des provinces maritimes, nous désirons ardemment que le chemin atteigne un port canadien.

Pourquoi l'honorable membre n'a-t-il pas exprimé ce grand désir sous quelque forme tangible? Pourquoi crierions-nous qu'il en est ainsi, lorsqu'il n'assure la chose que verbalement, qu'il n'en fait pas mention dans le contrat, aujourd'hui qu'il a le pouvoir de la faire? L'honorable ministre avait posé en principe que ce chemin était une route commerciale qui devait être construite seulement d'après les principes commerciaux, que la compagnie avait le droit et qu'il était de notre intérêt de transporter les produits au marché par la route la plus rapide, il aurait pu alors justifier sa politique, car c'est aujourd'hui sa politique de fixer aux États-Unis le port de mer pour l'exportation des produits de l'ouest. Mais il ne l'a pas fait. Il a construit le chemin au nord du lac Supérieur, non parce que c'était, au point de vue commercial, la route la plus courte, la meilleure et la plus rapide, mais parce qu'il voulait une ligne sur le territoire anglais. Il a fait cette route beaucoup plus longue qu'elle aurait dû l'être, d'après le principe qu'elle devait être une ligne canadienne de long parcours. Pourquoi n'a-t-il pas appliqué ce principe lorsqu'il est allé aux provinces maritimes? Si les principes commerciaux doivent être abandonnés en ce qui concerne l'ouest, pourquoi ne les abandonne-t-on pas en ce qui concerne l'est? Si le chemin doit être construit sur des principes nationaux, à l'encontre des principes commerciaux, je demande que l'on suive, pour la section Est, la ligne de conduite que l'on a suivie pour la section suivie pour la section Ouest.

Aujourd'hui que la compagnie est aux genoux des contribuables de ce pays et leur demande une nouvelle subvention de \$30,000,000, que le gouvernement lui dise: Si vous voulez l'obtenir, vous devez abandonner vos monopoles, vos autres privilèges que vous avez obtenus dès le commencement et qui sont considérés comme un fardeau, et vous devrez mettre votre port d'entrée d'hiver, non aux États-Unis, mais sur le territoire anglais; donnez-nous les avantages que produira votre commerce et ne transportez pas votre trafic dans un pays étranger.

Si l'honorable ministre agissait ainsi, il pourrait espérer d'être appuyé, non-seulement par ses propres partisans, par un grand nombre de personnes dans ce pays, lesquelles, j'en suis convaincu, s'opposeraient au projet tel qu'il est aujourd'hui. Je regrette de voir qu'il traite presque de ridicule—

car c'est en réalité ce qu'il a fait—la demande des provinces maritimes qui veulent avoir chez elles le port d'hiver de la Confédération. Il a parlé, je crois, de Saint-Jean, d'Halifax, de Saint-André, de Louisbourg et de Québec. Mais il sait bien qu'il ne peut pas avoir quatre ou cinq ports d'hiver. Il sait très bien qu'il ne peut y avoir qu'un seul port d'hiver et que la tête de ligne réelle du chemin de fer canadien du Pacifique est Liverpool. Personne ne sait mieux que lui qu'il importe autant d'avoir des tarifs peu élevés, de notre port d'hiver à Liverpool, chaque fois que la chose est possible, que d'en avoir sur la route de l'ouest au port d'hiver; et il sait bien qu'il peut avoir un tarif peu élevé seulement en concentrant le commerce d'expédition en un seul endroit. Si vous distribuez le commerce d'expédition dans une demi-douzaine de ports, cela aura l'effet d'augmenter les tarifs de transport, tandis qu'en le concentrant dans un seul port, vous obtiendrez le résultat contraire; à New-York, par exemple, où, à certaines époques, il y a beaucoup de produits à expédier, le grain sera transporté pour presque rien. Il est du devoir de l'honorable monsieur, comme ministre responsable de la couronne, de fixer un port, de le déclarer dans son contrat, et de dire à cette Chambre quel port il a choisi. Sa décision, il est vrai, pourrait ne pas satisfaire toutes les parties du pays, mais nous n'avons rien à y voir. Le peuple en général serait convaincu qu'il a choisi le meilleur port, et en agissant ainsi il remplirait quelques-unes de ses promesses, attendu qu'aujourd'hui il n'en a rempli aucune.

Il arrivera que nous serons les perdants et que le peuple américain sera le gagnant.

Avant de terminer, je désire ajouter un mot au sujet d'une question que je regarde comme très importante pour cette Chambre et le pays; c'est la question de savoir si c'est là, oui ou non, une dernière proposition. Il y a quelques années, lorsque l'on a conclu le contrat du chemin de fer canadien du Pacifique, les honorables membres de la droite ont appuyé fortement sur le fait que la proposition aurait l'effet de nous dégager, une fois pour toutes, de toute responsabilité; ils donnaient cela comme une des meilleures raisons qui devaient nous porter à passer ce contrat. Je ne lirai qu'une déclaration faite officiellement par un membre du gouvernement, en réponse à une plainte du chef de la gauche. Ce dernier craignait beaucoup, après avoir lu ce contrat, que les \$25,000,000 ne fussent pas la dernière somme qu'on nous demanderait de voter. Je crains, disait en substance le chef de la gauche, que ce pays et le parlement ne soient appelés, assez prochainement, à augmenter ces \$25,000,000 de nouvelles concessions. Les honorables membres de la droite se moquèrent de lui et l'honorable ministre des travaux publics se leva de son siège pour répondre à cette question même. Il dit à la Chambre que la plainte du chef de la gauche n'était pas fondée, mais qu'au contraire, s'il y avait une chose qui recommandât ce projet à ses yeux et qui dût le recommander aux yeux du peuple, c'était qu'on ne serait plus obligé d'y revenir. Une fois pour toutes, disait-il, le peuple sera débarrassé des demandes d'argent qu'on lui fait constamment pour construire ces grands travaux.

Je ferais mieux de citer les propres paroles de l'honorable ministre. Le 17 décembre 1880, il disait, en réponse à l'honorable chef de la gauche, qui se plaignait de ce que le contrat ne fut pas définitif :

Que veut l'honorable monsieur? Veut-il faire un grand marché avec ces honorables messieurs? (Ces messieurs étaient les membres du syndicat.) Pourquoi tenterions-nous de les réduire autant que possible dans le but de faire de la compagnie une pauvre compagnie? Il est de notre intérêt et de l'intérêt de la compagnie, que cette dernière puisse construire le chemin de fer et l'exploiter ensuite, pour qu'elle ne revienne pas tous les ans nous demander de nouvelles conditions.

C'est la raison donnée par l'honorable ministre qui parlait officiellement en 1880. J'admets, dit-il, que nous donnons de fortes subventions à la compagnie; j'admets que nous leur faisons un cadeau princier, mais nous le faisons

pour qu'on n'y revienne plus, et la compagnie ne reviendra pas nous faire de nouvelles demandes.

Où en sommes-nous, aujourd'hui? Il s'est à peine passé deux ou trois ans, que les mêmes hommes reviennent frapper à la porte de notre coffre pour nous demander trente millions de plus. Où est le ministre des travaux publics? Quelle position va-t-il prendre au sujet de cette nouvelle demande? Il va l'appuyer. Comme membre du gouvernement, il va l'appuyer, voter pour qu'elle soit accordée, demander à ses amis de l'appuyer et employer toute l'influence qu'il possède en cette Chambre pour porter d'honorables membres à l'appuyer de leur vote.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela est très vraisemblable.

M. DAVIES: Je dois penser que la chose est certaine, car il ne resterait pas membre du gouvernement qui a fait la proposition. Cependant, la position qu'il prend aujourd'hui est très étrange, vu celle qu'il a prise il y a à peine trois ans, lorsqu'il cherchait à faire voter ces énormes subventions par le peuple. Je vais lire :

Il nous fait, une fois pour toutes, régler toute la question, pour pouvoir dire à la compagnie: "Voici le règlement: vous construirez ce chemin de fer pour cette somme et cette étendue de terrain, puis vous l'exploiterez, et nous devons avoir une garantie que vous l'exploiterez pendant les dix premières années."

Le ministre des chemins de fer dit que cette garantie est une simple formalité.

M. MACKENZIE: Il ne vous entend pas.

M. DAVIES: S'il ne m'entend pas, j'espère que d'autres membres m'entendront.

Une garantie pour l'exploitation du chemin durant les dix premières années, après la construction du chemin, car si vous exploitez ce chemin pendant dix ans, nous pouvons être sûrs que vous l'exploiterez dans la suite, car, alors, le pays sera assez peuplé pour assurer au chemin un commerce avantageux. Plus que cela, je dis que le parlement et le gouvernement doivent montrer que la compagnie n'est pas notre ennemie, mais qu'elle est l'amie du pays et que nous devons la traiter le mieux possible, si nous considérons l'intérêt du pays en général. Si nous l'épuisons maintenant en ne lui donnant qu'une légère subvention en terre et en argent, et que nous la taxions lorsqu'elle aura construit le chemin, il arrivera qu'elle reviendra vers nous et nous dira: "Nous ne pouvons pas continuer." Nous n'avons pas besoin de cela; il nous faut une forte compagnie qui fasse honneur au pays et qui puisse achever la grande œuvre nationale, le chemin de fer du Pacifique.

Environ vingt lignes plus loin, dans le même discours, il dit:

Nous espérons que notre pays, qui est grand sous plusieurs rapports, sera aussi grand que les Etats-Unis sous certain rapport; et nous voulons un grand et un bon chemin de fer; nous voulons qu'il soit commencé sur des bases convenables afin d'empêcher ceux qui en sont les propriétaires de revenir à la charge et nous dire: "Vous nous faites mourir de faim; il nous faut encore de l'argent."

Voici ce qu'il répète pendant tout son discours: "J'admets que nous donnons à la compagnie des sommes considérables d'argent, mais nous le faisons d'une façon définitive, une fois pour toutes, afin que la compagnie ne revienne jamais à la charge." Et, si l'on avait alors demandé à l'honorable ministre: "Que ferez-vous, si la compagnie revient à la charge?" Je m'imagine qu'il se serait écrié avec indignation: "Je ne lui donnerais pas un seul centin de plus; je n'écouterai aucune nouvelle demande." L'honorable député de L'Islet (M. Casgrain) lui répondit: "Nous avons la garantie," et l'honorable ministre des travaux publics dit: "Nous avons la garantie, sans doute; mais l'honorable membre préférerait peut-être voir la compagnie revenir demander de meilleures conditions. Je ne suis pas de cette opinion, le gouvernement non plus." Il n'était pas alors de cette opinion; que pensait-il aujourd'hui? Où est-il aujourd'hui, M. l'Orateur?

M. BÉCHARD: Il a changé d'opinion.

M. DAVIES: Oui, il a changé d'opinion, et tous les membres du gouvernement ont aussi changé d'opinion; ils demandent au pays, ils demandent à leurs partisans de

changer d'opinion et d'enlever encore au trésor de ce pays une somme de \$30,000,000.

Maintenant, M. l'Orateur, voyons si nous avons une garantie quelconque que cette demande sera la dernière. Je dis que nous n'avons aucune garantie et j'explique la chose comme ceci : Je vois d'après ce que j'ai lu dans le document officiel que la compagnie a publié en décembre 1882, qu'elle a déclaré que le chemin pourrait être construit de Montréal à Port-Moody moyennant la subvention de \$25,000,000, les bons de \$20,000,000 représentant la valeur des terres concédées et le produit des \$90,000,000 de bons à 60 pour 100 du chemin de fer canadien du Pacifique, ou \$54,000,000, formant un ensemble de \$90,000,000.

Au mois d'avril 1883, M. Stephen écrit aux directeurs du chemin de fer du Grand-Tronc : "En d'autres termes, si vous prenez les \$90,000,000 de capital-actions au prix d'émission de 60 pour 100, le coût réel en argent des 3,544 milles de chemins de fer et des 17,000,000 d'acres de terre donnés aux actionnaires sera de \$54,000,000."—le produit de la vente des bons à 60 pour cent, \$25,000,000 de subvention et \$20,000,000 de bons représentant la valeur des terres concédées.

Ainsi, il a fait deux énoncés distincts en différents temps : l'un à ses propres actionnaires, lorsqu'il leur demandait de faire des placements ; l'autre au chemin de fer du Grand-Tronc ; dans l'un et l'autre, il déclare que le coût du chemin sera de \$99,000,000 ; et puis, nous avons un exposé qu'il a fait publiquement l'autre jour—le 5 février, je crois—exposé qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, avec les rapports, et dans lequel il fait l'estimation suivante : Le chemin ne coûtera pas \$99,000,000, car on a déjà dépensé, dit-il, \$58,695,000, et les dépenses de l'achèvement n'excéderont pas \$27,000,000, soit un total de \$85,000,000. Mais il y a une différence de \$13,000,000 entre l'estimation faite par M. Stephen, en décembre 1882, et qu'il a répétée en avril 1883, et l'estimation qu'il fait aujourd'hui, lorsqu'il croit à propos de nous demander de nouveaux fonds. Laquelle de ces estimations devons-nous accepter ? Laquelle est correcte ? L'honorable ministre des chemins de fer a dit qu'il avait encore une autre garantie de l'exactitude de cet avancé dans le rapport de son subordonné, M. Schreiber ; mais lorsqu'il a été pressé sur ce point, il a été obligé de reconnaître que le rapport de M. Schreiber ne reposait sur aucune donnée, que virtuellement on n'avait pas fait l'étude de la ligne ; que M. Schreiber n'a fait qu'accepter la déclaration des messieurs du chemin de fer du Pacifique eux-mêmes, déclaration à laquelle on ne peut attacher aucune valeur. Mais ces \$13,000,000 ne représentent pas la différence qu'il y a entre les deux estimations. Pourquoi ? Parce que dans cette dernière estimation de \$85,000,000, qui est de \$13,000,000 moindre que la première, il y a deux items qu'on ne trouve pas du tout dans l'estimation de \$90,000,000—un de \$3,500,000 pour acheter la ligne qui va jusqu'à la mer à Portland, et l'autre de \$6,000,000 à déduire des \$8,710,240 qu'ils ont déposé entre les mains du gouvernement comme garantie de l'intérêt sur les bons. Aucun de ces deux items qui forment ensemble \$9,500,000 n'était compris dans la première estimation. De sorte que la Chambre se trouve aujourd'hui dans cette situation, que M. Stephen et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien estiment à \$77,000,000 en argent le coût de la construction du chemin au moment où ils nous demandent de l'aide et de l'argent, alors qu'il y a un an, ils estimaient le coût du même chemin à \$99,000,000.

Il y a une différence de \$22,000,000. Je ne puis venir à bout de me persuader qu'il puisse y avoir une fin à cela tant que cette différence existera. Je ne doute aucunement—je puis être dans l'erreur, mais je tire mes conclusions de ce que j'ai dit à la Chambre, et il me semble que l'argument est bon—je n'ai pas l'ombre d'un doute qu'avant que deux années aient passé sur la population de ce pays, on nous

M. DAVIES

demandera de faire encore l'avance de ces \$22,000,000 additionnels.

Dans quelle position serez-vous alors ? Il vous faudra l'accorder. Tous les arguments qu'on peut employer aujourd'hui en faveur de cette proposition seront employés alors avec dix fois plus d'effort. Qu'on parle de mettre 10,000 personnes sans emploi. Ils peuvent employer 19,000 pendant un temps, menacer de les renvoyer et dire qu'ils ne peuvent continuer les travaux. Le grand discours qu'a fait le ministre des chemins de fer, l'appel qu'il a fait à notre patriotisme pourront être renouvelés. Ceux qui s'y opposeront seront dénoncés dans les mêmes termes—comme gens qui dénigrent leur pays, comme gens dépourvus de patriotisme, simplement, M. l'Orateur, pour avoir refusé de voter \$30,000,000 de l'argent du peuple tant qu'ils n'auront pas pour justifier cet acte, de meilleures raisons que celles données dans le cours de ce débat.

Il y a un autre avancé de l'honorable ministre dont j'aimerais à m'occuper. Il a dit, et il a fait de cela une forte raison de faire appel à la Chambre, que la compagnie avait déjà dépensé de son propre argent plus de \$23,000,000 sur la ligne dont les travaux sont donnés à l'entreprise. Cet avancé, s'il est exact, constitue un argument très fort en faveur de la position que prend l'honorable monsieur—qu'ils aient dépensé \$23,000,000 de leur propre argent. J'ai ici les paroles de l'honorable ministre, et je désire en citer quelques-unes. Il dit :

Sur la ligne-mère, entre Callander et Port-Moody,—sur les sections Est et Centre—vu les améliorations faites à la ligne du gouvernement à l'ouest du lac Travers, les dépenses ont été comme suit :—

Et il donne les items, qui forment une dépense de \$45,539,304 sur la ligne-mère pour l'exécution de laquelle le contrat est adjugé. Et il continue :

Maintenant, M. l'Orateur, en argent comptant reçu du gouvernement, il y avait—

Et il donne les items, qui font en tout \$21,795,999.

Accusant un excédant de dépense, sur la ligne-mère faite par la compagnie, en sus de tout ce qu'elle avait reçu du gouvernement, de pas moins de \$23,743,305. Dans de telles circonstances, il n'y aura guère d'hommes intelligents pour dire qu'elle a pris l'argent reçu du gouvernement en vertu du contrat, et qu'elle l'a consacré à des opérations extérieures.

Je veux dire aux honorables messieurs de la droite que "ces circonstances" n'existent pas ; que cet avancé n'est pas un franc exposé des faits ; et je pense pouvoir démontrer la chose dans un moment. Examinons un instant l'avancé fait par l'honorable ministre, donnant une dépense totale de \$58,000,000, et donnant le chiffre étonnant de \$23,000,000 comme étant la somme sortie de leurs poches. Je soutiens qu'on examinant ces chiffres, on trouve que cet avancé n'est pas correct. Je soutiens qu'il n'est pas correct, M. l'Orateur, parce que cet état comprend les paiements suivants, qui ne se rapportent aucunement, d'une façon directe, au contrat passé avec ce pays. Il comprend d'abord les bons du chemin de fer Credit-Valley, \$185,000. Les honorables messieurs ne prétendent pas que cela fait partie du premier contrat ou que cela a quoi que ce soit à faire avec le contrat original, ou que ce chemin fait partie de la ligne-mère, ainsi que j'entends un honorable membre de la droite le dire. Puis on y trouve les \$600,000 qu'on a avancés à la compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada. Je soutiens que ceci ne fait aucunement partie du marché conclu avec cette compagnie. Puis il y a le chemin de fer du Sud-Est, \$1,582,000 ; la compagnie du chemin de fer Nord-Ouest et Atlantique, \$157,000 ; la compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa, \$70,000 ; et les steamers, formant un ensemble—pour le tronçon occidental de la ligne, d'argent dépensé par eux en dehors des stipulations du contrat conclu avec nous, et que l'honorable ministre a compté comme se rapportant au contrat,—un ensemble de \$3,446,000. Cela n'était pas mentionné au contrat original. Le matériel roulant, les ateliers, les matériaux, etc., pour cette ligne

entre Montréal et Brockville et Callander, \$2,140,000; sur l'embranchement d'Algoma et l'embranchement de la division occidentale, \$3,760,000, formant un ensemble de \$9,170,000 pour cette partie du chemin. Aucune de ces sommes n'a rapport aux travaux mentionnés dans le contrat conclu avec nous, et cependant l'honorable ministre les comprend dans ses supputations.

Puis, M. l'Orateur, il y a l'avance faite pour avoir la garantie du gouvernement pour le paiement de l'intérêt des bons, pendant les dix années qui vont suivre, \$8,710,000. Puis il y a un article de \$160,000 pour le combustible, lequel devrait certainement être mis au compte des frais d'exploitation et non compté comme dépense imputable au capital. Il y a l'item de \$844,000 pour le matériel en général; les avances aux voituriers, \$473,030, formant un ensemble de \$10,437,000.

Puis il y a la dette flottante que nous constituons et que nous amortissons et que le ministre a comprise dans la somme qu'ils ont dépensé, laquelle a été fournie par le gouvernement. Eh! M. l'Orateur, on nous demande de la prendre dans le trésor et de la payer nous mêmes aujourd'hui. Il n'y ont pas pourvu, si ce n'est dans le sens le plus restreint et le plus technique; en substance nous payons pour le chemin de fer. L'honorable ministre y a aussi inclus l'avance de \$600,000 à la compagnie des entrepreneurs. Maintenant y a-t-il un item que j'ai cité à la Chambre qui peut être justement mis au compte des dépenses, qui devrait être compris dans les dépenses de la ligne qu'ils ont entrepris de construire? Pas un seul dollar. Cela forme un ensemble de \$31,203,000. Déduisons cela des \$58,700,000 qu'ils disent avoir dépensés—et je n'ai pas lieu de douter de l'exactitude de leurs chiffres sous ce rapport—et la dépense réellement faite sur la ligne pour la construction de laquelle ils ont passé un contrat avec cette compagnie, n'est que de \$27,597,000, en y comprenant l'intérêt—comme mon honorable ami me rappelle qu'ils l'ont payé sur le stock.

Sur ces \$27,500,000, combien ont ils reçu de nous? Ils ont reçu comme subvention \$12,300,000; ils ont reçu en bons représentant la valeur des terres, \$9,200,000, bien que je trouve que c'est \$100,000 de plus que ce qu'ils reconnaissent, lesquels \$100,000 sont entre les mains du gouvernement. Pour les dotations, \$250,000; pour les emplacements de villes, \$480,000; desorte que, des \$27,500,000 qu'ils ont dépensés sur la ligne qu'ils se sont chargés de construire par contrat, ils ont reçu du gouvernement \$22,230,000, et du pays—laissant, comme ils le disent eux-mêmes—laissant seulement \$5,000,000, montant du stock original placé par cette grande entreprise par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, pour ce qui a rapport à la ligne pour la construction de laquelle elle a passé un contrat avec nous.

Je soutiens donc, M. l'Orateur, qu'au lieu d'avoir mis \$23,000,000 de leur propre argent, comme l'a déclaré l'honorable ministre, ils n'ont mis que \$5,000,000 en actions souscrites par eux, et pas un dollar de plus. Je soutiens que l'argument sur lequel il a appuyé sa déclaration, que vu qu'ils avaient déboursé un montant si considérable de leur argent, on ne devrait plus les accuser d'avoir appliqué l'argent du gouvernement, à des entreprises extérieures, et que par conséquent on ne devrait plus s'opposer au projet, je soutiens que cet argument, pour la partie qui repose sur ces chiffres, est faux et dépourvu de tout fondement. Mais la plus forte raison que j'ai contre la proposition, c'est que ce n'est pas là le terme final. On a dit que l'intérêt du chemin de fer du Pacifique canadien et l'intérêt du pays étaient tellement liés ensemble que les deux étaient comme l'homme et la femme. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'est pas encore, M. l'Orateur, l'épousée du Canada. Les bans ont été publiés une fois et quand ils ont été publiés nous lui avons donné une dot plus considérable que celle donnée par aucun mortel à une princesse. On est

à faire une dernière publication des bans et nous augmentons de \$30,000,000 cette superbe dot. Quand aura lieu la troisième publication des bans? Je ne sais pas si, lorsqu'ils seront publiés, on ne fera pas une nouvelle demande. Vaut-on, se servant des termes historiques dire: Envoyez-moi un autre \$10,000; ou dira-t-on: Envoyez-moi un autre \$10,000,000? Cette compagnie ne procède pas par milliers; elle ne pense pas aux milliers; comme l'a dit son gérant, un ou deux millions de plus ou de moins, ce n'est rien pour elle dans une estimation. Viendra la demande: "Donnez-moi un autre \$10,000,000," et lorsqu'elle viendra, je vais me risquer à prédire qu'elle sera faite avec une force beaucoup plus grande et beaucoup plus irrésistible, et appuyée d'arguments beaucoup plus robustes que ceux dont on s'est servi pour faire valoir cette proposition.

Je m'oppose donc à ce projet à cause du manque d'informations qui justifient la Chambre de voter ces \$30,000,000. Je m'y oppose parce que, d'après moi, il a été prouvé par raison démonstrative par le chef que j'appuie, qu'en dépendant avec prudence les moyens mis à sa disposition, elle aurait pu exécuter ce contrat sans avoir à demander au Canada de dépenser un seul autre dollar. Je m'y oppose parce que, d'après moi, avant que deux autres années se soient écoulées, on nous demandera d'ajouter encore \$30,000,000 à la dotation actuelle.

M. FOSTER: Je pense, M. l'Orateur, que la Chambre comprendra combien sont difficiles les circonstances dans lesquelles je me trouve pour prendre part à cette délibération. Je crois sentir aussi bien qu'aucun des honorables députés de la gauche l'importance de cette question, l'importance des choses qui y sont en jeu et les conséquences qui découleront de notre décision. Je sens aussi que le sujet tel qu'il nous est présenté est, pour les points capitaux, tout à fait simple, les points saillants sont peu nombreux, et ils ont été si complètement examinés par les esprits les plus puissants de cette Chambre, des deux côtés—et c'est là un compliment que je suis heureux de faire à l'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège—qu'il me reste peu de chance, à moins de revenir sur une partie de la route qui a été parcourue. Nous avons eu d'abord le fort et lucide exposé fait par le ministre des chemins de fer et portant sur toute la question. Ensuite nous avons eu un exposé également fort et également long fait par l'honorable chef de l'opposition, qui a soumis à la Chambre sa manière de considérer la question. Ensuite, M. l'Orateur, est venu l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), qui dans un discours modéré, bien digéré et de longueur considérable, dans lequel j'ai cru découvrir quelque malice d'esprit, comme s'il avait voulu sonder toutes les parties de cette question et faire tous les calculs possibles de façon à mettre à l'épreuve la sagacité de ceux qui pourraient avoir le malheur de venir après lui.

Lorsque l'honorable monsieur eut fini, la Chambre a entendu un discours d'un autre honorable député qui, avec sa manière habile, frappante et énergique, ne trouvant pas grand chose à toucher dans la question même, a frappé à droite et à gauche à mesure que se présentaient les idées que lui fournissaient l'expérience et les choses du passé. Puis nous avons eu un discours relativement bref et remarquablement adroit et patriotique de l'honorable député de Cardwell (M. White), qui a traité la question de façon non seulement à amuser et à intéresser la Chambre, mais encore de façon à édifier le pays. Il ne faut pas que j'omette de dire que l'honorable membre a été suivi de l'honorable député de L'Islet (M. Casgrain), qui avec la masse de ses chiffres et son exposé logique des faits, a fait également sur la Chambre l'impression remarquable qu'il fait toujours lorsqu'il porte la parole, et a contribué pour sa part à élucider ce grand sujet. Puis, durant une heure ou deux, la Chambre a entendu l'énoncé des recherches de l'honorable député de King (M. Woodworth), non de King, du Nouveau-Brunswick, mais de King,

de la Nouvelle-Ecosse, pour qui j'entretiens certaines dispositions sympathiques, vu que nous représentons des comités qui ont le même nom, sinon le même caractère. Cet honorable monsieur a mis la lourde main du prélèvement de contribution sur toute l'histoire, moderne et profane, la philosophie, la morale et les autres sciences, et il a épuisé les poètes sacrés, anciens et modernes. Puis nous avons entendu les arguments élaborés et vigoureusement exposés, sinon logiquement et pertinemment agencés, de l'honorable député de Queen I. P. E. (M. Davies). J'ai été quelque peu égayé, et je le suis encore; il a commencé par se plaindre du fait que d'autres députés manquent du pouvoir de concentration dont il fait toujours preuve, de la faculté de laisser de côté toute les questions incidentes et de concentrer sa formidable puissance de raisonnement sur la seule question mise devant la Chambre et devant le pays. Il s'est plaint beaucoup de ce que d'autres honorables députés avaient pris le temps de la Chambre pour parler longuement de questions placées en dehors du sujet principal; et cependant à l'horloge que j'ai devant moi, je crois qu'il a pris une heure et cinq minutes avant d'arriver au sujet, alors qu'il a annoncé qu'il allait donner les fortes et pertinentes raisons qu'aurait la Chambre de ne pas entretenir de dispositions favorables envers cette proposition. L'honorable monsieur a fait des reproches à l'honorable député de King, N. E., parce que celui-ci a commencé à Jérusalem et a fini au *Vaisseau de l'Etat* de Longfellow. Je n'ai pu m'empêcher de remarquer en moi-même, pendant que l'honorable préopinant prenait une heure ou une heure et quart à arriver à la question, qu'il valait mieux commencer à Jérusalem et finir au *Vaisseau de l'Etat*, que de commencer nulle part et finir au même endroit. L'honorable monsieur a commencé par une attaque très vigoureuse contre la méchanceté dont ce côté de la Chambre a fait preuve, puis il s'est tourné vers son côté de la Chambre et il a administré à ses amis un soufflet dans le front, lorsqu'il a dit, avec une vérité remarquable, que cette méchanceté était réciproque. Nous ne parlons pas de réciprocité entre les membres d'une même famille; nous parlons de réciprocité comme moyen de communication entre les membres de différentes familles et de nations différentes. Conséquemment si cette méchanceté dont il dit que les honorables députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre ont fait preuve a un caractère de réciprocité, de son propre aveu, son propre côté doit en avoir une aussi large part que nous. L'honorable monsieur a quelque peu parlé du manque de patriotisme des conservateurs, puis d'une façon remarquablement obscure, mais en suivant un chemin qu'il connaît, il a insinué que si l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) le voulait seulement, il pourrait fournir à la Chambre des renseignements intéressants sur quelques façons d'agir obscures et artificieuses dont il a eu l'expérience quand il appartenait au parti conservateur.

Eh bien! voilà qui est caractéristique, nous le savons. Quand un homme n'a pas de faits à sa disposition ou d'arguments à produire, vous l'entendez toujours dire que s'il le voulait, il en donnerait, et que si c'est nécessaire, il peut les apporter. Dans toute cette longue revue des pique-niques qui ont eu lieu depuis la côte occidentale de la Colombie-Britannique jusqu'à l'endroit le plus reculé du Cap-Bréton, pourquoi l'honorable monsieur n'a-t-il pas fait une seule citation des discours de mon honorable ami, le député de Cardwell (M. White), dans lesquels ont été faites ces déclarations dommageables pour le pays, ces énoncés condamnables où s'étalait un si grand manque de patriotisme. Il est très bon de dire en termes généraux que telle ou telle chose aurait pu être faite ou a été faite. J'ai souvent vu des gens venir me faire de grandes et grosses assertions générales: mais tout ce qu'il fallait pour calmer ces gens, c'était de les prendre par la boutonnière et de leur dire: "Monsieur, j'exige tous les détails," et vous les voyiez s'apaiser sous l'effet de cette demande. Il est facile de faire des assertions

M. FOSTER

générales. Tout le monde peut en faire, mais il est difficile de spécifier les choses. Il y a, comparativement, peu de gens qui peuvent le faire, et je suis porté à croire que mon honorable ami le député de Queen, I. P. E., (M. Davies) n'est pas de ceux-là. L'honorable monsieur s'est excusé auprès de la Chambre pour avoir cité les *Débats*. J'ai été heureux de l'entendre lire les débats, et je ne vois pas qu'il eût raison de s'excuser auprès des membres de la Chambre à cause de cela; de fait, je suis arrivé à la conclusion que si la plus grande partie de son discours avait été faite de citations prises aux *Débats*, cela aurait aussi bien contribué à l'instruction de la Chambre et aurait mieux servi sa réputation à lui.

L'honorable monsieur s'est plu à représenter le syndicat ou la compagnie du chemin de fer comme si ceux qui le composent avaient pris l'attitude de la supplication devant cette Chambre et devant le pays. Ce n'est pas là, M. l'Orateur, une façon loyale de présenter la question; ce n'est pas une manière honnête de la présenter. Je ne connais aucune catégorie d'hommes qui se mettent servilement à genoux pour mendier auprès du parlement. Prenons un cas semblable. Supposons que l'honorable monsieur qui occupe un siège vis-à-vis de moi, qui sourit avec tant de complaisance, engage un entrepreneur pour construire sa maison; supposons que l'entrepreneur a commencé l'exécution des travaux, qu'il a tiré ses plans et fait ses calculs pour avoir de l'argent, mais que, alors que la maison est aux trois quarts construite, il trouve que ces plans, d'une façon ou d'une autre, n'ont pas tourné comme il l'avait prévu. Supposons qu'il s'adresse à l'honorable monsieur et qu'il lui dise: "Monsieur, vous voyez la quantité de matériaux que j'ai; la valeur de la propriété que je possède, je voudrais avoir de vous en argent, comme prêt, une avance de tant de milliers de dollars. J'ai de bonnes propriétés, et réalisables en espèces pour couvrir cinq fois le montant, et si vous me faites ce prêt, je vais terminer les travaux mentionnés au contrat en deux mois au lieu de huit, et je vais vous payer sur votre argent un intérêt aussi fort que celui que vous pourriez avoir d'autre part." Est-ce que l'honorable monsieur aurait raison de dire à son voisin que cet entrepreneur s'est mis à genoux devant lui pour lui demander de l'argent? Je ne le crois pas, et je soutiens qu'en fait c'est là un cas semblable. L'honorable préopinant se plaît à représenter ce montant comme étant puisé au trésor, et comme il ne voit pas le sort réservé à plusieurs honorables députés siégeant de son côté de la Chambre, il se livre à des prédictions précises. La précision des prophéties de Vennor ne vaut rien comparée à la sienne; la réputation de Wiggins comme prophète de tempêtes de neige ne jette pas la lueur d'une bougie comparée à celle que s'est acquise le député de Queen pour la précision, le sérieux et la certitude. Et il est aussi précis pour le temps; il ne se donne pas beaucoup de latitude. Il ne parle pas de l'avenir, ni d'un certain nombre d'années, mais de deux ans. Dans deux ans, dit-il, où sera la compagnie? Elle sera ici; elle ne sera pas ailleurs à importuner le gouvernement, mais elle sera devant cette Chambre, devant le parlement, et pourquoi? Pour demander une somme d'argent.

Et avec quelle délicieuse précision l'honorable monsieur dit quelle sera cette somme; ce sera exactement vingt-deux millions et demi, pas un dollar de plus ni de moins. Laissez-moi, M. l'Orateur, mettre cette prophétie sous les yeux des députés présents. Qu'il me soit permis de demander à mon honorable ami le député de Queen surtout, de la coucher dans son calopin, de craindre qu'il ne l'oublie, et si lui et moi vivons encore deux ans à compter d'aujourd'hui, 12 février 1884, nous nous rencontrerons en quelque endroit, et nous comparerons ces notes avec le résultat de la prédiction. Si je ne me trompe pas beaucoup, si j'avais une réputation à perdre, je ne tiendrais pas à la risquer d'une façon aussi extravagante que l'a fait aujourd'hui l'honorable préopinant. L'ho

norable monsieur, comme deux ou trois autres qui sont en face de moi, a attaqué mon honorable ami le député de Richmond et Wolfe (M. Ives) sur un point à propos duquel les paroles de mon honorable ami pouvaient prêter à une fausse interprétation et exprimaient une idée qu'il n'avait pas l'intention de rendre. C'est que le parti conservateur perdrait son prestige, ou en d'autres termes, ce serait tort s'il refusait d'adopter ces propositions, et que conséquemment le parti conservateur doit en voter l'adoption, non parce que c'est bon et nécessaire pour le pays, mais parce que c'est bon et nécessaire pour le parti conservateur et que les considérations de parti doivent dominer les considérations patriotiques. Ce n'était pas là, je crois, l'intention du député de Richmond et Wolfe. Voici ce qu'il voulait dire: que le parti conservateur, à propos de cette politique de chemin de fer, a un passé connu du pays, et qu'il ne faut pas qu'il se dérobe aux exigences de cette tradition en refusant de réaliser à la lettre la pensée qu'il a formulée dans le principe et qu'il a soumise au pays. Quelle était cette politique? Voici ce qu'était la politique du parti libéral conservateur: avoir un chemin de fer, un chemin construit sur le territoire canadien, un chemin de fer qui serait complété aussi rapidement que possible. Conformément à cette politique, en 1880 et 1881, on a passé un contrat avec le syndicat qui obligeait ce dernier à construire le chemin pour 1891. Le parti conservateur en se présentant devant le pays a fortement préconisé cette affaire; le pays l'a pris au mot et la renvoyé de nouveau ici en une majorité de 70 pour exécuter ce projet. Je soutiens que nous avons, en tout honneur et en toute justice, le droit de dire que le parti conservateur a, sur cette question, une politique et des traditions—une politique favorable à la construction d'une ligne de chemin de fer transcontinentale aussi vite que possible; et que le parti conservateur, vu la grande majorité dans laquelle il s'est trouvé en 1882, a été envoyé ici, avec la mission de réaliser cette idée, et qu'il faillirait à sa mission, qu'il faillirait à son devoir envers cette Chambre et envers le pays, s'il n'exécutait pas ce projet avec toute la célérité et la promptitude compatibles avec la sûreté et la sécurité. Voilà ce que voulait dire l'honorable député de Richmond et Wolfe, voilà ce que les honorables députés savaient qu'il voulait dire, et c'est une chose au sujet de laquelle il ne doit pas y avoir de fausse représentation. L'honorable monsieur a posé une question, et il l'a posée bien sérieusement. Il a dit: "Y a-t-il eu dans le pays une seule assemblée faite en faveur de ce prêt?" L'honorable monsieur sait que c'est là l'exact opposé de ce que la question devrait être. Quand la population ne donne aucun signe de mécontentement, que faut-il en conclure? C'est qu'elle donne son assentiment, c'est qu'elle approuve et favorise le projet présenté. Depuis que cette Chambre est en session, et elle a commencé à siéger de bonne heure, le pays a appris qu'il faudrait une législation additionnelle pour le chemin de fer du Pacifique canadien; l'idée a été discutée et répandue qu'il faudrait une législation additionnelle soit sans augmenter le don ou la subvention, ou que la chose se ferait sous forme de prêt. Le pays est en possession de ce renseignement depuis un mois ou deux. Depuis près de deux mois ce projet a été soumis au pays; et cependant je mets l'honorable monsieur au défi de faire voir qu'il y a eu une seule assemblée publique convoquée pour protester contre la conduite du gouvernement. Je soutiens que c'est là une preuve concluante que l'opinion publique acquiesce à ces propositions. Avant que son raisonnement ait le poids d'une plume aux yeux du pays et de la Chambre, l'honorable député aura à soulever une agitation ailleurs que dans la presse partisane, et à signaler un soulèvement spontané de la population dans tout le pays pour protester contre ces conditions.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. FOSTER. Dans les observations que j'ai faites à la Chambre je me suis occupé des points nouveaux et saillants de l'objection soulevée par l'honorable député de Queen. Je n'ai pas épuisé la série de tous les points soulevés et qui n'étaient que la répétition des objections soulevées et auxquelles il a été amplement répondu dans des discours précédents. Dans les observations que je vais faire maintenant à la Chambre, je veux d'abord, M. l'Orateur, parler de trois grands faits généraux, sur lesquels, je pense, est fondée la nécessité où nous sommes de prendre l'attitude que nous adoptons à l'égard de toute cette question du chemin de fer. Je veux donc dire quelques mots de la question telle qu'elle nous est présentée dans les résolutions soumises à la Chambre. Ensuite, je me propose, comptant sur la bienveillante indulgence de la Chambre, de m'occuper un peu des raisons qui ont été apportées contre ces résolutions. D'abord, à propos des trois grands faits généraux sur lesquels, comme je le pense, s'appuie la politique de ce gouvernement au sujet du chemin de fer, telle qu'exposée en sa dernière forme dans les propositions soumises à la Chambre, nous entendons souvent dire que le pays ne compte pas beaucoup sans la population. La chose est bien vraie; mais je crois qu'il est également vrai que la population ne compte pas beaucoup sans le pays. Je ne crois pas, M. l'Orateur, que la matière soit le facteur le plus important dans le développement de la grandeur nationale, et pour donner à l'existence de la nation un caractère de permanence.

Je crois, M. l'Orateur, qu'il existe un sentiment indéfinissable, mais très fort et très puissant, qui porte quelquefois le nom de patriotisme, signalé comme un des faits les plus importants consignés dans l'histoire du passé, qui ne contribue pas moins au développement du progrès dans le présent, et qu'aucun homme d'État, qu'aucune assemblée délibérante ne peut se permettre d'ignorer. C'est ce sentiment qui nous rend fiers de notre pays et confiants dans son avenir, qui crée chez nous le désir, un désir puissant, d'en faire le rival, et si la chose est possible, le supérieur de tout autre pays, sentiment qui soulève les plus grandes forces d'une nation et les porte à réaliser ce désir, qui unit ensemble des parties différentes, des opinions divergentes et des intérêts contraires pour atteindre le but visé, qui illumine d'espoir et de confiance les phases les plus obscures du développement d'une nation, et qui couronne de succès éclatants les impossibilités apparentes. Je crois que ce sentiment serait un facteur indispensable au développement de n'importe quelle nation, même pour celles qui sont pourvues de plus abondantes ressources matérielles, et il a été démontré à maintes reprises que ce sentiment a produit des transformations étonnantes, qu'il a créés, avec des éléments disjoints placés dans des circonstances difficiles, de belles nationalités qui se sont perpétuées. Si vous, M. l'Orateur, et la Chambre me le permettez en m'excusant, je ferai remarquer qu'il y a nombre d'années, alors que j'étais sur les bancs de l'école et que je faisais mes premières explorations dans le champ merveilleux de la géographie et de l'histoire, que je suivais avec l'ardent enthousiasme de l'enfant, la naissance, le progrès, la croissance et l'épanouissement splendide de la grandeur nationale, je m'intéressais à tous les progrès, je prenais part à tous les combats, j'étais peiné de tous les revers et je me réjouissais de toutes les victoires; et je me rappelle fort bien le sentiment qui dominait souvent mon cœur et qui me faisait désirer de devenir aussi citoyen d'une grande nation—qui eût eût une histoire du passé pleine de grandeur ou un avenir qui promît de la grandeur pour lui-même. J'en sentais le besoin; je sentais qu'un certain esprit m'animait, et je voulais que le vide fut comblé dans mon cœur.

En grandissant, j'ai éprouvé d'une façon encore plus ardente le désir d'avoir un pays dont je puisse être fier, dont les perspectives d'avenir fussent grandes et dont on pût dire qu'elles étaient presque illimitées. Il y avait beaucoup

d'autres enfants ayant les mêmes dispositions dans des écoles semblables, sur toute la surface du Dominion, qui éprouvaient le même besoin et qui sentaient le même désir dans leur cœur. Il y avait eu dans les générations précédentes des enfants qui avaient éprouvé le même besoin et senti le même désir. Ces enfants des générations antérieures ont grandi et sont devenus des hommes, mais n'ont pas perdu leur désir. Ceux de ma génération grandissent et deviennent des hommes, mais il n'ont rien perdu de l'ardeur et de la force de ce désir, et de ce désir des générations d'autrefois et nourri dans les générations venues depuis, est sortie l'idée de la Confédération, qui est devenue un fait accompli en 1867. Je l'ai saluée à son aurore malgré toutes les difficultés et toutes les circonstances dont elle était entourée. J'ai laissé à de plus âgés que moi la soin de régler ces difficultés. Il me suffisait que l'idée qui avait germé en moi, que j'avais nourrie et qui était devenue forte, eût enfin reçu un corps, se fût greffée sur le pays. Nos quatre provinces sont devenues un pays. L'existence provinciale bornée dans d'étroites limites a pris de l'épanouissement et est revenue aux différentes parties des provinces confédérées munie d'une âme et d'une impulsion nouvelle. Mais ce n'est pas tout ce qu'il fallait. Ces quatre provinces du Canada qui sont devenues un seul dominion étaient vieilles; leurs noms étaient connus; elles étaient connues depuis le dix-septième siècle. Les noms du Haut et du Bas-Canada, du Nouveau-Brunswick, et de la Nouvelle-Ecosse étaient de vieux noms familiers dont la mention n'excitait pas de nouvel enthousiasme, ne réveillait aucun intérêt et n'avait aucun attrait. En dehors de l'impulsion que la confédération de ces quatre provinces a donnée à la vie de la population, la Confédération de 1867 n'a pas donné tout ce dont on avait besoin. Il fallait après cela le choc électrique d'une idée nouvelle; l'idée nouvelle qu'une région située en arrière de nous ayant des ressources illimitées; qu'une contrée d'un magnifique avenir et une fertilité merveilleuse, devait devenir l'arrière-plan du vieux tableau afin d'attirer sur nous l'attention non-seulement des peuples qui nous sont unis par le sang ou par l'amitié, mais celle de tout le monde civilisé. La même chose devait nécessairement arriver ici qu'en Europe au moment où la vie est devenue stagnante. Sa population portant les yeux au delà de l'océan entrevoyait dans le lointain les rivages d'un pays nouveau, s'ouvrait un nouveau monde et sentait une impulsion qu'elle n'avait pas connue durant des siècles.

On se livra à de nouvelles entreprises, et les émigrés venus du vieux monde se sont répandus dans le nouveau; de ce fait est venu plus d'une source de progrès qui ont trouvé non-seulement du développement dans le nouveau monde, mais ont provoqué ce fort mouvement, cette largeur d'idée, ce puissant esprit de liberté qui, retournant dans la mère-patrie, a fait plus pour amener la liberté du gouvernement et du développement social que toutes les influences que nous connaissons. La même chose était devenue nécessaire lorsque les Etats de la Nouvelle Angleterre furent devenus vieux. Tout de suite le grand ouest fut ouvert. Une merveilleuse arrière-contrée pleine de vastes promesses pour le développement de ses plus riches ressources a attiré l'attention de l'Europe, a amené les flots de l'émigration, et a amené dans une grande mesure l'esprit d'entreprise et l'impulsion de l'existence.

La même chose absolument était nécessaire pour la Confédération de 1867, et elle s'est produite en 1870 et en 1872. Le Nord-Ouest a été ouvert; il a été annexé aux anciennes provinces, et nous avons eu un Dominion qui s'étendait depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique et qui possédait alors les vastes ressources, la grande fertilité, la puissance étonnante qui ont été mis sous les yeux du monde et ont attiré son attention. En 1867, nous avons gagné un pays. En 1870 et 1872, nous avons donné de vastes limites à ce pays, de façon à pouvoir être plus fiers, ayant de plus grandes ressources et de plus belles perspectives à l'époque

M. FOSTER

du premier fasionnement des provinces. Mais il fallait encore autre chose. Les éléments dont ce pays nouveau a été composé en 1871-72 étaient bien variés et bien dispersés. Les habitants de la Colombie-Britannique n'avaient guère entendu parler des habitants de la Nouvelle-Ecosse et de ceux du Nouveau-Brunswick. La province de Québec, où il y a une langue différente, un sang différent et un mode différent d'exprimer ses aspirations religieuses, était inconnue de la population des provinces maritimes et même de la population des provinces occidentales et plus nouvelles. La chose était nécessaire afin d'avoir un grand pays dont nous puissions être fiers et afin d'avoir un pays uni. Le même esprit qui nous a amenés dans la confédération en 1867, qui a produit l'agrandissement de notre territoire en 1870, ne s'est pas arrêté, ne s'arrêtera pas, ne s'arrêtera jamais tant que les parties fusionnées resteront unies de la meilleure façon possible. Quelle est la meilleure manière de grouper les peuples ensemble et de les unir? Si nous jetons un coup d'œil en arrière sur l'histoire du monde, qu'est-ce que nous trouvons pour faire ces choses? Nous trouvons d'abord la race et le langage. La population d'une même race, celle d'une même langue séparée des autres populations de races et de langue différentes, s'est trouvée alliée avec elles; elles sont fusionnées, unies, forcées de faire une communauté par elles mêmes et de grandir en ayant les mêmes intérêts et les mêmes fins.

Voilà, M. l'Orateur, les deux choses principales qui ont constitué la nationalité grecque, qui, avec une langue différente et un sang différent, a surgi dans l'ancien monde; qui, avec une langue qui n'était pas parlée par ceux qui l'environnaient, a fait des habitants extérieurs des barbares et s'est resserrée dans les lions puissants et perpétuels de la vie nationale. Il y a une autre influence qui peut unir les pays—c'est l'influence du gouvernement. Un pays croît avec une forme républicaine de gouvernement; un autre avec une forme monarchique. Le fait seul que ces deux formes existent à côté l'une de l'autre—des formes différentes de gouvernement—a pour tendance d'unir ensemble tous ceux qui vivent sous une forme de gouvernement et de produire l'union de tous ceux qui vivent sous l'autre forme de gouvernement, et de porter ainsi les nationalités à se tenir plus unies entre elles dans l'intérêt de leurs relations mutuelles. Il y a aussi, je crois, une autre influence qui unit les nationalités. C'est l'influence de la similitude ou de l'unité des institutions—je prends le mot institutions dans son acception la plus large, en prenant les institutions de bienfaisance, de charité et de religion, les institutions d'éducation, tout ce que nous pourrions grouper sous ce large terme d'institutions d'un peuple. Ce sont là les trois grandes influences qui, je crois, jusqu'à un certain point dans le passé et jusqu'à un certain point maintenant, tendent à unir les groupes de population en une agrégation nationale, et à créer pour eux les mêmes aspirations et le même intérêt. Le but que j'ai en m'écartant tellement de la question—comme quelques honorables députés peuvent le penser—est celui-ci: montrer que dans ce pays neuf, aucune de ces trois influences ne peut être considérée comme un facteur dans la composition d'une nationalité complète et unie pour le Dominion du Canada. Ce ne peut être la race ni la langue, car la nation située au sud de nous a le même sang dans ses veines, parle la même langue que nous, et il n'y a pas de ligne de division entre les deux pays, conséquemment cela ne force ni l'un l'autre à chercher en soi-même l'unité et l'homogénéité. Il n'y a pas non plus, de différence suffisante de gouvernement entre nous et le pays situé au sud de nous. Quand nous en arrivons à chercher l'essence de ces deux formes de gouvernement, nous trouvons qu'il y a une différence fondamentale qui est de la plus haute importance et qui, je l'espère, en exprimant ici ma pensée et mon sentiment actuels, se perpétuera au lieu de s'effacer; mais pour la grande masse de la population de ces deux pays, il n'y a pas de différence perceptible, dans le gouvernement, qui devrait les tenir sé-

parés. Il n'y a pas non plus de différence perceptible dans les institutions. La forme de notre système d'institution publique, celle de nos établissements religieux, tout ce que comprend notre terme institutions, se ressemblent beaucoup. Qu'est-ce donc, aujourd'hui et dans ce pays, à propos des deux nations dont je parle, le peuple du Canada et celui des Etats-Unis, qui peut nous porter à nous tenir dans les liens de l'unité nationale, avec une homogénéité d'aspiration, et une homogénéité d'intérêts? Je pense que je serai compris de tous en disant qu'il n'y a qu'une chose pour le faire: c'est un moyen de communication continue, rapide, ininterrompue, entre toutes les parties du pays, rendant facile l'accès de toutes les différentes sections du pays. Voilà ce qui nous unira. Nos marchands doivent tous se connaître, depuis la Colombie-Britannique jusqu'au Cap-Breton; nos groupes de populations doivent tous se connaître, depuis les provinces maritimes jusqu'aux provinces qui peuvent être formées au fond du Nord-Ouest; nous devons nous rapprocher comme les membres d'une même famille. L'Ontario doit cesser de rester contre son grand lac et de croire qu'elle peut se suffire à elle-même et ne pas s'occuper de ce qui l'entoure, surtout des petites provinces situées sur le bord de la mer; les petites provinces situées sur le bord de la mer doivent oublier leurs préjugés contre les provinces supérieures et doivent faire plus amples connaissances avec elles pour leurs relations sociales et leurs intérêts; la province de Québec doit tendre la main à la population des autres provinces, et nous, des autres provinces, nous devons faire plus ample connaissance avec nos confrères de la province de Québec; apprendre à les mieux connaître et à les mieux aimer.

De toute façon donc, quoiqu'il puisse arriver, pour joindre les intérêts commerciaux, les intérêts sociaux, tous les intérêts des différentes parties de cette grande confédération, voilà ce qui nous tiendra ensemble et fera de nous une unité vivace et de progrès au point de vue de la nationalité ou du pays. Faisons maintenant un pas de plus. Quel moyen de communication pouvons-nous avoir pour joindre ces provinces ensemble? Pouvons-nous avoir des communications par eau qui seraient suffisantes? Non, la chose est impossible. A part la difficulté qu'il y aurait à nous procurer une communication par eau pour toutes les saisons de l'année sur la plus de la moitié de ce continent, il y a six mois de l'année où ou te cette distance est pour nous infranchissable. Le seul moyen de communication praticable, continue, ininterrompue et uniforme, c'est la communication donnée par la construction, le parachèvement et la mise en opération d'une voie ferrée transcontinentale qui reliera les provinces de l'extrémité est et celles situées à l'extrémité ouest par des liens commerciaux et mettra en relations toutes les différentes parties de ce pays. Toute cette partie de mon argumentation, relativement aux deux autres, a cette portée: je crois sincèrement que si tous les hommes politiques de 1867 et tous les journaux de 1867 s'étaient unis pour détruire l'idée de la Confédération des provinces, ils auraient pu en retarder l'exécution, mais une génération ou deux auraient produit un groupe d'hommes politiques et une presse qui auraient exécuté et réalisé l'idée de l'union des provinces, union qui a été si longuement désirée. Je crois aussi que si toutes ces différentes influences avaient cru devoir s'opposer à la chose, s'opposer à l'établissement et à l'union de ces provinces du territoire du Nord-Ouest et des provinces les plus éloignées, elles auraient pu entraver et retarder l'affaire pendant un certain temps; mais la chose tenait au cœur du peuple; elle ne pouvait être retardée que pour un temps; il fallait qu'elle portât fruit et qu'elle fût accomplie. Je crois aussi sincèrement et sérieusement que l'idée que la Confédération des quatre provinces n'est pas complète, que la Confédération et l'union de toutes les parties de ce Dominion ne sont pas complètes, qu'elles ne seront complètes que lorsque nous aurons comme lien un chemin de fer transcontinental et canadien pour joindre toutes les parties

de ce grand Dominion ou un même ensemble de relations commerciales et sociales. J'étais en faveur de la Confédération parce qu'elle nous donnait un pays; je désirais que ce pays eût les larges limites dans lesquelles nous sommes aujourd'hui circonscrits, parce que cela nous donnait un pays sans bornes. Je suis en faveur, et je ne pourrais pas être autrement qu'en faveur de l'exécution rapide et certaine de ce qu'il nous faut nécessairement pour faire de nous un peuple uni, heureux, progressif et ayant une existence assurée. Voilà l'expression de mon opinion au sujet de ces trois grands faits qui conduisent inévitablement à la politique adoptée par ce parti, proposée par le gouvernement composé de membres de notre parti; politique qu'ils ont inaugurée et pour l'application de laquelle nous sommes à délibérer sur les propositions qui nous sont soumises. Quand nous venons à ce principe fondamental, qu'il nous faut un chemin de fer, un chemin de fer transcontinental pour exécuter complètement l'idée de l'unité de l'homogénéité de ce pays, nous voyons que trois grands projets sont proposés ou ont été proposés à la population de ce pays. Il y a eu, M. l'Orateur, le projet de 1872 qui offrait d'accorder 51,700,000 acres de terres et \$30,000,000 à une compagnie pour la construction du chemin. Il y a eu un deuxième projet en 1874 par lequel on proposait d'accorder \$10,000 comptant par mille comme subvention, 10,000 acres de terre par mille aussi comme subvention, et 4 pour 100 sur toute balance regardée comme nécessaire pour compléter les travaux mentionnés aux différents contrats, pendant une période de vingt cinq ans. En 1881, il y a eu un troisième projet au sujet duquel nous sommes à délibérer—jusqu'à un certain point—par lequel on devait donner à une compagnie \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre, et une partie complétée du chemin de fer valant \$28,000,000.

Je dois dire, M. l'Orateur, que dès le commencement de l'étude de cette grande question, il a été décidé que ce chemin devait être construit, si la chose était possible, non par le gouvernement, mais par une compagnie. Eh bien! de ces trois projets, lequel devons-nous adopter et considérer comme le meilleur dans l'intérêt du pays? Il n'est plus question des deux projets dont j'ai d'abord parlé. Pourquoi? Parce qu'on n'a pu trouver personne pour accepter les conditions offertes. Le troisième projet est devenu d'exécution praticable parce qu'on a trouvé une compagnie disposée à l'entreprendre à cette condition et à activer la construction du chemin en vue du parachèvement rapide. Je dis donc que ceux qui croient à la nécessité de la construction d'un chemin de fer transcontinental pensaient qu'il devait être construit aussi rapidement que possible et qu'il n'y avait pas d'autre projet à adopter que celui de 1880-81, accepté par une compagnie, et qu'on a considéré depuis comme devant être nécessairement exécuté. C'est pourquoi nous avons eu la discussion de 1880-81. Le parlement en est venu à une certaine conclusion; il a ratifié le contrat; il a posé des conditions strictes, et il a voulu avoir le parachèvement de ce chemin dont la construction était confiée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour la somme que j'ai mentionnée. Maintenant, il y a eu des raisons qui ont engagé le pays et le parlement à conclure et à ratifier ce contrat. D'abord il fallait espérer le parachèvement du chemin pour une époque fixée, ce qu'on n'avait jamais promis à la population encore. Il nous faisait espérer de voir le chemin fini en 1891. On avait déterminé un temps, et nous avions quelque chose de certain sur quoi nous pouvions compter.

Il y avait une autre raison pour laquelle je crois, le parlement et le pays étaient disposés à ratifier ce contrat, et c'est qu'il y avait ce dont les honorables messieurs de la gauche ont tant parlé, une raison d'espérer qu'il y aurait une fin. On a fixé le coût, il y avait une certaine quantité d'acres de terre et un certain montant d'argent. On a mis des bornes aux obligations du pays, et la population a été contente de savoir enfin ce que coûterait au pays, en toute

probabilité, la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Il y avait aussi une troisième raison que voici; c'est qu'il valait mieux que le gouvernement ne construisît pas la voie. Je puis dire que je n'ai pas la moindre objection à ce que le gouvernement mette un chemin de fer en exploitation. De fait, plus je vieilliss et plus j'approfondis les choses, plus j'entretiens l'opinion que ce ne serait pas une mauvaise affaire pour le gouvernement que de posséder et d'exploiter les chemins de fer du pays. Je ne suis donc pas disposé à m'opposer à ce que le gouvernement exploite un chemin de fer. Mais j'ai compris le danger signalé par d'autres et que, j'en suis sûr, le pays a aussi compris—le danger du risque que courrait le gouvernement qui essaierait de construire un chemin de fer ayant de pareilles proportions et entraînant de telles dépenses. Le patronage et les rancunes de parti dont il faut tenir compte dans l'adjudication des contrats, dans leur exécution et dans la critique qui en est faite, sont des objections presque insurmontables pour une compagnie qui entreprend de construire un chemin qui a de telles dimensions et qui coûte autant. Le pays était désireux de ratifier le contrat pour trois raisons particulières: d'abord cela fixait le temps auquel le chemin serait terminé; ensuite cela mettait un terme aux dépenses à encourir; troisièmement le chemin était construit par une compagnie et cela faisait éviter le risque et les dangers inhérents à la construction d'un chemin aussi long par un gouvernement formé par un parti politique. Voilà pour ce qui concerne le contrat.

Maintenant, M. l'Orateur, en 1881, la compagnie s'est mise à l'œuvre. Elle a, je dois le dire, fait preuve d'une grande énergie et de beaucoup d'esprit d'entreprise. C'est un fait que ni le pays en général ni aucune partie de la population ne contestent. Elle s'est conformée de bonne foi aux stipulations du contrat et a de bonne foi construit un chemin de fer de beaucoup supérieur à celui qu'on lui a donné comme modèle. Elle a mis de la force, de l'énergie et de la puissance dans l'entreprise, tellement qu'à la fin de 1883, elle a 1,131 milles de chemin de complétés sur la ligne-mère à l'ouest, avec 269 milles d'embranchements complétés, équipés et mis en exploitation sur la même ligne-mère, avec en sus environ 470 milles à l'est de Callander, ce qui comprend les embranchements et la ligne-mère depuis Montréal et Brockville en allant à l'ouest jusqu'à Callander et gagnant Algoma-Mills. Voilà ce qui a été fait par la compagnie, et elle a fait plus que cela. L'esprit d'entreprise et l'énergie qu'elle a déployés ont été tels; la rapidité avec laquelle elle a exécuté les travaux a été telle qu'elle a créé chez la population la croyance que le chemin serait terminé en 1886 et non en 1891. De sorte qu'en face du pays et du monde, elle peut, à la fin de l'année 1883, montrer qu'elle a exécuté tous les travaux dont j'ai parlé et donner au Canada et à tous les pays qui s'intéressent au Canada l'espoir que ce chemin serait entièrement construit vers 1886. Maintenant, M. l'Orateur, on nous fait voir une autre phase de la question—c'est, je dois le dire, une phase de la question aussi mal venue qu'elle était peu attendue, aissi désagréable aux messieurs qui siègent de ce côté-ci de la Chambre qu'à ceux qui siègent de l'autre côté; une phase de la question que le pays et nous espérons ne jamais voir et que nous regrettons de voir arriver. Quelle est cette phase? Pour la session de 1884, on s'adresse au Parlement, par l'entremise du gouvernement, et l'on dit: Nous avons fait espérer au Canada et au monde que le chemin serait terminé en 1886.

Nous avons basé nos espérances sur des calculs que nous pensions bons et que nous croyions devoir se réaliser. Nous sommes forcés aujourd'hui de venir vous dire que nous devons nous en tenir à notre premier contrat, et finir le chemin en 1891; autrement, pour le terminer vers la fin de 1885, nous sommes obligés de vous demander un prêt. Voilà la question soumise au parlement et au pays—d'un côté 1891, et d'un autre côté 1885 avec un prêt.

M. FOSTER

Maintenant M. l'Orateur comme membre indépendant de cette Chambre.....

Quelques VOIX: Ecoutez, écoutez.

M. FOSTER: Je présument, M. l'Orateur, que nous allons entendre de la part des députés de la gauche un chœur général d'écoutez, écoutez. Je dirai à ces honorables messieurs qui sont en ce moment si prodigues de leurs écoutez, écoutez, que bien que pour eux la chose puisse être tout à fait inouïe et inattendue, cependant il est parfaitement possible qu'un homme siégeant parmi un des deux groupes de cette Chambre, tout en appuyant de toutes ses forces et de toute son ardeur le parti de son choix, dans les grandes lignes de la politique, se forme un jugement comme penseur et investigateur indépendant sur chaque matière qui n'est pas une question de parti. Ce qui s'est passé dans cette Chambre pendant la présente session me conforme dans cette opinion. Il a été donné plus de votes indépendants et isolés par des membres de cette Chambre appartenant au parti conservateur, que par des membres de la gauche. Et, appuyant un parti, et néanmoins pensant et voulant penser d'une manière indépendante, et arriver à une conclusion indépendante, je dis que je dois étudier cette question et voir si elle est raisonnable ou non.

Mais, M. l'Orateur, quelles raisons la compagnie a-t-elle données, lorsqu'elle s'est adressée à ce gouvernement et au parlement? Voici ce qu'elle a dit: Eu égard à une hostilité et à des combinaisons hostiles dans le pays et à l'étranger; vu une dépréciation des valeurs et une diminution des prix des stocks; à raison de la difficulté de réaliser les sommes considérables qui sont nécessaires pour exécuter cette entreprise gigantesque, avec des terres pour lesquelles il est impossible jusqu'à un certain point, d'obtenir promptement de l'argent et qui si elles étaient offertes en vente ne rapporteraient que des prix ruineux, nous venons vous dire: nous avons les moyens suffisants, nous avons besoin d'un prêt; nous vous paierons un intérêt raisonnable; nous finirons le chemin à la fin de 1885; nous vous demandons d'examiner si notre proposition est raisonnable ou non. La compagnie ne vient pas, M. l'Orateur, s'agenouiller devant cette Chambre; mais elle vient comme un homme qui marcherait la tête haute et dirait au gouvernement et aux Chambres: nous avons une proposition raisonnable à vous faire; nous vous demandons un prêt; nous vous paierons un intérêt aussi élevé et même plus élevé que celui que vous pouvez obtenir ailleurs; nous vous donnerons des sûretés suffisantes; voilà votre part du marché; y consentez-vous? Vous nous aiderez sous certains rapports, et nous vous serons utiles sous certains autres rapports; si vous acceptez notre proposition, c'est fort bien; si vous ne le voulez pas, c'est encore bien; et nous nous en tiendrons aux termes du premier contrat. Ce que j'ai à décider d'après mon propre jugement, c'est si ces raisons sont raisonnables ou non. Examinons la première.

A-t-il été manifesté de l'hostilité, et a-t-on formé des combinaisons hostiles à cette compagnie? Je crois qu'aucun député ne répondra dans la négative; je ne crois pas que les honorables députés de la gauche le nieront. Je me rappelle que l'honorable député de Queen (M. Davies) a avoué qu'il en avait été ainsi; mais il ne voyait pas pourquoi, dans ce cas, la compagnie se mettrait à pleurnicher, suivant son expression élégante et classique.

Il y avait aussi un sentiment d'hostilité. De quelle manière a-t-il été manifesté? Il l'a été par des combinaisons hostiles de chemins rivaux formées sur les grands marchés monétaires du monde. Il l'a été par des articles hostiles envoyés de ce pays à des journaux américains, et par des dépêches télégraphiques envoyées en Angleterre. Tout ceci et cent différents exemples démontrent le fait aussi clair que l'est le soleil à midi, qu'il y a eu des combinaisons hostiles, qu'il y a eu de l'hostilité tant dans le pays qu'à l'étranger,

et que cette hostilité a dû nuire et a nu aux sûretés et à l'actif de la compagnie.

La deuxième allégation est-elle raisonnable, savoir, qu'il y a dans le pays une dépression générale des valeurs, et une démoralisation sur le marché et une baisse dans la valeur des stocks ? Nous n'avons qu'à lire la liste des stocks, qu'à jeter un coup d'œil rapide sur les tableaux du commerce de l'univers pour les huit, six ou quatre derniers mois, pour établir ce fait. Je dis en conséquence que la compagnie avait raison d'alléguer que la démoralisation qui régnait sur le marché monétaire et la baisse des valeurs l'avaient empêchée de réaliser beaucoup de son actif.

Quant à la troisième allégation elle est éminemment raisonnable. Alléguer que lorsqu'elle avait fait ses calculs et ses estimations, il y a des mois et des années, elle n'avait pas prévu les difficultés qu'elle a rencontrées lorsqu'il lui a fallu faire face aux dépenses nécessaires, prélever le montant nécessaire pour faire face à ces dépenses, et prélever ce montant en deux années, sur des terres dont la vente est relativement lente, et sur du stock pour lequel il n'y avait pas de prix à cette époque, eu égard à la démoralisation qui régnait sur les marchés ; alléguer ces choses, c'est donner une bonne raison. Je ne puis, député indépendant, basant mon opinion sur les données que j'ai devant moi, refuser d'admettre que ces raisons sont bonnes et que je suis tenu, eu égard aux intérêts en jeu, de les examiner avec la plus grande loyauté et la plus grande impartialité.

A part ces considérations, la question se réduit à ceci : Y a-t-il quelque grande ou importante raison qui s'impose à mon esprit et qui me porte à croire qu'il est préférable, dans l'intérêt du pays, que le chemin soit terminé en 1885, au lieu de ne l'être qu'en 1891 ? Voilà la première question que j'ai à décider. Rappelez-vous que je suis en faveur du chemin comme moyen de réaliser l'unité nationale et le progrès national. Rappelez-vous que je crois que cette compagnie a excessivement bien réussi jusqu'à présent dans la poursuite de l'entreprise. Rappelez-vous que je prends en considération, comme je dois le faire, son allégation qu'en égard aux circonstances dont j'ai parlé, elle a été trompée dans ses calculs. La question que je dois décider est celle-ci : le parachèvement du chemin en 1885 offre-t-il des avantages suffisants pour nous engager à faire ce qui est représenté comme raisonnable et nécessaire dans les résolutions soumises à la Chambre ? Je crois avoir décidé cette question suffisamment, du moins pour me faire agir d'une certaine manière.

Une raison pour laquelle il est mieux que le chemin soit terminé à la fin de 1885, c'est qu'il est de l'intérêt de tout le Canada qu'il en soit ainsi. Je sais que les honorables députés de la gauche vont appeler raison de sentiment celle que je vais donner ; en conséquence je ne m'abstiendrez pas de la donner. Grâce à l'esprit d'entreprise et à l'énergie que ce pays a montré en décidant de faire, avec ses 4,500,000 âmes, ce qui, de la part du pays situé au sud de notre frontière, avec ses 38,000,000 d'habitants, a été considéré comme une entreprise hardie et audacieuse, le Canada a acquis un certain nom et un certain prestige auprès des populations de l'Europe et même de tout le monde civilisé.

Je suppose qu'un individu annonce qu'il va exécuter quelque grand tour de force, et qu'à la veille de la représentation, lorsque les spectateurs sont rassemblés, et que l'attention de la foule est concentrée sur lui, lorsque ses représentations précédentes ont porté à croire qu'il pourra faire ce qu'il a annoncé qu'il exécuterait ; je suppose qu'après cela, au dernier moment, il manque à sa parole, il perdrait sa réputation. C'est ainsi, mais dans une mesure plus grande et plus importante, que le prestige et la réputation du Canada seraient amoindris si nous allions maintenant suspendre l'exécution de cette entreprise. Dans des centaines et des milliers d'habitations, en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, on est rassemblé ce soir autour du foyer, et l'on parle de cette courageuse Confédération canadienne, qui, avec ses 4,500,000 âmes, a entrepris de relier

toutes ses parties en construisant un chemin de fer de 3,000 milles de longueur. On lit les documents qui ont été distribués par ce gouvernement et par cette même compagnie de chemin de fer, et les pensées, les sentiments et les sympathies de ces gens se portent vers le Canada comme champ d'immigration, et comme pays dont les habitants sont pleins d'énergie et d'esprit d'entreprise, ainsi que le démontre le fait qu'ils ont entrepris et promis d'exécuter cet ouvrage gigantesque pour 1886. M. l'Orateur, ces promesses ne sont-elles pas remplies ? Que cette idée soit un jour abandonnée, et ils se réuniront encore autour de leurs foyers, et diront : Ah ! il y a eu un fiasco en Canada ; on avait entrepris plus qu'on ne pouvait faire ; on avait promis de belles choses, mais on n'a pas tenu parole ; et le prestige du Canada disparaîtra ; une partie au moins de l'attrait qu'offrirait ce pays, comme champ d'immigration, disparaîtra, et le nom, la réputation et les intérêts du Canada en souffriront considérablement. Je conclus par conséquent—les honorables messieurs pourront prendre mon opinion pour ce qu'elle vaut—qu'il importe que ce projet soit exécuté ; que l'opinion générale est qu'il devrait être exécuté, et qu'il importe que l'on continue dans l'intérêt et pour la réputation et le crédit du Canada à l'étranger.

Mais la grande question de l'immigration est intimement liée à ceci. Personne ne doute que la construction et le parachèvement de ce grand chemin de fer transcontinental ne soit une des meilleures choses que le pays ait mises de l'avant pour attirer des immigrants de toutes les parties du monde d'où nous vient notre immigration. Il n'y a pas de doute que l'ouverture d'un pays aussi vaste, par une ligne ininterrompue de chemin de fer, de manière que les habitants de cette contrée puissent avoir une communication avec la mère-patrie, et communiquer de diverses manières avec l'étranger, n'ait été de la plus grande importance et de la plus grande utilité pour attirer des immigrants dans cette contrée, et non-seulement pour attirer ceux qui sont déjà venus ici ; mais aussi pour inspirer ce sentiment de désir, ce sentiment d'aspiration, ce sentiment qui dit : voilà le pays où nous irons, si nous partons d'ici ; un sentiment qui est comme une semence jetée dans un terrain fertile, qui produira avec les années une immigration croissante pour le Canada. Je crois que si aujourd'hui le parlement du Canada décidait que ce grand ouvrage sera suspendu et ne sera pas terminé à l'époque promise, qu'il va traîner jusqu'en 1891, ceci restreindrait considérablement l'immigration venant au Canada. Ainsi, dans l'intérêt de notre immigration, je suis en faveur du parachèvement de cette entreprise en 1885.

Il y a aussi des raisons dans le pays même. Une des premières, c'est le développement du Nord-Ouest. Un membre de la gauche a dit : ne pouvons-nous pas aller aujourd'hui au Nord-Ouest ? Oui, nous le pouvons, mais nous sommes obligés pour cela de traverser un pays étranger.

Quelques VOIX : Non, non.

M. FOSTER : Ces honorables messieurs n'ont pas vécu jusqu'à ce jour ; ils n'ont pas senti les neiges qui sont tombées sur leur tête et vu les glaces qui ont couvert les rivières durant toutes ces années, sans apprendre qu'il y a une partie considérable de l'année durant laquelle il est impossible d'obtenir cette communication rapide, sûre et ininterrompue dont nous avons besoin pour les fins pour lesquelles ce chemin de fer transcontinental doit être construit.

M. l'Orateur, il y a une raison de sentiment, mais c'est une raison puissante. Que penseriez-vous de votre vie de famille, quel intérêt auriez-vous à votre maison si, chaque fois que vous vous levez de table pour vous rendre à votre bibliothèque, vous étiez obligé de traverser des chambres appartenant à une autre personne, contrôlées par cette dernière ? Vous sentiriez-vous dans votre propre maison ? Auriez-vous le même attachement à son toit ? A part les inconvenients qui seraient inévitables, vous ne vous sentiriez pas chez vous, sous votre propre toit. Les honorables dé-

putés de la gauche peuvent croire que ceci est très drôle, et ils peuvent sourire, mais cette raison a de la force à mes yeux et aux yeux de tout le pays ; elle aura de l'influence sur notre politique, au sujet de cette question. Il connaît bien peu de chose en fait de chemins de fer celui qui ne sait pas que lorsqu'une compagnie a là-bas une ligne de 1,000 milles, et un tronçon de 500 à 600 milles de ce côté-ci, et que le seul moyen de relier ces deux tronçons est de se servir, pour le transport du fret et des voyageurs, d'une ligne appartenant à un autre pays, avec des tarifs hostiles, et un autre système, et tous les inconvénients qui peuvent se rencontrer ; il connaît peu de choses en fait de chemins de fer celui qui ne sait pas que les dépenses et les inconvénients inhérents à cet état de choses, constituant les plus forts arguments que peuvent employer ces gens pour obtenir une ligne indépendante et d'entier parcours. Par conséquent, je dis que nous n'avons pas une voie de communication telle qu'il nous faudrait à partir de ces anciennes provinces jusqu'au cœur des territoires du Nord-Ouest. Je dis que nous avons besoin de cette ligne, que le développement du Nord-Ouest dépend de sa construction, que le nombre d'immigrants qui se dirigent de ce côté, la quantité des produits qu'on y récolte, la quantité de minerai qu'on extrait des mines de cette contrée, et tout le développement de cette dernière dépendent, peut-être plus que nous le croyons, de la communication rapide, continue et ininterrompue qui existera entre l'est et l'ouest de notre pays—l'est, plus ancien et plus fort, mais l'ouest plus nouveau, et susceptible de plus grands progrès et du plus grand développement.

Le développement de notre Colombie-Britannique le réclame. Depuis notre union avec la Colombie-Britannique, M. l'Orateur, cette province est restée isolée, et les trois-quarts, les cinq sixièmes, les dix-neuf vingtièmes de ses habitants nous sont restés étrangers en fait de commerce et de relations sociales ; et restera-t-elle ainsi jusqu'en 1891, avec tous les désavantages qui résultent de son isolement ? Mais si nous mettons ce projet à exécution, et que nous terminions le chemin en 1885, la Colombie-Britannique et ses ressources seront ouvertes six ans plus tôt au courant de l'entreprise qui s'y portera, et le trafic et le commerce s'en écoulent six ans plus tôt. Est-ce que ceci n'est rien pour la Colombie-Britannique, n'est rien pour le Canada ? Je soutiens que c'est quelque chose pour les provinces situées sur la mer, et que c'est très important pour le reste de cette grande Confédération située à l'est.

Mais, M. l'Orateur, notre commerce et nos industries le demandent. Nous construisons un chemin de fer transcontinental, et ne savons nous pas que le commerce augmente en proportion des facilités commerciales ? Je veux, M. l'Orateur, me convaincre autant que possible que les circonstances diffèrent aujourd'hui de ce qu'elles étaient jadis, à l'époque des premiers établissements de ce pays et des autres pays nouveaux. Aujourd'hui les gens se dirigent vers les pays d'où ils peuvent facilement s'éloigner et où ils peuvent facilement se rendre. Ils suivent le parcours du chemin de fer ; et quant aux embranchements, je maintiens que si la ligne-mère est complètement terminée et équipée en 1885, au lieu de ne l'être qu'en 1891, il sera construit d'ici à 1891 un nombre beaucoup plus grand d'embranchements que si l'on ne terminait la ligne-mère qu'en 1891.

Quelques honorables députés désirent vivement qu'il soit construit des embranchements. L'honorable député de Haron-Sud (sir Richard Cartwright) a déclaré qu'il croyait qu'il aurait mieux valu pour le pays et le Nord-Ouest que ce chemin se fût arrêté à Winnipeg, et que l'on eût permis aux gens de construire des embranchements à l'ouest de Winnipeg. Où construire des embranchements ? je le demande. Mais chacun de ces embranchements deviendrait une ligne-mère. Quelle est l'utilité d'une ligne qui n'atteint pas un centre commercial ? Ces embranchements auraient au moins abouti à Winnipeg, et se seraient raccordés à la

ligne-mère. De sorte que la construction de la ligne-mère doit précéder la construction avantageuse, continue et rapide d'embranchements. Je crois que l'intérêt de notre pays, ainsi que l'intérêt de notre commerce et de nos industries des provinces de l'Est, demandent que cette voie de communication soit établie. Qu'est-il arrivé, M. l'Orateur, depuis cinq ans ? Il a été établi et développé un trafic entre nos industries de l'est et la Colombie-Britannique ainsi que le Manitoba ; et aujourd'hui la population qui exploite les terres et les mines de ces régions occidentales de notre territoire nouvellement établi, ne contribue pas peu à alimenter les industries des provinces de l'Est. Si cette ligne est parachevée en 1885, ces industries n'en souffriront pas. Elle se ressentiront de l'impulsion. Elles pourront alors expédier leurs produits à travers toute cette contrée, sans aucun délai sous forme d'entrepôts ou de tarifs hostiles, et expédier à la Colombie-Britannique ce qui est nécessaire à la population de cette province. Je crois que la construction rapide de ce chemin ne nuira pas à nos industries, mais qu'au contraire elle leur sera très avantageuse. Voilà, M. l'Orateur, quelques unes des raisons qui me poussent à favoriser le parachevement de ce chemin en 1885, au lieu de remettre la chose à 1891—c'est-à-dire pourvu que nous croyions pouvoir raisonnablement le faire.

Maintenant, M. l'Orateur, j'examinerai pendant quelques instants la nature de ce prêt. De quoi s'agit-il ? La compagnie demande à ce parlement un prêt de \$22,500,000. Rappelons-nous que nous devons discuter avec l'idée que c'est un marché *bonâ fide*. Mais, dira quelqu'un, parlez-nous des \$7,380,000, dont une partie a été remise à 1888, et dont le reste sera échu en 1888. En parler ? Ce ne sera pas une dette active pour le pays d'ici à 1888, et si la compagnie exécute sa part d'obligations dans ce marché, ce qu'elle fera, je crois, ce ne sera pas alors une dette active pour le pays, parce que ce sera payé. C'est là une des conditions de cet arrangement. De sorte que le prêt est celui-ci : \$22,500,000 à être payés en 1891, et un prêt éventuel de \$7,380,000, qui repose sur la possibilité ou la probabilité, selon que vous voudrez le considérer, qu'en 1888 la compagnie ne puisse payer ce montant. La compagnie convient, M. l'Orateur, de payer 5 pour 100 d'intérêt sur cet emprunt—soit un taux plus élevé que celui que nous pouvons obtenir ailleurs, et plus élevé que celui auquel nous empruntons. De sorte que, si c'est là un arrangement *bonâ fide*—et nous devons le discuter à ce point de vue—nous allons prêter \$22,500,000 à 5 pour 100, et cet intérêt nous sera payé semi-annuellement.

La deuxième question que j'ai à résoudre est celle-ci : admettant qu'il est mieux que le chemin soit construit pour la fin de 1885 ; admettant que nous sommes capables de fournir le prêt demandé, les garanties sont-elles suffisantes ? Et tant que je ne me serais pas convaincu, avec toute la certitude possible, que la garantie est suffisante, je ne voterais pas pour ces résolutions. Voyons un instant, M. l'Orateur, quelle est la nature des garanties. Nous avons d'abord un chemin de fer d'environ 1,131 milles de ligne-mère, dont la construction a coûté \$23,078,929 ; nous avons 269 milles d'embranchements, à l'ouest de Callander, dont la construction a coûté \$3,759,793 ; nous avons \$353,606, qui ont été dépensés pour améliorer la ligne à l'ouest du lac Travers ; nous avons du matériel de roulage, de l'outillage, des steamers pour la navigation des lacs, et ainsi de suite, valant \$6,870,045 ; et nous avons pour \$4,025,604 de matériaux, moins l'avance de rails, ce qui forme un total de \$38,087,977. Voilà le montant, qui représente le coût réel de la construction de la ligne à l'ouest de Callander, et qui nous sera donné comme partie de la garantie. En outre, il y a à l'est de Callander 457 milles de prolongement de la ligne-mère et d'embranchements, valant \$3,270,351 ; du matériel de roulage d'une valeur de \$300,000 ; des ateliers et des machines valant \$516,032 ; des outils et des machines, \$352,230 ; des immeubles pour têtes de ligne,

valant \$390,790 ; ce qui forme un total de \$5,429,403, valeur de la garantie à l'est de Callander. Si nous additionnons ces montants, nous avons actuellement en sûretés du chemin de fer un total de \$43,517,370. C'est là présentement la valeur réelle des sûretés placées entre les mains du gouvernement pour le prêt demandé. Mais je n'ignore pas le fait, et j'en comprends également l'importance, que cette garantie est telle qu'elle augmente de valeur avec chaque dollar que le gouvernement paie pour l'emprunt stipulé. Ceci est, à mes yeux, un fait important, et je crois que cette Chambre le considère comme tel. Sur l'emprunt de \$22,500,000 que l'on demande à ce gouvernement, \$7,500,000 sont destinés à l'émission d'obligations, et \$15,000,000 seront employés à la construction du chemin. La compagnie a en outre la subvention qui n'est pas encore payée, et que nous lui avons garantie par le contrat de 1881, subvention qui, si la compagnie exécute son contrat, ne nous appartient pas plus qu'un morceau de terre dans la lune ne nous appartient. Ces \$12,710,788 doivent aussi être payés et appliqués à la construction du chemin, soit un total de \$27,710,788 qui seront appliqués à ces travaux. Voici maintenant ce que je soutiens : dès que nous aurons lancé ce marché, et prêté les \$22,500,000, nous aurons la valeur actuelle du chemin, qui est de \$43,517,370. Le gouvernement doit voir à ce que chaque dollar des \$27,000,000 qu'il paiera à la compagnie soit représenté par la construction réelle du chemin, de manière qu'au bout des deux années, à la fin de 1885, lorsque tout ce montant, comprenant le prêt et la subvention, aura été payé à la compagnie, nous aurons une valeur réelle de chemin de fer de \$21,710,788 à ajouter aux autres \$43,517,370, comme garantie du remboursement du prêt. C'est-à-dire que nous avons sur un chemin de fer une garantie qui ne diminue pas, mais qui augmente de valeur, avec chaque dollar de ce prêt et de cette subvention qui est payée à la compagnie. Cela nous donnera au bout de deux ans, une garantie de \$71,228,158 sur un chemin de fer dont la construction aura coûté cette somme.

Mais ce n'est pas la seule garantie que nous avons. Nous avons aussi, en garantie, les terres, comprenant 21,240,600 acres. Il y a, contre ces 21,240,600 acres de terres, qui sont transportées au gouvernement comme garantie additionnelle, un emprunt de \$1,123,115, ce qui nous laisse une balance d'environ \$49,019,795, représentés par les terres ainsi transportées au gouvernement comme garantie additionnelle, si nous pouvons estimer ces terres au prix réelisé pour celles qui ont été vendues, savoir \$2.36 de l'acre. C'est-à-dire que nous avons en garanties sur le chemin de fer et sur les terres, d'après ce calcul, \$120,247,953. Cette garantie est-elle suffisante pour un prêt de \$22,500,000, et un autre prêt éventuel de \$7,380,000 qui ne sera jamais demandé si les conditions de cet arrangement sont remplies ? Une garantie de \$5 pour chaque dollar prêté est-elle considérée comme suffisante ?

Il y a cet autre point, qui ajoute à ceci une plus grande force : la valeur de ce chemin de fer diminuera-t-elle d'ici à 1891, en supposant que l'on aille aussi loin ? Sa valeur diminuera-t-elle d'ici à 1885 ? Non, M. l'Orateur ; le chemin augmente constamment de valeur. La propriété du chemin de fer qui comprend l'équipement et le matériel de roulage est maintenue et doit être maintenue à sa valeur, et peut être maintenue à sa valeur, parce que le chemin a un trafic payant. C'est en conséquence une propriété qui ne diminuera pas, mais qui augmentera de valeur. Comment en sera-t-il des terres ? J'ai estimé ces terres à \$2.36 l'acre. Cette estimation paraît-elle trop élevée ? Je crois que non. Je crois que nous pouvons très bien l'établir par le montant qui a déjà été reçu pour les terres vendues jusqu'ici, et ces dernières ont rapporté \$2.36 de l'acre. Je crois cependant que nous pouvons les estimer à un peu plus, en les comparant avec les terres de chemins de fer semblables. Je vois que les terres du chemin de fer *Union Pacific* se sont vendues, depuis 1880 jusqu'à 1883, de \$4.28 à \$4.82 l'acre ; les

terres du *Kansas Pacific*, de \$4.03 à \$4.93 l'acre ; depuis 1870, les terres du *Central Pacific* ont rapporté, en moyenne, \$4.85 de l'acre. Je prends le *Northern Pacific*, qui ressemble plus à notre propre ligne, parce qu'il est jusqu'à un certain point de construction récente, et je vois que ses terres se sont vendues, en 1882, de \$2.60 à \$3.60 l'acre. Maintenant, il y a ce fait, que les terres du chemin de fer canadien du *Pacific* qui ont déjà été vendues ont rapporté une moyenne de \$2.36 de l'acre ; que les ventes de terres appartenant à des chemins de fer semblables ont produit une moyenne de \$2.60 à \$5.00 de l'acre en chiffres ronds, et je crois avoir une bonne raison de soutenir que ce qui reste des terres de notre chemin vaudrait au moins une moyenne de \$2.36 de l'acre. La valeur de ces terres diminuera-t-elle ou augmentera-t-elle ? Elle devra augmenter chaque année, vu l'activité croissante que l'on met à les vendre et à les acheter, de sorte que la valeur des terres haussera, particulièrement jusqu'à une certaine distance de cette grande voie ferrée, et elles sont situées dans ces limites. À mon avis, il n'y a pas de doute que la garantie offerte pour le prêt demandé ne soit amplement suffisante. S'il arrive jamais, si la possibilité devient jamais une probabilité, et que cette probabilité devienne jamais un fait, que la compagnie fasse défaut et soit incapable de tenir ses engagements, quant à moi, humble membre de cette Chambre, je ne serai pas fâché de voir une propriété aussi importante tomber entre les mains du gouvernement et du pays, moyennant un prix aussi modique. Ce serait un bien pour le pays et un malheur pour la compagnie, après toute l'énergie qu'elle aura déployée et le capital qu'elle aura dépensé dans cette gigantesque entreprise.

Il y a à ce sujet une autre considération que je soumettrai à la Chambre : Le chemin, en supposant qu'il devienne notre propriété, sera-t-il un actif improductif ou une sûreté avantageuse ? C'est-à-dire, en supposant que ce chemin soit terminé demain, depuis l'Atlantique jusqu'au *Pacific*, et que la compagnie manque à ses obligations, puis qu'il devienne notre propriété, serait-ce pour nous un sujet de dépenses ou une source de revenus ? C'est là un point très important, car c'est en partie la base sur laquelle repose la valeur de la garantie dans le cas où la compagnie manquerait à ses engagements et où la propriété tomberait en notre possession. Qu'avons-nous à dire à ce sujet ? Le chemin serait-il une propriété improductive, ou une propriété avantageuse ? Nous n'avons que trois choses à considérer. Nous avons en premier lieu, l'expérience. Que démontre cette expérience ? En 1882, les recettes brutes du chemin de fer canadien du *Pacific* ont été de \$2,419,824 ; en 1883, elles ont été de \$5,420,913 ; et les recettes nettes de neuf mois de trafic ont été de près d'un million de dollars. Je crois que, pour ce qui est du chemin depuis les *Montagnes Rocheuses* jusqu'à *Port-Arthur*, ajoutés à la ligne s'étendant d'*Algoma-Mills* et de la *Jonction de Sudbury* à *Montréal*, le fait que cette partie au moins du chemin est une propriété avantageuse et produira un excédant de recettes sur les dépenses, est établi d'une manière concluante. Nous n'avons qu'à nous poser cette question, savoir, si lorsque cette voie de communication entre la *Jonction de Sudbury* et *Port-Arthur*, au nord du lac Supérieur, sera terminée, et lorsque la passe à travers les *Montagnes Rocheuses* jusqu'à *Kamloops* sera complétée, et que tout le commerce du pays pourra s'étendre et se développer sur le parcours de cette ligne, nous pensons, en présence de l'exploitation passée du chemin, que ce dernier sera une entreprise payante, ou qu'il sera pour nous une source de dépenses ? Je crois qu'il paiera les frais d'exploitation, et qu'il rapportera chaque année un profit net.

Avons-nous quelque chose pour appuyer cette prétention ? Oui, nous avons l'exemple des chemins de fer que j'ai déjà mentionnés. Prenez le *Union Pacific*, et ses recettes nettes ont augmenté de \$5,000,000 et quelque chose en 1874, à plus de \$7,000,000 en 1879, et, après la fusion, de \$7,000,000 et quelque chose en 1879, à \$12,000,000 en 1882,

Les terres et le pays, et la capacité productrice du pays que traverse le chemin, sont-ils tellement inférieurs ; l'étendue de pays que traversera le chemin et qui ne fournira aucun trafic à ce dernier est-elle si considérable, que nous puissions croire que cette comparaison n'aura aucune force et aucun poids, appliquée à notre propre chemin ? Je crois que c'est le contraire qui est vrai. Je crois que la capacité productrice de nos terres, à travers lesquelles passe notre chemin ; que la moindre étendue de terres stériles et improductrices qui ne peut alimenter le chemin ; que la moindre longueur de la partie de la ligne qui suit le méridien entre les centres du trafic de l'est et ceux de l'ouest, sont démesurément en faveur de notre ligne, et je crois, M. l'Orateur, que si cette ligne accuse une pareille augmentation dans ses recettes brutes, nous pouvons sûrement affirmer qu'il est au delà de tout doute possible, en raisonnant par analogie, que notre propre ligne paiera ses frais d'exploitation, et rapportera aussi un profit net.

Prenez l'exemple du *Central Pacific*. En 1871, les recettes nettes de ce chemin ont été de \$5,000,000 et quelque chose ; en 1882, elle se sont élevées à plus de \$8,000,000. Prenez le *Northern Pacific* : en 1882, les recettes brutes ont été de \$5,000,000 et quelque chose, et en 1883 elles dépassaient \$9,000,000. Prenant tout ceci en considération, je dis que la conclusion du raisonnement par analogie est que notre chemin ne sera pas une propriété improductive, mais un placement avantageux et dont le rapport augmentera constamment.

Nous devons ensuite considérer ce qui est probable. Au moment où l'Orateur a pris le fauteuil, je commençais à faire un calcul. Je regrette beaucoup, considérant l'avantage qu'aurait pu en retirer le pays, et ce qui aurait pu contribuer à renseigner cette Chambre, que l'Orateur ait pris le fauteuil si tôt, avant qu'il m'ait été permis de terminer cet intéressant calcul ; mais je vais vous en donner le commencement, et les honorables députés pourront le compléter eux-mêmes. Je me suis demandé si c'était exagérer que de penser que durant les dix prochaines années 50,000 personnes au moins s'établiront chaque année dans notre Nord-Ouest. Semble-il raisonnable aux membres de cette Chambre que, durant les dix prochaines années, il s'établisse dans cette contrée une moyenne de 50,000 personnes par année ? Est-ce qu'il paraît raisonnable de dire que 40,000 de ces 50,000 personnes appartiendront à la classe agricole ? Je crois que ce n'est pas déraisonnable. Est-il déraisonnable de dire que de ces 40,000 personnes, une sur quatre aura une ferme ; c'est-à-dire que de ce nombre de personnes, 8,000 seront des cultivateurs, et que chacun de ces derniers cultivera chaque année vingt acres de bonne terre à grains. Si vous prenez ceci et que, tenant compte de la progression, vous fassiez le calcul de ces dix années, vous serez surpris de la somme de production qu'il promet, de la somme de production rapide et croissante, qui alimentera la ligne, et développera et rendra prospère un trafic dont nous ne pouvons aujourd'hui estimer les proportions, dont nous pouvons à peine calculer les proportions probables.

Ainsi, j'ai foi dans les probabilités. Les faits montrant qu'aujourd'hui la partie du chemin qui est construite est productive, les probabilités nous portant à croire qu'une grande augmentation aura lieu dans le rendement des terres, ce qui formera une base pour le commerce, je crois que nous n'exagérons aucunement en concluant que ce chemin, une fois construit, ne sera pas une charge pour quiconque le possédera, mais qu'il sera une source de revenus et de profits. Par conséquent, lorsque la compagnie vient nous demander un prêt de \$22,500,000, et nous offre des sûretés valant \$141,247,953—car j'ajoute les \$35,000,000 de stock, au taux de 60 pour 100, ce qui forme \$21,000,000—je crois que la garantie est amplement suffisante. Je crois que la compagnie vient d'une manière honorable et virile nous dire : nous avons besoin d'un prêt que vous pouvez, mieux que d'autres, nous faire ; nous offrons des sûretés que nous n'aimerions

M. FOSTER

pas à donner à d'autres ; nous voulons faire cet arrangement pour notre avantage mutuel, et nous l'espérons, pour le profit mutuel des deux parties intéressées.

Avec ceci, M. l'Orateur, j'ai à peu près épuisé mes réflexions, et j'arrive à ce résultat : qu'il est définitivement établi pour les habitants du pays que le chemin transcontinental sera construit, et que c'est pour le pays une nécessité qu'il le soit ; que la compagnie, ayant jusqu'ici poussé les travaux avec une vigueur et une énergie sans exemple, et se trouvant dans des embarras temporaires, si l'on peut les appeler ainsi, est raisonnable en venant nous demander un prêt dont l'effet sera également avantageux à la compagnie et au pays ; et pour ma part, je suis disposé à voter en faveur du prêt de \$22,500,000 et du prêt éventuel que nous pouvons être appelés à faire en 1888, et à accepter la garantie qui nous est offerte et l'intérêt que la compagnie promet de payer.

Je crois que le peuple qui, en dépit de tout ce qui a été dit contre ce contrat en 1880-81, l'a approuvé et a renvoyé en Chambre ceux qui l'ont rédigé et ceux qui l'ont ratifié par une majorité aussi considérable ; regardant aujourd'hui comme alors le chemin comme une nécessité, se dira que ceux qui auront fait adopter ces résolutions au parlement, et ceux qui resteront pour l'achèvement rapide des travaux à ces conditions, comme n'ayant fait qu'exécuter ses ordres, comme ayant fait ce qu'on leur a donné à faire, approuvera leur conduite lorsqu'ils se présenteront de nouveau devant lui pour briguer ses suffrages. Maintenant, je demanderai à la Chambre de vouloir bien prendre patience et m'écouter pendant quelques instants, afin que je lui expose une idée d'un ordre différent.

Non-seulement les propositions faites par la compagnie et les propositions reçues par le gouvernement m'ont paru digne d'être étudiées avec soin avant que d'être approuvées, mais j'ai cru qu'une autre chose était nécessaire. J'ai cru que je n'avais pas à moi seul le monopole de la sagesse. Je savais que la nature humaine était sujette à se tromper de ce côté de la Chambre comme elle l'est de l'autre côté, comme elle l'est généralement, et je me suis dit : Il est possible que l'on puisse jeter une nouvelle lumière sur cette question, je vais attendre et je vais écouter. Je vais observer, je vais peser, autant qu'il m'est possible de le faire, les arguments des honorables députés qui s'opposent à cette mesure, et s'ils me donnent de bonnes raisons pour rejeter la proposition, j'accepterai volontiers la responsabilité du sujet de la motion. De sorte que, M. l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup de soin et d'attention les remarques du ministre des chemins de fer, qui nous a exposé cette question, et j'ai écouté avec le même soin et la même attention l'honorable chef de l'opposition, qui a exposé la cause au point de vue opposé, et qui a combattu les résolutions qui nous sont soumises.

Maintenant, M. l'Orateur, quels enseignements ai-je tirés de discours long et éloquent prononcé par l'honorable député de Durham-Ouest ? Je l'ai écouté du commencement à la fin. Je ne me suis pas contenté de cela, mais j'ai lu et relu trois fois le discours de l'honorable député depuis que je l'ai reçu dans les *Débats*. Je crois qu'aucun honorable député de ce côté de la Chambre ou de l'autre côté, ne pourra dire que je n'ai pas apporté à l'étude de ce discours toute l'attention qu'il mérite de ma part, et je l'ai étudié dans le but de découvrir où étaient les arguments les plus forts—s'il y avait de forts arguments—qui pourraient être invoqués contre les résolutions soumises à la Chambre. Eh bien ! M. l'Orateur, qu'ai-je découvert ! J'ai découvert ceci : c'est qu'avec la facilité ordinaire qui le distingue pour examiner des questions enterrées, et des points relatifs à des questions qui ont été réglées à plusieurs reprises, l'honorable député a employé presque tout son discours à discuter des questions qui ont été réglées par le parlement, et réglées par le pays après avoir été réglées par le parlement,

Il y a une foule de choses que cet honorable député n'aime pas ; il y a une foule d'autres choses qu'il voudrait savoir, et dans neuf cas sur dix, ce qu'il n'aimait pas et ce qu'il aurait voulu savoir sont des questions qui, dans mon opinion, n'ont pas plus de rapport avec le règlement de la question qui nous est soumise, qu'un article de revue sur les bactéries n'a de rapport avec un problème de chimie. En premier lieu, l'honorable député n'aime pas à voir la compagnie s'adresser de nouveau au parlement. Eh bien ! M. l'Orateur, nous aurions tous préféré de beaucoup qu'elle ne fût pas revenue pour demander un rajustement ou une rectification de la question. Nous eussions de beaucoup préféré la voir continuer son entreprise et terminer le chemin en 1886. Mais le point à remarquer c'est qu'elle est revenue, et la question n'est pas de savoir si cela nous plaît ou non. C'était là le problème à résoudre, et il est inutile pour nous de murmurer parce qu'elle est revenue lorsque nous ne voulions pas la voir revenir.

L'honorable député a critiqué les ressources du syndicat. Il a semblé s'amuser beaucoup du fait que le syndicat avait été loué pendant ces années passées comme étant composé d'hommes excessivement forts comme financiers ; et maintenant que cette compagnie nous est revenue, de cette façon, il a supposé qu'il avait de bonnes raisons de faire des reproches au gouvernement parce que les grands avantages que nous espérons obtenir au moyen de ce syndicat ne nous ont pas été offerts. Eh bien ! M. l'Orateur, je ne crois pas qu'il y ait eu en 1881, ni même depuis, un seul homme qui ait cru un seul instant qu'aucun syndicat prendrait dans sa caisse assez d'argent, ou aurait une caisse assez bien garnie pour pouvoir puiser tout l'argent requis pour mener à bonne fin l'entreprise gigantesque qui consiste à construire une ligne de chemin de fer depuis Callander jusqu'à l'Océan Pacifique.

Ce n'est pas là ce que nous attendions de la part d'une réunion d'hommes capables, qui par leur réputation et leur position financières pourraient mettre la compagnie à même de faire fructifier l'actif mis à sa disposition, et qui par leur crédit pourraient suppléer aux déficits. C'est là, M. l'Orateur, ce que la compagnie a fait, et après avoir fait cela elle ne mérite pas la critique et le ridicule dont l'honorable député a voulu la couvrir.

Il a déclaré que célérité voulait dire augmentation du coût. M. l'Orateur, toute cette question a été discutée lors du débat sur l'adresse. Alors, l'honorable député a fait des calculs élaborés avec soin pour prouver à la Chambre que célérité veut dire augmentation du coût. Il a alors prouvé sa thèse à sa propre satisfaction ; il n'a pas fait plus que la prouver à sa propre satisfaction cette fois-ci. Il est possible que célérité veuille dire augmentation du coût dans certains cas, mais à mon avis la construction de cette partie du chemin de fer du Pacifique canadien n'est pas un de ces cas-là.

Lorsque l'on considère qu'il est presque aussi facile de transporter des approvisionnements pour 10,000 personnes que pour 7,000 ; lorsque l'on considère que la construction des chemins de fer se fait aujourd'hui en grande partie au moyen de machines nouvelles et perfectionnées ; lorsque l'on tient compte du fait que la rapidité avec laquelle sont poussés les travaux est cause qu'il reste moins de capital improductif entre les mains de la compagnie, et met cette dernière en mesure de réaliser plus rapidement les profits sur sa mise de fonds—je crois qu'en tenant compte de toutes ces choses, vous arriverez à la conclusion, que dans ce cas comme dans bien d'autres, il n'est pas vrai que célérité soit synonyme d'augmentation du coût.

Dans le cas actuel, il y a deux considérations majeures : Célérité veut dire profit pour la compagnie, parce que cela empêche le capital improductif de rester entre ces mains, et célérité veut dire profit pour la Confédération parce qu'elle ouvre nos grandes voies de communications plusieurs années plus tôt qu'elles ne l'auraient été autrement.

Il n'aime pas la compagnie de construction ni les directeurs qui font partie de cette compagnie de construction ;

il considère comme admis que les directeurs font partie de la compagnie de construction. M. l'Orateur c'est là une question qui n'a absolument rien à voir avec celle qui est maintenant soumise à la Chambre. La compagnie de construction, le mode de construction choisi pour le chemin sont autant de questions qui, à mon avis, ne touchent pas directement à la question de savoir si, dans l'état actuel des choses, il est opportun que le parlement fasse le prêt mentionné dans les résolutions.

Il s'est plaint également du changement de tracé ; mais à mon avis le changement de tracé est aussi une question étrangère à la question qui nous est soumise. Il est également opposé à l'émission du stock et à la manière dont le stock a été émis. Je crois qu'il est facile de soutenir que si nous passons un contrat avec la compagnie et si nous lui payons un prix donné pour les travaux, et si nous stipulons que plus tard les taux de péage sur le chemin de fer dépendront du montant réel d'argent qui aura été employé dans la construction du chemin,—je dis que dans ce cas cela n'a rien de commun avec le sujet que nous discutons, de savoir quel est le mode d'émission du stock, ni comment la compagnie dispose du stock qui lui appartient, et qui n'a rien à faire avec le coût de la construction du chemin.

De plus, l'honorable député s'oppose au monopole et au désaveu. Mais ce désaveu est tout à fait en dehors du point en litige, et la question du monopole a été discutée à fond et réglée lorsque le contrat a été ratifié, et le peuple s'est déjà prononcé là-dessus. Il a aussi tourné en ridicule l'ouverture d'un port aux États-Unis ; et mon honorable ami du comté de Queen, Ile du Prince-Edouard (M. Davies) s'est senti pris d'une vertueuse indignation parce que le chemin de fer doit être relié à certaines grandes villes des États-Unis. Je n'en cède à personne en cette Chambre pour ce qui est du désir de voir notre ligne de chemin de fer passer en entier sur le territoire canadien de l'extrême est à l'extrême ouest. J'irai aussi loin que l'honorable député pour faire tout ce qui est au pouvoir du pays afin que cette idée soit mise à exécution, mais en même temps je ne consentirai jamais à construire un mur de Chine entre les États-Unis et le Canada relativement à l'exploitation du chemin et aux endroits où il recevra ou livrera son trafic.

Je ne suis pas en faveur de cela, mais je maintiens que pour des raisons commerciales, pour des raisons de prudence, et en même temps pour des raisons nationales, si vous l'aimez mieux, il est de la compétence et du devoir du pays de voir à ce que nous allions partout où il y a pour un dollar de trafic à prendre, où nous pourrions augmenter les profits de notre voie ferrée. Je crois qu'il n'est pas besoin de dire à cette Chambre que le point d'expédition dirige ou contrôle la destination des marchandises expédiées. Nous avons un chemin de fer transcontinental. Une bonne partie de ce qui sera expédié par cette voie viendra des ports de l'ouest des États-Unis—viendra aussi de l'Asie, de la Chine ou du Japon, et sera expédié à destination de quelque port de l'est des États-Unis.

Ce serait dommageable pour notre chemin, dommageable à l'augmentation du commerce de transport de ce chemin, si nous n'étions pas préparés à recevoir et à expédier le fret par la voie la moins coûteuse et la plus rapide que nous puissions avoir par notre chemin, autant que possible, et à l'expédier ensuite à sa destination. Il y a une quantité considérable de trafic que nous espérons attirer sur notre chemin, et qui ne partira pas du Canada, mais qui viendra d'ailleurs ; une quantité considérable de trafic venant des côtes maritimes de l'est des États-Unis, que nous espérons transporter sur notre chemin. Pouvons-nous le faire, avec la meilleure perspective d'augmenter la valeur de notre commerce, si nous n'avons pas de raccords qui puissent nous permettre d'offrir des avantages aux centres qui sont les points de départ du commerce, afin de nous emparer de leur trafic et de le transporter jusqu'à sa destination.

En conséquence, je dis qu'il est de la plus haute importance que le chemin soit relié aux grands ports de mer des États-Unis, afin de prendre du trafic et de l'amener sur sa ligne-mère. Le commerce se divise en deux parties. Une partie viendra de l'ouest tant en dedans de la frontière canadienne qu'en dehors, et se dirigera vers un port d'expédition pour l'Europe, à l'est en traversant notre pays. C'est là l'espace de commerce que nous devons contrôler, c'est-à-dire le trafic qui part de l'ouest et se dirige vers l'est en destination des marchés européens ; c'est là le genre de trafic qui devrait être embarqué à un port canadien, et je ne serais ni digne du titre de patriote, ni digne de la confiance qu'on a en moi si je ne le déclarais pas ici. Mais bien que j'aie foi en cette doctrine, je crois que nous ne devons pas nous placer dans une position telle qu'il nous serait impossible de nous procurer le trafic destiné aux villes situées à l'est du pays voisin, et de transporter le fret au plus bas prix possible, augmentant par là le volume de notre commerce.

Quant au trafic qui part de l'ouest à destination de l'Europe, gardons-le pour nos ports canadiens, mais pour tout ce que nous pouvons attirer du dehors—le trafic qui part des pays étrangers et qui est destiné à des pays étrangers sur ce continent, tâchons d'avoir tous les moyens de le transporter facilement. Voilà pour ce qui est de cette question d'un débouché aux États-Unis.

Il y a dans le discours de l'honorable député une expression qui m'a frappé, et je vais la citer en ses propres termes. Il a dit : " Nous pouvons être exposés à des risques " (en parlant de cette société avec la compagnie du chemin de fer), mais il n'est pas probable que nous ayons part à aucun profit." Dans mon opinion, c'est là la partie la plus faible des critiques dirigées contre ces résolutions par les honorables députés de la gauche. Ils ont commencé par considérer le chemin de fer du Pacifique canadien comme l'ennemi du Canada, ennemi qui doit être surveillé, qu'il n'est d'aucune importance au point de vue national ; que la compagnie a tous les avantages et que nous avons tous les risques et aucun des avantages.

Si par la force de mon bras je pouvais prendre tout le chemin de fer du Pacifique canadien et jeter les rails au fond de la mer, je le demande, quel serait le sentiment éprouvé par les Canadiens lorsqu'ils se réveilleraient demain et lorsqu'ils constateraient qu'ils n'auraient plus de chemin de fer du Pacifique canadien, pas de ligne de Montréal, Brockville et Calender à travers le Grand Ouest, 1,131 milles, avec ses rails d'acier à travers cette grande contrée non colonisée, mais riche et remplie de promesses pour l'avenir. Croiraient-ils que la construction de ce chemin ne leur offre aucun avantage ? Nous pouvons donner à la compagnie tout l'argent et toutes les subventions que nous lui avons données ; nous pouvons même ajouter à cela en lui octroyant une aide additionnelle sous forme de prêt, et cependant, malgré tous ces dons, malgré tous ces risques, je prétends que les avantages que le Canada retire de l'exploitation du chemin dépasse de beaucoup ce qu'il coûtera au pays.

M. l'Orateur, je vais faire un autre aveu. J'ai eu ce matin la curiosité de lire le discours prononcé en cette Chambre par l'honorable chef de l'opposition pendant la session de 1880-81 sur le contrat du chemin de fer du Pacifique canadien ; c'était lorsque ce contrat a été soumis à la Chambre, et il s'agissait de savoir s'il serait ratifié ou non. J'ai lu ce discours d'un bout à l'autre, et à quelles conclusions en suis je arrivé ? Tout simplement à celle-ci : que lorsque l'honorable député a fait son discours sur la résolution maintenant soumise à la Chambre, il s'est servi du même plan et des mêmes modèles qu'en 1880-81. Tout ce qu'il y a de nouveau ce sont les quelques rares matériaux différents qu'il y a introduit, c'était " peut-être " et " probablement " du commencement à la fin de son discours, en 1881 ; c'est " peut-être " et " probablement " presque du commencement à la fin de son discours de cette session.

M. FOSTER

L'un des " peut-être " de l'honorable député en 1881 était celui-ci : " peut-être que la compagnie ne commencera jamais à construire le chemin." Mais elle a commencé. Un autre était comme suit : " Peut-être que les directeurs lèveront le pied." Ils ne l'ont pas fait. Un autre était : " Peut-être que la compagnie ne construira jamais la section du lac Supérieur." Mais elle a montré sa bonne volonté en commençant les travaux de cette section. Un autre était que " peut-être la compagnie garderait les terres, les retiendrait jusqu'à une époque ultérieure, afin de les vendre plus cher." Mais elle n'a pas gardé les terres, elle a vendu tout ce qu'il lui a été possible de vendre. Un autre était celui-ci : " Peut-être que ce projet ruinera le pays." Mais le pays n'a pas été ruiné. Un autre était : " Peut-être que le projet ruinera et submergera le parti." Mais le parti est encore intact. M. l'Orateur, après tous ces " peut-être " l'honorable député s'est redressé et a interpellé les honorables membres de la droite dans les termes suivants :

Je n'ose espérer que la Chambre le rejettera, mais je ne doute pas qu'une population indignée, quoique vous refusiez maintenant de lui donner le temps d'élever la voix, profitera de la première occasion qui se présentera pour infliger un châtement sommaire à ces récidivistes qui, ayant déjà trahi, lorsque le pouvoir et l'honneur du pays leur était confié ; et qui, ayant obtenu leur pardon, profitent maintenant de la première occasion qu'une population trop confiante leur a fournie, pour trahir ses intérêts matériels les plus chers.

C'est là, M. l'Orateur, la conclusion finale qui est tombée comme un coup de foudre sur la Chambre en guise d'avertissement, et qui a démontré que si l'honorable député n'avait pas mesuré convenablement les circonstances se rapportant à cette question, il n'avait pas mieux réussi à jauger—comme tout homme d'État, surtout celui qui aspire à devenir le chef d'un parti devrait pouvoir jauger—il n'a pas réussi à jauger le sentiment du peuple canadien relativement à cette question. N'avons-nous pas alors d'excellentes raisons de croire que, comme il n'a pas réussi alors à jauger convenablement l'importance de la question et les sentiments de la population, il est à peu près certain qu'il ne réussira pas mieux cette fois.

Maintenant, M. l'Orateur, je vais relever certains points du discours de l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright). Je regrette qu'il ne soit pas à sa place, mais puisqu'il n'y est pas ce n'est pas ma faute. Il commence par un avertissement. Y a-t-il en cette Chambre un honorable député qui l'ait vu de son siège d'année en année et qui puisse dire qu'il se rappelle un seul cas où cet honorable député n'a pas commencé son discours par un avertissement. L'honorable député adore les avertissements. Ils font ses délices.

Une vieille légende historique qui nous reporte au temps de la Grèce et des Troyens nous dit qu'il y avait autrefois une prophétesse du nom de Cassandre. Elle avait le don divin de la prophétie, mais il était écrit qu'on n'ajouterait jamais foi en ces prophéties. Elle parcourait les rues de Troie et criait : " Troie sera détruite. Malheur à Troie ; Troie sera détruite ; malheur à la ville de Troie." Pendant des années ce cri sinistre de Cassandre se fit entendre dans les rues de Troie, jusqu'à ce que les gens passèrent de l'indignation à l'indifférence, et vers la fin, lorsqu'elle passait près d'eux ils se contentaient de se dire les uns aux autres : " Ce n'est que Cassandre, la folle, laissez-la divaguer."

Il peut se faire que les avertissements multipliés—avertissements donnés lorsque l'honorable député était au pouvoir et depuis lors—finiront par fatiguer le peuple et que lorsqu'il voudra reprendre sa longue série d'avertissements, les gens se toucheront du coude et se diront " c'est seulement la folle—Cassandre."

Quels sont les avertissements que l'honorable député nous a donnés relativement à ces résolutions ? Le premier est celui-ci : Je vous avertis que si vous endorsez cette facture vous serez obligé de la payer. Le second est comme suit : Je vous avertis que si vous adoptez ces résolutions la com-

pagnie n'est pas obligée de terminer le chemin en 1886 et ne le terminera pas. Eh bien! M. l'Orateur, cet avertissement a été complètement annulé par les déclarations de l'honorable ministre des chemins de fer, qui a, je l'espère, expliqué cette affaire à la satisfaction de la Chambre. Il nous avertit ensuite que le chemin ne sera pas terminé dans quatre ans; il avertit le ministre des finances qu'il aura peut-être beaucoup de peine à emprunter de l'argent. Il l'avertit que le surplus pourrait bien ne pas durer—et je dois dire que c'est là un avertissement qu'il est singulièrement compétent à donner. Il l'avertit que les importations peuvent diminuer; il nous avertit, non, il fait plus, il prédit avec confiance, et la vieille phrase latine nous revient à la mémoire: *ab uno omnes*, il prédit avec confiance, que prédit-il? Voici ce que dit l'honorable député de Huron-Sud:

Nous voyons ensuite par ses déclarations en cette Chambre—nous voyons par les journaux d'une certaine province, nous voyons partout que l'une des grandes provinces de la Confédération est très mécontente de sa position financière, et qu'il n'est guère probable qu'elle consente à ce que ces \$30,000,000 soient donnés, à moins qu'on ne fasse d'autres concessions plus considérables, et que des responsabilités encore plus considérables ne soient encourues.

Voilà une déclaration faite de sang-froid allant à dire que si nous avançons ce prêt il ne sera pas fait droit aux demandes d'une certaine province avant qu'une autre somme de \$30,000,000 ait été donnée. Je donne ceci comme un échantillon des prédictions extravagantes de l'honorable député, et comme nous savons jusqu'à quel point celle-ci est probable, nous pouvons la prendre comme un assez bon échantillon de la réalisabilité de ses autres avertissements. M. l'Orateur, il nous avertit d'abord que ce n'est là qu'un premier avertissement, et ensuite que cela peut devenir une affaire semblable à celle du Grand Tronc. Pour ce qui est de l'affaire du Grand Tronc, je crois que l'honorable député de Cardwell l'a assez bien expliquée lorsqu'il a parlé au sujet de cette question. Je nie que les deux cas sont identiques. Je dis qu'ils diffèrent autant qu'il est possible de différer.

En premier lieu, pour ce qui est du Grand Tronc, il a été construit avec de l'argent souscrit par des capitalistes étrangers, argent qui a été expédié en ce pays et employé au développement des ressources du pays. Dans l'autre cas tout l'actif et tout l'argent qui ont été donnés à la compagnie pour la construction de cette ligne transcontinentale se composent de deniers fournis et de terres concédées par le pays—une subvention magnifique et que je considère comme suffisante—une subvention que nous ne sommes pas appelés à augmenter, et je ne crois pas que le parlement et le peuple soient d'humeur à l'augmenter sous forme de don ou de subside.

Ajoutez cela aux remarques qui ont été faites par l'honorable député de Cardwell et aux arguments qu'il a invoqués, et je crois qu'il sera évident aux yeux de la plupart des honorables députés qu'il n'y a pas de parallèle à établir entre le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer du Pacifique canadien, relativement au privilège que nous avons sur ces voies ferrées.

Le privilège que nous avons sur le Grand-Tronc a été placé où il est à cause de considérations qui ne peuvent maintenant être mises en question. C'est encore une créance, et le temps viendra probablement où elle sera payée, et où le pays sera remboursé du capital qu'il a fourni à ce chemin. M. l'Orateur, l'honorable député nous a donné cet avis avec beaucoup d'autres avertissements. Maintenant le seul procédé à l'aide duquel nous puissions arriver à quelque estimation raisonnable de l'importance que nous devons attacher à ces avertissements, c'est de nous rappeler les avertissements que le même honorable député nous a donnés dans le passé.

Si nous avons quelques doutes à ce sujet, c'est là le seul moyen de les faire disparaître. Consultons son dossier et collectionnons un certain nombre des avertissements qu'il nous a donnés, et s'il s'est montré bon prophète dans le

passé il est possible qu'il en soit de même dans le cas actuel. Mais d'un autre côté, s'il s'est montré faux prophète dans le passé, il est bien possible que le même sort soit réservé à ses prophéties dans l'avenir.

Je crois que si nous prenons les exposés financiers qui ont été faits par l'honorable député depuis 1874 jusqu'à 1873, nous trouvons des prophéties non réalisées depuis le commencement jusqu'à la fin. En 1874 il a exposé son budget, et en imposant au peuple les \$3,000,000 d'impôts additionnels, il prédisait qu'à partir de là il pourrait se dispenser de tout impôt additionnel, et ajoutait que les chances que courrait le pays de pouvoir se maintenir étaient assez bonnes. En 1875, il avait raison de croire qu'il y aurait un surplus raisonnable pour l'exercice alors courant. En 1876 les prédictions optimistes de l'honorable député changent d'aspect, grâce au prologue assez triste par lequel il commençait son discours et grâce au ton encore plus triste sur lequel il faisait allusion à la diminution du commerce, qui se chiffrait par \$20,000,000. En 1877, en dépit de ses prédictions optimistes, il s'est trouvé en face d'un déficit de \$2,000,000, et il a imposé une taxe sur le thé pour le combler. Mais alors il croyait que le pays était à la veille de remonter à flot, et qu'à l'avenir ce serait pour le mieux. Mais l'année suivante arrive, et il y a un autre déficit, accompagné d'indices de cet affreux impôt sur le revenu que le peuple déteste tant.

Comme homme de prédictions, l'histoire de l'honorable député de Huron-Sud, depuis 1874 jusqu'à 1878, n'est pas de nature à nous convaincre que son autorité sous ce rapport est d'un grand point. Mais passons de la prédiction à la prophétie et voyons comment il a réussi. N'importe qui peut se tromper en fait de prédiction, mais un homme a reçu le souffle divin, s'il a le don de prophétie, son cas ne peut souffrir de difficulté; s'il est un véritable prophète, ses prédictions se réaliseront, sinon, elles ne se réaliseront pas. L'honorable député a prophétisé en 1878, et le sujet de sa prophétie était l'honorable ministre des finances. Il disait:

Mais lorsque le peuple comprendra ce qu'on lui propose maintenant, les chances que mon honorable ami peut avoir de reprendre son siège sont problématiques au plus haut degré si j'ai saisi quelque chose du tempérament de ses électeurs.

Cependant, l'honorable ministre des finances est revenu et il est ici aujourd'hui, et la fausseté de la prophétie est démontrée par ce fait. En 1878, l'honorable député fit de nouveau entendre ses accents prophétiques. Il prédit—et cette fois il avait deux cordes à son arc. Le sujet de sa prophétie était l'honorable ministre des chemins de fer et la politique nationale:

L'honorable député de Cumberland, lorsqu'il reviendra au pouvoir, s'il y revient jamais, et je dois exprimer ici les doutes sérieux que j'ai sur ce point, dans tous les cas aux prochaines élections se trouvera tellement avarié et cerné dans tous les coins, que s'il faisait subir quelques légères modifications au tarif, il sera obligé dès en venir au tarif général sans offrir aux manufacturiers la moindre parcelle de protection additionnelle qu'il n'en est accordé en vertu du système qu'il trouve si mauvais chez nous.

M. l'Orateur, l'honorable député est revenu aux élections suivantes, il a aidé à introduire et à mettre exécution le même programme politique qu'il exposait lorsqu'il était membre de l'opposition loyale de Sa Majesté. En 1879, l'honorable député fait encore entendre sa voix prophétique et prophétise cette fois au sujet du parti. Il dit:

Le temps arrive, et il arrive très rapidement, où ils s'éveilleront de leur songe de courte durée pour se trouver plus sages et plus pauvres de plusieurs millions qu'ils ne le sont aujourd'hui. J'avertis l'honorable député qu'alors il s'apercevra que, pour avoir voulu obtenir un triomphe temporaire de parti, lui et ses partisans se trouveront à avoir complètement et irrévocablement ruinés non-seulement leur propre fortune et la fortune de leur parti, mais encore la fortune du pays qui pour notre malheur à tous a été confiée à leurs soins.

M. l'Orateur, après la prophétie, les événements ont parlé et nous ont démontré sur quel terrain glissant il s'appuyait

pour prophétiser. En 1880, il a de nouveau fait entendre sa voix prophétique, et cette fois il a parlé du parti et du contrat du chemin de fer du Pacifique canadien dans les termes suivants :

Ils se précipiteront vers la destinée qui les attend dès que le peuple aura eu l'occasion d'exprimer son opinion par la voie du scrutin.

Le peuple a eu l'occasion d'exprimer son opinion au scrutin. Il l'a exprimé en 1882, et son opinion est démontrée par la majorité de soixante-dix qui est venue appuyer la mise à exécution du contrat qui avait été soumis par le gouvernement, et, détail pénible à noter, le prophète fut laissé chez lui. En 1880, il a encore prophétisé comme suit.

Je pourrais rappeler l'arrêt qui deux ans après a condamné les hommes qui avaient traité nos avertissements avec mépris. Je crois qu'il est probable que le peuple se vengera de nouveau, et si les honorables messieurs n'y font pas attention, l'arrêt qui les a condamnés en 1873 les condamnera en 1883.

Eh bien ! M. l'Orateur, dans cette prophétie, l'honorable député s'était ménagé une issue—il avait dit : "s'ils n'y font pas attention," en conséquence, je suppose qu'il va en venir à la conclusion qu'ils ont fait attention et qu'ils ont ainsi évité les embarras qu'il leur avait promis. Voilà pour les prophéties de l'honorable député. Maintenant, je répète ce que j'ai déjà dit—pourquoi serions-nous assommés par cette répétition d'avertissements et de prophéties ? Qui peut blâmer les gens parce qu'ils sont passés de l'indignation à l'indifférence et parce qu'ils disent en dépassant l'honorable député : "c'est seulement Cassandre, la folle ; qu'elle divague et qu'elle prophétise."

Dans la plénitude de son pouvoir, la grandeur de sa force morale, et l'immensité de son érudition, l'honorable député a daigné se tourner de ce côté-ci de la Chambre, et se redressant dans toute sa dignité, de poser la question suivante : M. l'Orateur, je me demande si les honorables députés ont jamais consulté les comptes publics, où s'ils ont une confiance aveugle dans leurs chefs. Si cet honorable député était à son siège je lui dirais qu'il nous arrive de temps à autres de consulter les comptes publics. Je me rappelle avoir examiné une page sur laquelle se trouvent un grand nombre de chiffres couvrant toute la période entre 1868 et 1883, et les seuls endroits où j'ai trouvé le signe de moins s'appliquent aux années pendant lesquelles l'honorable député de Huron-Sud se trouvait ministre des finances.

Oui, M. l'Orateur, nous consultons les comptes publics ; nous y apprenons une leçon et cette leçon, nous dit de prendre bien garde de jamais confier de nouveau les finances du pays à l'honorable député de Huron-Sud. Eh bien ! M. l'Orateur, quelqu'un temps après l'honorable député est allé plus loin et il a dit : "Maintenant mes honorables amis des provinces maritimes ne connaissent peut-être pas l'histoire du Canada comme nous la connaissons, mes amis et moi." L'honorable député a eu la bonté de croire que les députés des provinces maritimes n'ont rien appris, grâce à leur isolement ; d'après l'honorable député, ils n'ont pas lu autant que lui, et ils ne sont pas informés de l'histoire du Canada. Si cet honorable député était à son siège ce soir, j'oserais lui dire très humblement que les députés des provinces maritimes et les habitants des provinces maritimes voient un journal de temps à autre, qu'ils mettent parfois la main sur une histoire du Canada, et qu'ils ne sont pas tout à fait dans les ténèbres même en ce qui concerne l'histoire de l'ancien Canada. Je lui rappellerais qu'il est venu une fois pour éclairer le peuple des provinces maritimes et que l'effet qu'il a produit n'a pas été très brillant, si nous en jugeons par l'augmentation du nombre de ses partisans qui a pu être produite par sa visite.

Comme il a été suivi par le chef de l'opposition et par M. Huntington, et comme personne de ces messieurs n'a semblé avoir augmenté le nombre de leurs partisans, j'oserais lui dire que c'est peut-être un moyen de se venger du peuple des provinces maritimes, que d'insinuer que les habitants

M. FOSTER

de ces provinces ne sont pas très bien renseignés. Eh bien ! M. l'Orateur, nous connaissons quelque peu l'histoire du Canada. Nous savons une ou deux choses, et entre autres nous savons qu'en dehors des faits que j'ai mentionnés, il y a certains événements historiques qui se rapportent à l'honorable député lui-même.

Nous écoutons, M. l'Orateur, les assurances répétées de son patriotisme et ses dénégations indignées en réponse à ceux qui voudraient faire croire le contraire, et cependant, avec les renseignements que nous avons nous sommes forcés dans un ou deux cas d'en venir à des conclusions assez étranges. Quels sont ces deux cas ? Nous nous souvenons, en lisant les exposés financiers de 1874 à 1878 inclusivement, que cet honorable député ne s'est abstenu en aucun de ses discours sur le budget de renvoyer au gouvernement précédent des accusations relatives aux prétendues dépenses énormes, folles et extravagantes que ce gouvernement avait fait faire au pays, et aux obligations encore plus énormes, plus folles et plus extravagantes qu'il avait fait contracter au pays. Mais cet honorable député est allé dans la Grande-Bretagne pour demander une faveur, et lorsqu'il est arrivé dans la mère-patrie, il n'a eu rien de mieux à dire en exposant son cas, que ce qui suit :

Toute la dette a été faite depuis dans des buts légitimes d'utilité publique. Les avantages indirects de ces travaux publics ont été trouvés dans la rapidité remarquable avec laquelle le commerce et la prospérité générale de la Confédération ont été développés. Le revenu a donné un surplus continu chaque année depuis la Confédération.

Où l'honorable député se trompait dans le premier cas, ou il s'est montré malhonnête dans le second, et l'opinion que nous avons sur son compte n'est pas plus favorable lorsque nous constatons qu'à son retour il a expliqué les contradictions entre ces deux allégations en disant qu'il est nécessaire d'exhiber le beau côté de la médaille dans la mère-patrie lorsqu'on sollicite une faveur, mais il a gardé le revers pour ses propres concitoyens. L'honorable député parle sur un ton indigné de son patriotisme. Sur ce point j'ai recueilli quelques renseignements dans une déclaration faite par l'honorable député en 1882, lorsqu'il occupait en cette Chambre la position de premier critique de la politique financière du gouvernement. Il disait :

Mais, M. l'Orateur, je leur dis aujourd'hui que le Canada est un pays où personne n'est libre d'acheter ou de vendre, de boire ou de manger, ou de s'arrêter sans payer à un auteur d'extorsions quelconque.

Si l'honorable député, le patriote éminent, doit colporter de pareilles assertions à l'étranger, il devient nécessaire qu'un homme doué de poumons aussi forts que les siens le suive de près pour crier lorsqu'il exprimera de semblables opinions. "Ce monsieur est cependant un patriote canadien de la plus belle eau." Je crois avoir relevé la majeure partie des objections qui ont été soulevées contre l'adoption des résolutions, mais il en reste encore quelques-unes de l'abondant surplus—je suis heureux de constater que l'honorable député a un petit surplus d'une certaine nature—il en reste encore parmi les remarques les plus saillantes de l'honorable député de Queen, auxquelles je n'ai pas tout à fait répondu pendant la séance de cette après-midi et au sujet desquelles je veux maintenant faire quelques remarques.

L'honorable député a parlé de l'ancien système des landlords appliqué à ce pays ; il a essayé à établir que nous étions en frais d'introduire dans le Nord-Ouest, un type vivant et un modèle parfait de l'ancien, de l'injuste et sous quelques rapports du tyrannique système des *landlords* de la mère-patrie ; il suffit de faire une pareille assertion où les gens peuvent l'entendre pour constater son inexactitude. Cela n'a pas besoin d'autre réfutation que celle qui consiste à réfuter l'assertion. Il n'y a aucune analogie entre les compagnies de colonisation, les règlements concernant les terres du Nord-Ouest, et l'ancien système de tenure des *landlords* et autres systèmes qui existent dans la mère-patrie.

L'honorable député a dit : Nul doute qu'il y avait des haussiers et des baissiers qui manipulaient les fonds de la

compagnie, des méchants en dedans qui faisaient du capital à même ces fonds et des spéculateurs rivaux qui formaient toute espèce de complots relativement à cette mesure; mais je dis à l'honorable député que le Canada a un stock trop considérable dans cette compagnie, il a trop d'intérêts liés à la réussite de cette entreprise, pour que nous puissions nous croiser les bras et laisser les haussiers et les baissiers la mettre en pièces; des méchants faisant de leur mieux pour détruire les chances de la compagnie et des spéculateurs rivaux cherchant à s'enrichir à même cette entreprise dans laquelle nous sommes intéressés pour un montant si considérable. Dans cette question la devise du Canada doit être : *Nemo me impune lacessit.*

L'honorable député parle des sommes énormes qui ont été déposées par la compagnie pour d'autres entreprises. S'il veut faire le calcul, il verra que le montant ainsi déposé ne dépasse pas \$1,800,000, de sorte que ces sommes ne sont pas très énormes comparées aux dépenses et au coût estimé de tout le chemin. Je proteste contre la manière dont l'honorable député parle des résolutions. Tout étranger qui était dans les galeries et qui écoutait l'honorable député, a dû supposer que la proposition soumise à la Chambre avait pour but de donner à la compagnie \$30,000,000 d'argent comme cadeau; que cette somme ne serait jamais remboursée. L'honorable député a éludé la question tout à fait en la posant ainsi. C'est un prêt qui devra être remboursé jusqu'au dernier sou, ou le gouvernement se remboursera parfaitement en confisquant les garanties données pour le prêt. Ce n'est pas un don, mais tout simplement un marché honnête.

Je remercie de tout cœur les honorables députés pour l'attention qu'ils m'ont prêtée. Je sais que je vous ai retenu plus longuement que j'aurais dû le faire, mais j'espère que vous pardonnerez à un député relativement nouveau ce que vous ne seriez peut-être pas disposés à tolérer chez un député plus ancien et ayant plus d'expérience. C'est la première fois que j'ai l'occasion de me prononcer relativement à la politique de chemin de fer adoptée par le pays, et j'ai cru qu'il ne serait pas hors de propos, à cette époque de ma vie politique, de donner les raisons pour lesquelles j'ai l'intention d'appuyer les résolutions.

Dans un quart de siècle au plus, la génération future, en voyant cette entreprise parachevée et la multitude d'entreprises qui se grouperont autour, en viendra à la conclusion qu'on projetait, en construisant et en parachevant ce chemin, les pères du peuple canadien ont agi avec prévoyance et sagesse et ont élevé un monument plus impérisable que le bronze, un monument qui leur fera honneur et qui restera debout pour le plus grand avantage de la population, aussi longtemps que le Canada sera Canada, et que les autres peuples admireront et honoreront.

M. FAIRBANK : M. l'Orateur, je n'offrirai pas mes excuses à la Chambre parce que je me lève pour parler au sujet de cette question. C'est un sujet d'une importance telle que chaque représentant a le droit de le traiter. Moi aussi, M. l'Orateur, je me sens convaincu que j'ai un devoir à remplir, et dans la limite de mes faibles moyens, je vais tâcher de m'en acquitter. Vous pouvez d'autant plus vous imposer l'ennui de m'écouter aujourd'hui pendant quelques instants, que vous avez eu le plaisir d'entendre les députés de Queen et de King, entre autres orateurs, et que vous pouvez maintenant écouter un député des communes.

Dans le discours que vient de terminer l'honorable député de King, nous avons eu le travail d'un peintre de premier ordre, d'un homme qui s'exprime très facilement, d'un maître dans l'art de la parole, et tout ce qui est à regretter, c'est qu'un pareil talent de colorier soit employé pour blanchir une mesure aussi mauvaise. Une éloquence comme la sienne a pour effet de colorier, et je suppose que dans l'opération chirurgicale qui va être faite, dans la grande incision que l'on va faire au crédit canadien, il va administrer le chloroforme, afin que la coupure ne se fasse sentir que le moins possible.

Il a dit à l'honorable député de Queen, qu'à une époque ultérieure ils se rencontreraient pour comparer les notes qu'ils auraient prises. Je suppose qu'il suivra l'exemple du chemin de fer du Pacifique canadien, et qu'il demandera au gouvernement d'endosser les notes ou d'en prendre la responsabilité. Dans ce qui a été dit par l'honorable député, il y a une foule de choses auxquelles nul de nous ne trouvera à redire. De fait, pendant la première demi-heure de son discours—on me dit que ceux qui sont plus accoutumés à l'entendre que je ne le suis ont toujours aimé cette partie de son discours—lorsqu'il a parlé de ses recherches récentes, qui l'ont convaincu qu'il était possible et peut-être opportun pour le gouvernement de contrôler les chemins de fer, il s'est beaucoup rapproché de l'opinion exprimée par moi pendant la dernière session, et sur ce point nous nous accorderions peut-être à merveille, en tant qu'il s'agirait pour le gouvernement d'en être propriétaire et de les exploiter juste assez pour prévenir les monopoles dont nous sommes sérieusement menacés.

Il a parlé de l'énergie, de l'activité remarquable de la compagnie; il a parlé à plusieurs reprises de l'activité avec laquelle la compagnie pousse les travaux. M. l'Orateur, il y a de l'autre côté de la Chambre une légende à laquelle les honorables députés auront à faire allusion, et qui se nomme la "forte poussée" au sujet de laquelle on allègue qu'on s'est servi des mots "souscrivez largement." D'après les résolutions qui nous ont été soumises, je crois que c'est là une poussée du même genre de la part du chemin de fer du Pacifique canadien pour nous faire souscrire largement. Il base le plan de son argumentation, de son plaidoyer, sur la différence qu'il y aurait entre la terminaison des travaux en 1886 et leur terminaison en 1891. Je ne comprends pas que ce soit là la question qui nous est soumise. La compagnie du chemin de fer n'a pas déclaré qu'elle ne pourrait pas terminer avant 1891. Elle a dit qu'avec cette avance considérable, elle pourrait finir en deux ans, mais elle n'a pas dit, comme l'honorable député nous l'a donné à entendre, qu'autrement les travaux ne seraient pas terminés en 1891. Cependant, s'il en était de même, je ne crois pas que cela dût changer notre position sur la question de savoir si l'avance doit ou ne doit pas être faite.

L'honorable député a parlé de lui-même comme d'un député indépendant. Maintenant, M. l'Orateur, lorsque je deviendrai premier ministre, ce qui n'arrivera pas, je crois, avant 1891, à moins qu'on me donne, à moi comme au chemin de fer, une forte avance, j'espère que j'aurai un grand nombre de députés indépendants de cette trempe, de députés qui mettront toute leur indépendance à parler contre moi, mais qui voteront pour moi.

Ensuite, M. l'Orateur, il nous a fait traverser l'océan pour nous montrer les foyers de l'Irlande et des autres pays, et il nous a dit qu'il y a là ce soir un grand nombre de gens qui parlent de l'esprit d'entreprise du gouvernement canadien. M. l'Orateur, il y a d'autres foyers, plus près d'ici, autour desquels on parle ce soir de cet esprit d'entreprise qui porte les gens à plumer le peuple canadien. Il s'est montré réellement très éloquent au sujet de la question de l'immigration, et il a exprimé le regret qu'il éprouvait à la pensée que les glaçons ont fermé les lacs et les rivières, empêchant ainsi les immigrants de se rendre à leur destination. Nous savons tous que l'hiver est précisément la saison pendant laquelle les immigrants vont au Nord-Ouest; ils y vont toujours à la raquette.

Il nous a fait un tableau sentimental des désavantages qu'un homme éprouverait à traverser d'autres pièces pour se rendre de sa salle à dîner à sa bibliothèque, comparant ainsi le Nord-Ouest à l'ancien Canada, mais il ne nous a pas dit lequel est la salle à dîner ni lequel est la bibliothèque. Pour ce qui est de ce sujet, c'est tout simplement une question de coût. Les distances sont mesurées pour le coût du passage d'un endroit à un autre, soit pour les marchandises soit pour les voyageurs, et le temps est passé où l'on pouvait

parler des chemins de fer politiques — je crois que ce temps a fini avec l'Intercolonial.

Il trouve beaucoup de consolation dans le fait que sur les vingt-deux millions et demi qui doivent être avancés, quinze millions seront certainement employés à la construction du chemin de fer. N'est-il pas surprenant de voir avec quelle facilité les honorables députés peuvent être satisfaits, lorsqu'ils ont pratiqué beaucoup l'art d'être satisfait? Il est tout à fait content maintenant de savoir que sur chaque trois dollars que nous votons, deux iront au chemin de fer.

Naturellement, M. l'Orateur, nous ne nous attendons jamais à ce qu'un honorable membre de la droite se lève sans attaquer l'honorable député de Huron-Sud. Ce honorable député n'a pas besoin que je le défende. Il peut fort bien se défendre lui-même. Il a été attaqué et il sera attaqué, et nous savons pourquoi. M. l'Orateur, lorsque vous voyez une douzaine de jeunes garçons tomber sur un seul, il est à peu près certain que celui qu'ils attaquent est un garçon d'assez bonne taille. M. l'Orateur, nous avons entendu dire bien des choses au sujet d'un chemin de fer d'un océan à l'autre, d'une mer à l'autre. Je ne comprends pas qu'il soit aujourd'hui question d'un pareil chemin de fer. Il y a réellement une partie considérable de ce chemin que nous ne voyons pas; il y en a une partie considérable qu'on ne veut pas nous laisser voir, parce que l'on considère qu'il n'est pas bon que nous le voyions, mais le chemin de fer d'un océan à l'autre n'est pas devant la Chambre.

M. l'Orateur, je me propose de parler d'un chemin de fer qui a un commencement et une fin, et non pas d'un chemin de fer breveté, à double action, s'ajustant automatiquement, non d'un chemin de fer à piston aspirant, allant à New-York, Boston et Portland, pour aspirer le trafic de ces endroits, qu'il déchargerait ensuite sur Saint-André, Saint-Jean et Halifax. Ce n'est pas là l'espace de chemin de fer dont je vais parler. Je parlerai d'un chemin de fer borné par la loi, par ses prolongements ou sections, et défini par un contrat. Ce chemin commence à Callander et finit sur l'océan Pacifique à un endroit nommé Port-Moody.

Où est situé Callander? L'honorable ministre a dit que c'était un endroit inconnu, et qu'il était obligé de remonter jusqu'à Montréal pour trouver un point de départ connu. Callander, M. l'Orateur, se trouve dans la province d'Ontario, et n'est pas dans le territoire qui fait l'objet du litige. Cela se trouve un peu au nord de la latitude 46 et vers le 79^{ème} degré de longitude. C'est à 345 milles à l'ouest et un peu au nord de Montréal; à 223 milles au nord de Toronto; c'était autrefois le terminus du chemin de fer Canada Central, et c'est notre point de départ. Port-Moody se trouve à quelques milles au nord de l'extrémité occidentale de la frontière nord des Etats-Unis. Il est situé sur les bords du Pacifique, à la longitude 122 et à 2,550 milles de Callander. Tel est le chemin de fer et tels sont ses points terminaux.

Voici la manière dont il devait être construit: de Callander à Port-Arthur, distance de 650 milles par le chemin de fer du Pacifique canadien; de Port-Arthur à la Rivière-Rouge, 429 milles, par le gouvernement fédéral; de la Rivière-Rouge à Kamloops, 1,260 milles par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; de Kamloops à Port-Moody, 213 milles, par le gouvernement; en tout 1,910 milles par la compagnie du chemin de fer et 711 milles par le gouvernement.

Pour construire ce chemin de fer ou ces deux tronçons de chemin de fer, la compagnie devait recevoir \$25,000,000 en argent et 25,000,000 d'acres de terre, l'exemption à perpétuité des taxes sur le chemin, l'exemption des taxes sur les terres, à moins qu'elles ne soient vendues, pendant vingt ans; l'exemption des droits; un monopole dans le Nord-Ouest pendant vingt ans, et tout le chemin devenait sa propriété pour toujours. A l'époque où ce marché a été fait, bon nombre de gens considéraient que c'était un marché peu avantageux pour le Canada. La tradition nous rapporte que les opinions

exprimées dans les coulisses et les votes donnés en Chambre différaient. La tradition rapporte qu'il a fallu employer le fouet du parti avec beaucoup de vigueur pour tenir les partisans en ligne. La tradition rapporte que lorsque le contrat eut été définitivement adopté, un vieux partisan s'écria: "Nous avons sauré le chef, mais nous avons tué le parti."

Avant le contrat, les travaux avaient été faits comme entreprise du gouvernement. L'embranchement de Pembina était construit; la section de la Baie du Tonnerre était en voie de construction, et le chemin s'allongeait à l'ouest jusque dans la province des prairies. Le contrat fut signé et les travaux furent continués, et par la compagnie et par le gouvernement. (Tous les autres orateurs ont fait une petite esquisse historique et je suppose que je puis en faire autant.)

La compagnie voulait vendre du stock et s'adressa au gouvernement pour que ce dernier lui garantît des dividendes. Le ministre des finances a été assez bon pour produire un document qui nous enseigne de quelle manière le gouvernement peut emprunter de l'argent, savoir, par l'émission d'obligations, par l'émission d'obligations-actions, par des annuités à remboursement direct, et par l'émission de bons-obligations. En juin dernier son sous-ministre était d'opinion que le gouvernement était autorisé jusqu'à concurrence de \$18,000,000. Il exprime son opinion comme suit:

Le principal en argent mentionné dans la convention conclue avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien comme devant représenter \$975,000 par semestre, était de près de \$16,000,000. En tant qu'il s'agit de ce montant, le gouvernement du Canada était, à ce qu'il me semble, autorisé à l'emprunter.

Il paraît, M. l'Orateur, que le gouvernement aurait très volontiers emprunté \$24,000,000, mais la compagnie ne pouvait fournir l'argent, et en conséquence il n'en emprunte qu'une partie — il en prit une partie en argent et des garanties pour la balance. Relativement à l'acceptation des garanties, le ministre des finances dit:

Quant à ce qui concerne l'acceptation des garanties de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour paiements retardés, le gouvernement a conclu l'arrangement, comptant sur l'appui du parlement, vu que le cas était urgent.

Le gouvernement ne prétend pas avoir agi conformément à la loi. Il admet que c'était contraire à la loi, mais qu'il a compté sur le parlement, "vu que le cas était urgent." Maintenant, M. l'Orateur, on observera que tous ces pouvoirs ont été accordés dans l'unique but d'emprunter de l'argent. Ce pouvoir a-t-il été exercé dans ce but? Voyons un peu. Je vais lire un paragraphe du discours du trône où il est question de l'arrangement conclu avec la compagnie:

Cet arrangement a été fait parce qu'on a cru que cela raffermirait et augmenterait la valeur des actions à la Bourse.

L'emprunt n'a rien à faire avec cela; c'était pour faire monter le stock à la Bourse. La chose a été faite par les ministres; le parlement n'a pas été consulté, bien qu'il devait s'assembler deux mois plus tard. Comme je l'ai dit, la chose a été faite. Le canon du chemin de fer a été chargé avec la poudre puissante du gouvernement, chargé d'un boulet rouge, et le coup a été tiré. Mais il n'a pas réussi à enflammer la Bourse. On a manqué la cible, mais dans un sens le coup a fait "bull's eye" (moucho,) car il a atteint les "bulls" (hausseurs) en plein œil et il a fait tomber le stock. M. l'Orateur, il ne faut pas blâmer le commun des mortels s'il ne comprend pas comment la compagnie pouvait s'attendre à bénéficier de cet arrangement. Et que l'on veuille bien noter la distinction entre la compagnie et un actionnaire individuel.

L'arrangement avait pour but de déposer entre les mains du gouvernement dans un délai de trois mois 11½ millions d'espèces sonnantes, dont £2 millions immédiatement, et la balance dans trois mois. Et pourquoi cela? Cela devait garantir les dividendes sur \$65,000,000 de stock. Mais où était le stock? \$55,000,000 du stock avaient été vendus et n'étaient plus la propriété de la compagnie comme compagnie.

Les autres \$10,000,000 avaient été mis en gage pour emprunt. Comment était-il possible de venir en aide à la compagnie ? Il y a quelque chose là dedans que nous ne pouvons comprendre ; peut être est-ce

“ One of these things, which no fellow can understand.”

Quel en a été le résultat ? Laissez-moi lire des extraits du discours du trône :

L'arrangement a été conclu parce que l'on croyait que cela raffermirait et augmenterait la valeur des parts à la Bourse. Une série de circonstances défavorables ont empêché ces espérances de se réaliser, et il a été impossible à la compagnie de se procurer le capital requis au moyen de la vente de son stock.

Voici ce que dit le président, du premier résultat :

Je regrette de dire, cependant, que les arrangements ainsi faits ne nous ont nullement permis d'atteindre le but que nous nous proposons.

Quel a été le second résultat ? Le président de la compagnie dit :

Le paiement fait au gouvernement des \$9,710,240 comme avance sur les dividendes garantis, a privé la compagnie des ressources nécessaires pour pousser vigoureusement la construction du chemin.

Le résultat a été désastreux—un résultat assez ordinaire chez les particuliers, les compagnies ou les gouvernements qui sortent de la sphère qui leur convient. Comme artiller tirant sur la Bourse, le gouvernement n'a pas beaucoup réussi. Dans le militaire, lorsqu'un soldat ne se plaît pas dans l'artillerie, on lui permet de permuter dans l'infanterie, où les armes à feu sont moins grosses et moins dangereuses.

Quelle est la proposition soumise à la Chambre. En premier lieu, qu'aucune partie des \$7,500,000, pour lesquelles on a accepté des garanties de la part de la compagnie, ne sera payée avant 1888. En second lieu, le gouvernement prêtera \$22,500,000 à la compagnie ; les deux montants réunis, celui que nous ne recevons pas et celui que nous donnerons, s'élèvent à \$30,000,000.

Je ne parlerai que des \$22,500,000, et pour en parler je prendrai la liberté de demander ce que la compagnie a fait. La compagnie a, sur la section de la ligne de Callander à Port-Arthur, construit 160 milles de chemin, et partiellement construit environ cinquante milles à part cela. De Winnipeg à Kamloops, elle a construit 930 milles sur 1,260. Qu'est-ce que la compagnie a dépensé ? Le président dit :

Elle a dépensé sur sa ligne-mère y compris le parachèvement de 1,130 milles, \$23,363,534.

Disons 23½ millions. Qu'est ce que la compagnie a reçu ? Le président dit :

Elle n'a reçu sur toute la subvention en argent et la concession des terres que \$21,318,222.

Disons 21½ millions. Cela réduirait le montant des deniers fournis par la compagnie à \$1,245,312, ou disons 2¼ millions. Mais combien la compagnie a-t-elle gagné en faisant les travaux qu'elle a faits ? Elle a gagné en subvention d'argent \$12,289,211, disons 12¼ millions ; concession de terre gagnée et vendue, 3,753,400 acres, vendus à \$2.36 l'acre, font \$8,855,024, disons 8¾ millions ; concession de terre gagnée mais non vendue, 10,102,305 acres, lesquels évalués à \$2 l'acre, s'élèvent à \$20,204,610, disons 20 millions. Il est à peu près universellement admis qu'il est convenable de fixer le prix à \$2 l'acre. Tous ces montants réunis s'élèvent à \$41,151,845, disons 41 millions. Déduez de ceci le coût des travaux, \$23,563,568, disons 23½ millions, et il reste \$17,588,291, disons 17½ millions.

Maintenant, M. l'Orateur, vous vous rappellerez que l'honorable député de King, en énumérant ces propriétés, a constamment employé le mot “ valeur,” il a dit que ces propriétés valaient dans chaque cas ce qu'elles avaient coûtées. Lorsqu'il les a évaluées comme garanties, il les a évaluées au prix de revient, et comme il semble avoir été nommé estimateur pour cette société de prêt du gouverne-

ment, je suppose que nous devons accepter son évaluation, et en conséquence on ne saurait s'opposer à ce que je considère leur prix de revient comme étant leur valeur réelle. Par ces chiffres j'ai démontré que jusqu'au moment actuel, la compagnie a fait sur les travaux qu'elle a exécutés jusqu'à présent, un profit de 17½ millions, ce qui est une somme assez ronde pour deux années de travail, et cependant elle frappe encore à la porte du trésor pour obtenir un emprunt. Elle demande aux artisans du Canada, à ces travailleurs aux mains calleuses, dont un grand nombre sont obligés de vivre, pendant une semaine, du produit de quatre jours de travail, d'emprunter cet argent pour elle.

Les honorables députés peuvent attribuer à ces terres la valeur qu'il leur plaira, mais la question reste comme suit dans n'importe quelles circonstances ; la compagnie a 10,000,000 d'acres de terre pour une dépense de 2½ millions sur ses travaux. Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas tout. Vous lui avez donné l'embranchement de Pembina, 69 milles, un embranchement qui a rapporté de beaux bénéfices depuis sa construction. Vous lui avez donné le chemin de fer de la baie du Tonnerre à Winnipeg, 429 milles, construit et pourvu de lisses. Ces deux lignes réunies font 497 milles, qui coûtent \$19,000,000, et “ l'estimateur ” dit qu'elles les valent, de sorte qu'il y a \$19,000,000 à ajouter aux \$17,500,000. Et le chemin qu'elle a construit lui appartient. Mais ce n'est pas tout : ces chemins, depuis les derniers six mois, ont rapporté, d'après les propres rapports de la compagnie, un profit net de \$378,000. La compagnie doit être dans la gêne. Mais, M. l'Orateur, le ministre des chemins de fer nous informe qu'il y a ça.

Un excédant de dépenses sur la ligne-mère, par la compagnie sur ce qu'elle a reçu du gouvernement, excédant qui s'est élevé à pas moins de \$23,743,550.

Les honorables députés ont défilé la critique. J'accepte le défi. Examinons les articles qui constituent ces 23½ millions. L'un de ces articles est sous le chef de matériaux et fournitures, \$4,025,604, ou disons 4 millions. Maintenant, M. l'Orateur, ces approvisionnements sont-ils imputables aux travaux déjà exécutés ? Lorsqu'ils ont été employés et qu'ils forment partie du chemin de fer, ne rapportent-ils pas encore de l'argent et des terres ? Ne doivent-ils pas être imputés aux recettes. Lorsque ces matériaux seront employés, la compagnie recevra encore une subvention additionnelle en argent et une concession additionnelle de terres. Le comptable peut déduire \$4,000,000.

L'article suivant est le dividende sur le stock. Le dividende sur le stock est-il entré dans la construction du chemin de fer ? On pourra me répondre qu'il est juste que les placements portent intérêt, mais on ne nous dit pas à combien se monte le placement, et il ne peut y avoir après tout qu'un placement très minime de la part de la compagnie. Ce ne serait rien comparé aux profits clairs. Ce montant est de \$2,128,000, et le comptable aura la bonté de le retrancher. Le montant suivant est le dépôt entre les mains du gouvernement, \$3,710,240, ou disons 3¾ millions. Le dépôt fait pour assurer les futurs dividendes aux actionnaires, est-il entré dans la construction du chemin ? Personne n'oserait le soutenir, et le comptable voudra bien retrancher 3¾ millions. Il me semble que les gelées d'hiver ont produit un effet désastreux sur les 23½ millions de l'honorable ministre, ils se rétrécissent encore plus que du blé gelé. D'après l'expression d'un célèbre spéculateur de chemins de fer demeurant à New York, ils semblent s'en aller

“ Où le chèvre-feuille s'entrelace ”

Il y a un article pour le matériel de roulement. On me dira peut-être que la valeur d'un chemin de fer ne saurait être bien grande s'il n'est pas muni d'un matériel de roulement. M. l'Orateur, en payant ces subventions, le gouvernement tient-il compte du matériel roulant ? Mais on nous demande de nous montrer libéraux—c'est l'argent du peuple, montrons-nous libéraux ; et la traduction la plus récente du

mot libéral est " patriote ", je crois. Je me suis souvent demandé ce que la partie " libérale " du titre de conservateur voulait dire. Voici qu'on nous éclaire à ce sujet. Pour le moment je vais allouer ce montant de \$3,130,792 pour matériel roulant.

Il y a aussi un article pour les outils. On nous a dit que le journal le *Globe* faisait partie du matériel roulant du Grand Tronc, et je ne traiterai pas cette question des outils avant que nous ayons les articles. Les deux articles, les 2½ millions d'excédant des dépenses de la compagnie sur les recettes, d'après ce que dit la compagnie, joints au matériel roulant, s'élèvent à \$8,376,134 d'argent placé par la compagnie dans la construction d'un chemin de fer et dans l'achat d'un matériel roulant qui ont gagné \$20,000,000 valant de terres et \$19,000,000 valant de chemin de fer que nous lui avons donnés.

La compagnie a placé dans la construction du chemin de fer et dans l'achat du matériel roulant \$8,376,134. C'est très regrettable et le gouvernement semble comprendre parfaitement que la compagnie ne doit pas placer d'argent dans cette entreprise. Les premiers 7½ millions qu'on nous demande de voter serviront à payer ses dettes; c'éduisez \$7,500,000 du montant qu'elle a placé, c'est-à-dire de \$8,376,134, et la balance est de \$876,134. Les profits nets des derniers dix mois ne se sont élevés qu'à \$976,426, laissant une balance de \$102,332 d'argent que la compagnie va recevoir en sus de tout l'argent qu'elle a déboursé tant pour le matériel de roulement que pour le chemin de fer. Je le répète, M. l'Orateur, cela ne laisse pas un seul dollar d'argent fourni par cette compagnie composée d'hommes que l'on prétend être si forts comme financiers, pour le chemin de fer et le matériel roulant, jusqu'à la date du document en question. Et quant à l'avenir? Le président dans sa circulaire du 29 décembre 1883, dit :

On s'est assuré que le coût de l'achèvement de la ligne n'excèdera pas \$27,000,000.

Que devra recevoir la compagnie? Elle recevra une subvention de \$12,710,788 en argent, une concession de terres de 11,244,295 acres, ce qui à \$2 l'acre égalera \$22,488,590; 313 milles de chemin de fer actuellement en voie de construction et dont le coût probable est estimé à \$9,000,000, soit un total de \$41,199,378. D'après le contrat tel qu'il existe actuellement, la compagnie serait propriétaire de chemin de fer terminé, depuis Callander à Port-Moody, y compris l'embranchement de Pembina, 2,619 milles et 21,246,600 acres de terre, pour une dépense de \$16,534,555. En estimant la terre à \$2 l'acre elle a le chemin pour rien et \$25,958,645 en sus.

Notre contrat actuel est très simple et très facile à analyser. En vertu de ce contrat, il nous en coûtera: \$5,000,000 pour études, \$28,000,000 pour chemin construit, \$25,000,000 de prime en argent et 25,000,000 d'acres de terre valant \$2 l'acre, \$50,000,000, formant un total de \$108,000,000. Et voilà l'état de choses dans lequel nous nous trouvons lorsqu'on vient nous demander d'emprunter de l'argent pour la compagnie au montant de \$22,500,000.

M. l'Orateur, on nous a forcés de remuer des millions. On les a lancés de côté et d'autres comme si c'étaient des choses de peu d'importance. On croirait vraiment que l'honorable monsieur s'en servait comme jouets pendant son enfance. Je veux pendant quelques instants revenir à des chiffres à portée de ma compréhension, et dans ce but je propose de diviser les \$22,500,000 entre les divers collèges électoraux de la Confédération du Canada. Nous sommes, je crois, 211 députés. Voyons un peu quelle proportion de ce montant retombe sur chaque honorable membre de cette Chambre, ou plutôt sur la population qu'il représente. Je trouve que cela fait, en chiffres ronds, \$106,000. Maintenant, les honorables messieurs de la droite ont-ils été envoyés ici, avons-nous tous, tant que nous sommes, été envoyés ici avec instruction de faire ce prêt. Est-ce qu'on nous confiant le

M. FAIRBANK

mandat les électeurs nous ont chargés de prêter ces \$100,000 à la compagnie pour eux.

Si la question leur était posée franchement, carrément et sans ambages: Le comté ou la partie du comté,—suivant le cas—est-il disposé à prêter son argent à long terme au montant de \$100,000? Quelle serait la réponse qu'on nous donnerait? Je crois que nous la connaissons d'avance. Et pourquoi l'emprunt est-il demandé? Une seule raison est donnée pour ce prêt. Il y en a deux, mais il y en a une qui, dans l'opinion de la plupart des membres de l'opposition dans tous les cas, nous paraît tout à fait secondaire. Je veux parler de l'effet qu'il produira sur le parti conservateur. La seule raison dont nous ayons à nous occuper est le prêt dans le but de terminer le chemin d'ici à deux ans. Nous sentons-nous autorisés à forcer nos commettants à faire cette avance dans un pareil but? Pour ma part, je ne le crois pas. Je ne crois pas qu'il soit de mon devoir d'agir ainsi.

Il y a un autre point à considérer. Que diront les capitalistes prudents de l'Angleterre? Comment cela affectera-t-il notre crédit? Nous sommes dès aujourd'hui emprunteurs pour des montants très considérables: notre dette actuelle s'élevant à environ \$200,000,000 en chiffres ronds. Les échéances arrivent de temps à autre. Il est certain que nous ne pouvons les payer, et il nous faut emprunter de nouveau. Le taux auquel nous pouvons emprunter dépend de notre situation financière; l'intérêt que nous aurons à payer dépend de notre crédit, et il n'est pas nécessaire d'être bien versé dans la connaissance des affaires pour savoir que le crédit dépend en grande partie de l'usage que l'on en fait.

On nous a dit à maintes reprises que le progrès du Nord-Ouest est dû à la construction rapide du chemin de fer du Pacifique canadien. Le progrès du Nord-Ouest n'a pas commencé avec la construction rapide du chemin de fer du Pacifique canadien. Dès que le Nord-Ouest eut cessé d'être la garenne à rat musqué de la compagnie de la baie d'Hudson, il a commencé à attirer l'attention, et les immigrants ont commencé à se diriger de ce côté. Ils s'y rendaient par la route Dawson, par le lac Supérieur et par le chemin de fer jusqu'à Moorhead, de là par le bateau à vapeur de Kittson, et plus loin par le chemin de fer américain jusqu'à la frontière du Canada. Le Nord-Ouest a beaucoup prospéré jusqu'à ce qu'il ait été attaqué par les sauterelles—peut-il ne jamais être attaqué par quelque chose de pis.

Je crois que c'est en 1875 que la sauterelle a fait son incursion au Nord-Ouest, et y détruisit tout ce qu'il y avait de verdure; mais d'après la loi providentielle qui régit la vie des insectes, lorsqu'une espèce d'insectes devient trop nombreuse, elle engendre un parasite qui finit par la détruire—j'ignore si ce principe ne s'applique pas également aux gouvernements—le parasite attaque la sauterelle et la sauterelle disparaît. Il s'écoula plusieurs années avant que la confiance revint; mais elle revint enfin, et le Nord-Ouest prospéra. Peut-être que la construction rapide du chemin de fer eut quelque chose à faire avec la fièvre des spéculations, qui parmi les fléaux qui sont venus fondre sur le Nord-Ouest, ne le cède en rien à celui des sauterelles. La fièvre des affaires n'est pas meilleure pour les affaires que la fièvre chez l'homme n'est bonne pour sa santé. Cela ne donne pas la vigueur.

On dit que la construction rapide a augmenté la valeur du travail, a augmenté le prix des gages. C'est très probable. Je ne sais pas quels étaient les gages payés. Mais à qui ont-ils été payés? C'est un fait notoire qu'au moins neuf sur dix des hommes qui ont travaillé à cette construction rapide venaient des États-Unis. Ce n'étaient pas nos gens, mais des constructeurs de chemins de fer venus des États-Unis. Ces hommes sont ils restés après avoir fait leur travail? Non, M. l'Orateur, ils ont forcé le chemin de fer à les ramener chez eux. La compagnie du chemin de fer a d'abord refusé, mais à la fin elle a fini par les expédier aux États-Unis. Ces hommes se sont arrêtés à Winnipeg, et l'histoire raconte qu'ils y ont pris divers petits verres, puis

sont retournés chez eux. Les matériaux sont aussi venus en grande partie de la même source, vu que le Nord-Ouest était un pays trop jeune pour fournir les matériaux pour la nouvelle ligne.

Si la construction eût été moins rapide, une proportion plus considérable de l'argent dépensé serait restée au Nord-Ouest. Je parlais des gages et je demandais qui les avait touchés. Mais il y a un autre point. Qui a payé les gages ? Je vous ai démontré que ce n'est pas l'ouvrier canadien qui a reçu les gages, mais que c'est par lui qu'ils ont été payés. Chaque homme en Canada qui consomme pour un dollar de marchandises sujettes à un droit d'accise ou de douane, contribue au paiement de ces gages élevés.

Il y a en un autre résultat de la construction rapide : elle a amené le paiement rapide de la subvention, et le paiement rapide de la subvention a amené le retrait rapide de l'argent qui se trouvait dans nos banques pendant la dernière saison. Ce retrait rapide a été cause de cet état de gêne et cette rareté d'argent dont un grand nombre de Canadiens se rappelleront pendant toute leur vie. M. l'Orateur, il y a dans les affaires humaines des cas où il peut se faire qu'on aille trop vite. On a pris beaucoup de temps pour prouver l'excellence de la garantie qui est offerte, et si nous acceptons l'évaluation de "l'estimateur du gouvernement," la garantie doit être considérée comme amplement suffisante. Mais le particulier ou la compagnie qui peut offrir de bonnes garanties peut toujours se procurer de l'argent au taux ordinaire.

Que ceux qui ont ces bonnes garanties à offrir aillent sur les marchés monétaires du monde pour faire leur emprunt. Nous ne sommes pas des prêteurs d'argent. Mais en dépit des excellentes garanties qui nous sont offertes, les honorables messieurs de la droite se sont donné beaucoup de peine à nous démontrer dans quel état nous trouverions dans le cas où la compagnie manquerait à ses obligations.

L'honorable ministre cite plusieurs chefs de dépense parmi lesquels il inclut les terres que la compagnie a vendues et pour lesquelles elle a été payée au montant de \$7,500,000, mais il ne met rien au débit relativement aux terres que la compagnie n'a pas vendues. Il inclut la subvention en argent, l'argent que nous allons voler—vraiment, nous ne pouvons trouver à redire à ce qu'il inclut comme argent,—et il arrive au montant total de \$97,000,000. Puis il demande : Qu'allons-nous faire des terres?—des terres qui ne sont pas vendues. Faites en exactement ce que vous faites des autres terres lorsque vous les vendez. Mettez les au crédit des terres incultes, et non au crédit du chemin de fer, que vous n'avez pas débité du montant qu'elles représentent. Mais en terminant, il dit : Je mets à l'avoir du chemin de fer les 21,246,600 acres à \$2 l'acre, ce qui fait \$42,493,200. Il met cela à l'avoir du chemin de fer, mais il n'a pas débité le chemin de fer de ce montant. C'est là une tenue des livres à partie simple qui ne saurait être acceptée.

Pourquoi l'honorable ministre s'est-il arrêté là dans ses calculs. Pourquoi n'a-t-il pas continué en vendant 27,000,000 d'acres de terres publiques qu'il aurait pu placer à l'avoir du chemin de fer ? Alors le chemin de fer n'aurait rien coûté. Si la vente des terres avait bien marché, il aurait pu en vendre encore et payer un dividende de chemin de fer. Les calculs de l'honorable ministre sont faux—faux au montant de 42½ millions, comme l'a dit l'honorable député de Durham-Ouest.

Mais repoussé sur ce point, il pourrait tenter une retraite savante en disant que sans la construction rapide les terres n'auraient aucune valeur. Le chemin de fer ajoute à la valeur des terres, les terres ajoutent à la valeur du chemin de fer, et les colons ajoutent à la valeur de l'un et des autres. Mais les terres étaient-elles sans valeur avant cette construction rapide. Dans sa sagesse, la Providence n'a créé qu'un seul Saint-Laurent, avec ses élargissements des grands lacs, et a donné le tout au Canada. Les difficultés de sa

navigation, à cause des rapides et des grandes chutes de Niagara, ont été surmontées au coût de \$10,000,000. L'obstruction du Sault Sainte-Marie a été surmontée au moyen du canal américain. Par ce canal, nous passons au lac Supérieur et nous arrivons à la baie du Tonnerre, le port le plus éloigné qui se trouve sur le territoire canadien.

A cet endroit on est à 1,000 milles à l'ouest de Montréal, et en prenant pour point de départ le port d'hiver canadien le plus rapproché, Saint-André, on est aux deux cinquièmes de la voie transcontinentale. Le gouvernement avait relié cet endroit à Winnipeg par un chemin de fer qu'il a fait construire à nos frais, et il était à en faire construire un autre à travers la province des prairies. Si nous avions conservé cette clef du Nord-Ouest et gardé le contrôle de la ligne de Winnipeg à la baie du Tonnerre, notre port de mer intérieur pour aller à la rivière Rouge, pressé la construction du chemin de fer dans l'intérieur de la province des prairies, et construit en même temps des embranchements le long de la voie principale, est-ce que la terre n'aurait pas eu de la valeur ? Je crois que sa valeur aurait été double de ce qu'elle est aujourd'hui. Laissez-moi rapporter ici le témoignage de la compagnie elle-même relativement aux moyens actuels de communication avec le Nord-Ouest :

Route du chemin de fer du Pacifique canadien ; par chemin de fer et bateau ; conduisant à l'ouest par la voie d'Algoma, et des lacs Huron et Supérieur.

À l'ouverture de la navigation, au printemps de 1884, la nouvelle ligne, moitié par chemin de fer, moitié par bateaux, de Montréal aux différents points du Nord-Ouest, sera ouverte au public. Elle a sur la route exclusivement par voie ferrée de la ligne de Chicago et Saint-Paul, l'avantage d'abrèger le parcours de 200 milles et de diminuer en proportion des fatigues et des frais, celui d'offrir un trajet plus rapide que par le chemin de fer, et de rompre en même temps la monotonie du voyage en faisant traverser aux voyageurs la fameuse mer intérieure.

Je ne partage guère, M. l'Orateur, je ne partage pas du tout l'opinion de ceux qui prétendent que le Nord-Ouest a des obligations extraordinaires aux vieilles provinces. Les vieilles provinces avaient des dettes que les habitants des provinces nouvelles vont nous aider à payer. Les sommes d'argent qu'on a dépensées pour leurs chemins de fer ou d'autre manière, provenaient en grande partie d'emprunts. Les colons du Nord-Ouest en paieront leur part. Les frais qu'on a faits n'ont en aucune façon été encourus pour leur avantage exclusif, or je ne crois pas que le prétendu grand sacrifice accompli par les anciennes provinces puisse justifier l'imposition d'un droit d'exportation sur le blé récolté au Nord-Ouest. Je sais qu'on n'appelle pas la chose de ce nom, mais c'est tout comme. Je ne crois pas que nous soyions justifiables de leur contester le droit de construire leurs propres grandes routes (les chemins de fer sont les grandes routes d'aujourd'hui). Je ne crois pas que nous soyions justifiables de vouloir les priver des avantages géographiques que possède leur pays, et qui ne sont pas trop nombreux déjà.

Procurez à la population du Nord-Ouest l'avantage d'un transport à bon marché jusqu'à la baie du Tonnerre, où ils seront reliés à toutes les voies de communication du continent avec lesquelles ils pourront entreprendre la concurrence ; facilitez dans une mesure raisonnable les communications par chemin de fer dans la région des prairies, où la construction des voies ferrées est si facile et si peu dispendieuse ; déshéritez-les du monopole, et vous les rendrez heureux et contents. Je suis d'avis que la vraie politique, à suivre pour nous quant à leur commerce, est de l'attirer, non de s'en emparer.

On nous dit qu'une des raisons pour lesquelles la compagnie a demandé ces sommes d'argent, c'est qu'elle ne peut vendre ses terres. Pourquoi cela ? Je vais vous le dire, M. l'Orateur. C'est parce que la compagnie conserve une hypothèque sur ses terres. Elle conserve une hypothèque de vingt ans, en stipulant comme condition que tout ce que les colons achèteront ou vendront sera transporté par la compagnie, et de fait au prix fixé par elle. Telles sont les termes du contrat, et ils s'appliquent non-

seulement aux acquéreurs des terres du chemin de fer, mais aux terres du gouvernement et à tous ceux qui possèdent des terres à un titre quelconque ; ils s'appliquent à tout le Nord-Ouest.

Ma dira-t-on que des restrictions sont imposées à la compagnie, qu'elle ne peut réaliser plus de dix pour cent de bénéfices ? Où est l'homme tant soit peu au fait des questions de chemins de fer qui attachera la moindre valeur à cette restriction ? Si je suis bien informé, une restriction de ce genre aurait été imposée aux plus riches compagnies de chemins de fer des États-Unis, l'excédant de recottes devant être versé dans le trésor de l'État. Cependant, l'État n'a pas encore reçu un sou, ne s'est jamais attendu à recevoir d'argent de cette source, et n'en recevra jamais.

Dix pour cent ! Lorsque la compagnie aura reçu les \$7,500,000 qu'on propose de lui donner, elle se trouvera à n'avoir plus une seule piastre dans l'entreprise, et durant les neuf derniers mois elle a retiré \$900,000 de bénéfices nets. Se trouvera-t-il quelque zèle pour me dire en quoi consiste ce pourcentage sur quelque chose de moins que rien ? Ces messieurs ont moins que rien de placé dans l'entreprise, et ils retirent une recette de \$900,000. Ceci dépasse toutes mes notions en fait d'arithmétique.

L'honorable député de Cardwell (M. White) nous a dit que son parti ne s'était pas opposé à ce que le cabinet Mackenzie construisît un chemin de fer, mais à ce qu'il en construisît les deux extrémités et laissât la partie intermédiaire inachevée.

Eh bien, M. l'Orateur, les "exigences politiques" ne sont pas très grandes en ce moment, je crois. Je sais très bien qu'on a fait valoir, il y a cinq ans ou six ans, cet arrangement relatif à la construction des deux extrémités avant le centre ; mais je crois franchement qu'il est temps pour les hommes de bon sens de renoncer à l'employer. Il n'y avait pas assez d'argent dans toute l'Amérique Britannique du Nord pour permettre de construire la section du centre avant qu'une au moins des deux sections extrêmes ne fût bâtie.

Qu'ont-ils essayé de faire depuis cinq ou six ans ? Qu'est-ce que leurs journaux répètent actuellement par tout le pays.

Construire la partie centrale du chemin ; construire un chemin de fer à deux cents milles de distance de la Baie du Tonnerre, dans l'intérieur, en transportant les matériaux et les fournitures à dos de sauvages ou en canots d'écorce. J'aimerais à voir transporter de cette façon une des traves de pont Howe.

L'honorable député de Cardwell nous a cité l'exemple d'un journaliste du Dakota, qui, réfugié au dernier étage de sa maison, par un temps d'inondation, écrivait, assis sur un siège élevé et les pieds sur une chaise ordinaire : *Magnifique inondation*. L'honorable monsieur trouvait la chose admirable et aurait voulu nous voir inviter le journaliste en question. Je suppose d'après cela que lorsque le flot des dépenses fédérales nous aura envahis jusqu'aux aisselles, nous devrons nous écrier que "c'est magnifique." Lorsque ce même flot nous submergera tellement que nous serons obligés de nous dresser sur la pointe des pieds, j'ai lieu de croire, M. l'Orateur, que nous pouvons nous attendre à voir l'honorable monsieur se conduire lui-même. Lorsqu'il criera le plus fort, c'est que les eaux seront plus hautes, et si j'en juge par la manière dont il s'exclame en ce moment, il doit y avoir pas mal d'eau dans son voisinage.

M. l'Orateur, j'aime l'audace, je l'admire même ; mais il convient aux mandataires du peuple, aux gardiens de ses intérêts, d'exercer un peu de prudence et de réserve.

Les honorables membres de la droite ont mis un goût marqué, depuis quelque temps, à nous prêcher le patriotisme. J'ai remarqué que lorsqu'un homme se vante constamment de sa piété, il y a lieu pour l'autorité religieuse de le surveiller. Lorsqu'un homme prône constamment sa propre honnêteté, vous n'acceptez son billet que bien et sûrement endossé. De même, lorsqu'un député parle continuellement et bien haut de patriotisme, c'est un indice qu'il a la

M. FAIRBANK

main bien près du coffre public, où qu'il veut s'en approcher. Lequel est le plus patriotique, de signaler un danger ou de chercher à l'éviter, ou bien de le déguiser ?

Et à propos de ces leçons de patriotisme, est-ce que les honorables messieurs sont propriétaires du pays ? Est-ce que nous, de l'opposition, nous sommes dans la position de tenanciers arriérés dans leurs paiements et passibles d'éviction ? Si tel est le cas, puisse "notre fuite ne pas arriver en hiver."

Que prouvent ces chiffres ? On a prouvé que la compagnie, d'après ses propres chiffres et sa manière de les grouper, avait dépensé pour frais de construction, jusqu'à ce jour, \$23,563,564, disons vingt-trois millions et demi. Il faudra, pour terminer les travaux, 27 millions de plus, soit un total de cinquante millions et demi. Le gouvernement a payé et doit payer 25 millions ; la vente des terres a produit en argent 8½ millions ; ce qui, joint à l'octroi projeté de 22½ millions, forme un total de 56½ millions. Retranchez de ce dernier chiffre les 50½ millions, et il reste \$5,000,000. De sorte qu'en définitive, la compagnie aura complété le chemin, et acquis 21,000,000 d'acres de terres, sans avoir fourni un seul sou elle-même, et en restant avec \$5,000,000 en poche.

Si nous devons fournir tout l'argent, M. l'Orateur, à quoi bon la compagnie ? Ces sommes d'argent nous seront-elles rendues ? L'expérience nous dit que non. Je crains qu'en faisant cette convention, le gouvernement ne forme une alliance dangereuse. Je crains que nous n'arrivions à avoir l'honorable ministre comme roi, et le président de la compagnie comme vice-roi par-dessus lui.

M. l'Orateur, je dois remercier les membres de la Chambre pour l'attention avec laquelle ils m'ont écouté.

M. CURRAN : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 11.45 heures p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 13 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRÈRE.

RAPPORT OFFICIEL DES DÉBATS.

M. WHITE (Cardwell) : Je propose l'adoption du premier rapport du comité chargé de contrôler le rapport des Débats.

M. BLAKE : L'honorable monsieur voudrait-il nous dire quel est l'objet de ce rapport.

M. WHITE : Il s'agit de la nomination d'un correcteur d'épreuves français et d'un traducteur de français en anglais.

M. BLAKE : J'aimerais à savoir de l'honorable monsieur s'il a été pris des mesures pour que les épreuves du texte de la première édition anglaise, soient mieux corrigées. Il doit admettre que cette correction est faite d'une manière affreuse. Je ne dirai pas que c'est le cas cette année, parce que je n'ai pas encore lu les *Débats*, mais il s'agit des années précédentes. Le vocabulaire du correcteur d'épreuves est évidemment très restreint. J'ai remarqué que les mots qui sortent tant soit peu du sens ordinaire,

sont remplacés, sans égards pour leur signification et le sujet auquel ils s'appliquent, par d'autres mots que le correcteur croient justes parce qu'il ne connaît pas la valeur des mots. En réalité, cette besogne, dans le passé, à venir jusqu'à cette session, a été absolument mal faite.

M. WHITE. Si l'honorable monsieur veut bien lire les rapports de la session actuelle, il verra qu'il y a une amélioration considérable sous ce rapport. Je suis entièrement d'accord avec lui pour ce qui est de la correction des épreuves durant les dernières sessions; mais depuis l'adoption du système des mécanigraphes, la copie fournie aux typographes est meilleure, et ceux-ci sont en mesure d'exécuter leur travail beaucoup mieux que l'année dernière. Ce que j'ai pu voir des *Débats*, cette année, m'a convaincu qu'il y avait un progrès marqué. Je suis porté à croire que ce progrès se continuera et que nous aurons à l'avenir moins de sujets de plainte que par le passé.

La motion est adoptée.

RAPPORT.

Le rapport suivant est déposé sur le bureau : —
Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries. (M. McLellan.)

PRÉSENTATION DE BILLS.

Les bills suivants sont successivement déposés et lus pour la première fois :—

Bill (n° 84) constituant légalement la Corporation Episcopale Catholique Romaine de Pontiac. — (M. White, Renfrow.)

Bill (n° 85) concernant le chemin de fer Huron et Erié. (M. Smyth.)

Bill (n° 86) amendant de nouveau l'acte de 1872, concernant les Brevets d'Invention. (M. White.)

L'ACTE DES SAUVAGES.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je dépose un bill (n° 87) amendant de nouveau l'acte des sauvages, de 1880. Je ne fatiguerai pas la Chambre en lui expliquant en détail la série d'amendements qu'il s'agit de faire à cet acte. L'expérience du passé a prouvé qu'il y avait lieu de les adopter.

Le bill est lu pour la première fois.

EXPOSITION FORESTIÈRE INTERNATIONALE.

M. LANDRY (Montmagny). Est-ce l'intention du gouvernement de nommer un représentant du Canada à la prochaine exposition forestière internationale, qui doit avoir lieu l'été prochain à Edimbourg, Ecosse ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Comme les différents gouvernements locaux, qui ont la propriété des forêts, ont été invités à prendre part à cette exposition, il est à présumer que s'il y a des représentants d'envoyés à cette exposition, ils le seront par ces gouvernements, et non par le gouvernement fédéral.

STATION COMMUNE A LA TRAVERSE.

M. LANDRY (Montmagny). Le gouvernement est-il venu à une entente quelconque avec la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc et avec celle du Québec Central, pour la construction en commun, à l'endroit appelé la Traverse, d'une gare qui servira aux trois compagnies, et de quelle nature est cette entente ?

Sir CHARLES TUPPER. La question n'est pas encore définitivement réglée.

CHEMIN DE FER DE SAINT-CHARLES.

M. LANDRY (Montmagny). A quelle date le gouvernement a-t-il l'intention de livrer l'embranchement de Saint-Charles au trafic, et de l'ouvrir à la circulation du public voyageur ?

Sir CHARLES TUPPER. Je crois que ce sera au 1er juillet prochain.

PRIX DE TRANSPORT SUR L'INTERCOLONIAL.

M. LANDRY (Montmagny). Le gouvernement a-t-il jamais pris l'engagement de modifier le tarif sur l'Intercolonial, entre Saint-Charles et Québec, de manière à ce que la distance entre ces deux endroits fut calculée comme si l'embranchement de Saint-Charles était construit ? Si oui, a-t-il modifié le tarif en conséquence ?

Sir CHARLES TUPPER. Je puis dire que les prix ont été abaissés à cet effet dans le temps, et il faudra probablement les changer encore durant le court intervalle qui nous sépare du moment de l'ouverture du chemin.

RÉCLAMATION DE JOSEPH CHARLES LISLOIS.

M. LANDRY (Montmagny). Le gouvernement a-t-il en sa possession un rapport quelconque fait par un des arbitres fédéraux au sujet d'une réclamation présentée par M. Joseph Charles Lislois, demandant une somme suffisante pour couvrir les pertes par lui éprouvées dans l'incendie d'un de ses bâtiments en septembre 1879 ? Ce rapport constate-t-il que l'incendie en question a été causé par une des locomotives du gouvernement sur le chemin de fer Intercolonial ? Est-il dit dans ce rapport qu'en justice le gouvernement est tenu de payer à M. Joseph Charles Lislois le montant réclamé ? Le rapport ajoute-t-il que le montant réclamé n'est pas trop élevé ? Est-ce l'intention du gouvernement, si le rapport de son arbitre contient de pareilles assertions, de rembourser à Joseph Charles Lislois le montant des pertes par lui éprouvées dans cette circonstance ?

Sir CHARLES TUPPER: Je puis dire, en réponse à l'honorable monsieur, que le gouvernement a reçu de l'un des arbitres fédéraux un rapport à ce sujet. A la deuxième question de l'honorable monsieur, je réponds affirmativement, ainsi qu'à la troisième. Quant à la quatrième, je dirai que la somme réclamée n'est pas excessive, d'après le rapport. A la dernière question, je réponds négativement. Le département a reçu du département de la justice l'avis de ne payer que les réclamations légales.

NOMINATION D'OFFICIERS DE DOUANE À WINDSOR.

M. BLAKE: Est-ce que M. Bushell, D. Brassard, et J. Lang, ou quelqu'un d'eux, ont été nommés officiers de douane à Windsor; et si oui, quel est le chiffre de leurs appointements ?

M. BOWELL. Aucuns de ces messieurs n'ont été nommés officiers permanents. M. Bushell a été mis sur la liste des employés surnuméraires le 15 janvier 1883; M. Brassard le 15 janvier 1883, et M. Lang sur la même liste le 1er décembre 1883. Ils sont encore là, et chacun d'eux reçoit \$1.50 par jour.

H. H. SMITH.

M. CAMERON (Middlesex): Y a-t-il, au département de la milice, à Toronto, un homme du nom de H. H. Smith ? Si oui, depuis quand, quelle est la nature de ses fonctions, et quel salaire reçoit-il ? A-t-il occupé quelque autre emploi au service du gouvernement ? Si oui, pendant combien de temps et à quel salaire ?

M. CARON: Je répondrai que M. H. H. Smith n'est pas aujourd'hui employé du département de la milice, à Toronto.

STATION SUR LE CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE ÉDOUARD.

M. McINTYRE: Quelles mesures a-t-on prises pour la construction d'une station d'enregistrement à Peake's, sur la ligne du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, conformément aux conclusions de trois pétitions adressées au département des chemins de fer et canaux à diverses époques? Si non, quand seront-elles prises?

Sir CHARLES TUPPER: Aucune mesure n'a été prise pour la construction d'une station à cet endroit, car on croit que le trafic qui se fait là aujourd'hui ne justifierait pas ces dépenses.

AVANCE A LA BANQUE D'ÉCHANGE DU CANADA.

M. HOLTON: Lorsque l'honorable A. W. Ogilvie et M. Alexander Buntin ont offert leur garantie personnelle au gouvernement pour la dernière avance de \$100,000 à la Banque d'Échange du Canada, l'honorable ministre des finances a-t-il exigé d'eux ou de l'un d'eux la production d'un état de leurs affaires, afin de pouvoir se rendre compte de la validité de la garantie offerte?

Sir LEONARD TILLEY: Ma réponse à la question de l'honorable membre est: certainement non.

LIMITES ENTRE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE ET LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. REID: Le gouvernement a-t-il reçu quelque communication du gouvernement de la Colombie-Britannique au sujet d'une définition plus exacte de la limite entre cette province et le territoire du Nord-Ouest? Est-ce l'intention du gouvernement de définir plus exactement la limite entre la Colombie-Britannique et le territoire du Nord-Ouest dans la partie qui suit la direction générale des montagnes Rocheuses? Si oui, quand?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le gouvernement n'a reçu aucune communication du gouvernement de la Colombie-Britannique au sujet de cette question. En effet, il n'est pas nécessaire que cette limite soit plus exactement définie, car la loi stipule clairement où se trouve la limite. Il n'y a eu aucune communication relativement à la définition de la limite sur le terrain.

Je dirai, en réponse à la dernière partie de la question de l'honorable membre, que le gouvernement n'a pas maintenant l'intention de définir plus exactement la limite, car ces travaux sont très dispendieux, et il n'y a pas de nécessité immédiate de les faire.

QUAIS ET JETÉES DE L'ÎLE DU PRINCE ÉDOUARD.

M. DAVIES: Les ingénieurs envoyés l'été dernier pour inspecter les quais et jetées de l'Île du Prince-Édouard, ont-ils fait leur rapport? Si oui, le gouvernement se propose-t-il de prendre possession de quelques-uns de ces quais, et lesquels? Et quelles sommes seront données à la province pour les dits quais?

Sir HECTOR LANGEVIN: En réponse à l'honorable membre, je dirai que les ingénieurs qui ont été envoyés, sous les ordres de l'ingénieur en chef de mon département, pour inspecter les quais et les jetées de l'Île du Prince-Édouard, et pour faire rapport de leur inspection, ont envoyé leurs rapports au département, et que l'ingénieur en chef est, à l'heure qu'il est, occupé à me préparer un rapport sur la question.

M. CAMERON (Middlesex)

SUBVENTIONS A DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.

M. DUPONT, en demandant un état des sommes payées par le gouvernement du Canada en acompte ou en paiement total des subventions votées aux différentes compagnies de chemin de fer mentionnées dans le chapitre 25 de la 46^e Victoria (1883), dit: M. L'Orateur, l'an dernier, lorsque l'honorable ministre des chemins de fer fit amender l'acte fédéral des chemins de fer de la Puissance, l'un de ces amendements comportait que les différentes lignes de chemins de fer se rattachant aux grandes artères sous le contrôle du gouvernement seraient, à l'avenir, considérées comme des entreprises pour le bien général et pour l'avantage de la Puissance du Canada. Cet amendement fut accueilli avec faveur et par cette Chambre et par le peuple. La conséquence de cet amendement est, que ces chemins de fer étant des entreprises pour le bien général de la Puissance, il est devenu nécessaire de les subventionner; et c'était au gouvernement fédéral à fournir cette subvention et non aux gouvernements provinciaux. C'est une conséquence tout à fait rationnelle et qui découle de l'acte de la Confédération même, car, M. l'Orateur, ce serait une position tout à fait anormale pour les provinces si elles étaient obligées de subventionner la construction de chemins de fer qui ne sont après tout que des routes pour faciliter le commerce, ouvrir le pays à la colonisation, augmenter les ressources du gouvernement fédéral, et par là même diminuer les ressources des gouvernements provinciaux. Augmentation de population signifie augmentation des revenus du gouvernement de la Puissance, et augmentation de la population et colonisation de nos territoires non colonisés signifie d'un autre côté diminution des revenus des gouvernements provinciaux.

Or si l'on veut être de bonne foi et interpréter la constitution telle qu'elle doit l'être, l'on ne peut faire autrement que d'admettre que ces entreprises qui doivent développer le commerce et augmenter les revenus du gouvernement de la Puissance doivent aussi être aidées par ce gouvernement même et non par les gouvernements provinciaux dont les revenus doivent décroître par l'augmentation de la population et par la diminution des forêts dans le territoire sous leur juridiction. Nulle autre interprétation n'est possible, car, autrement, vous aboutissez à un non-sens. Les travaux publics—c'est le principe—doivent être faits par ceux qui doivent en retirer des revenus.

D'un autre côté, cet amendement à l'acte des chemins de fer a été suivi, quelques jours plus tard, de résolutions présentées par l'honorable ministre des chemins de fer, pour servir de base à une mesure pour venir en aide à certains chemins de fer mentionnés dans le chap. 25 de la 46^e Vict. Ces chemins de fer étaient des chemins de colonisation, des chemins dont le but était d'ouvrir à la civilisation les parties non encore colonisées des différentes provinces, et de livrer ainsi à l'excédant de notre population des territoires très riches et très fertiles et pour y fixer nos colons qui, chaque année, nous laissent en grand nombre ou pour aller coloniser les plaines de l'ouest des États-Unis de l'Amérique ou pour aller s'engouffrer dans les manufactures de la Nouvelle-Angleterre.

Le gouvernement fédéral et l'honorable ministre des chemins de fer, en cette circonstance, pour la passation de cette mesure, ont obtenu l'appui non-seulement de la totalité du parti conservateur dans cette Chambre et dans le pays, mais aussi d'un grand nombre des honorables membres de l'opposition qui ont appuyé cette mesure, laquelle a aussi reçu l'approbation générale du peuple de la Puissance du Canada et de la province de Québec en particulier, parce que cette mesure le gouvernement, démontrait au dit peuple de la Puissance quel emploi il entendait faire des surplus considérables accumulés dans le coffre public par la politique nationale.

Ce surplus, M. l'Orateur, devait nécessairement être employé d'une manière profitable à ceux qui étaient appelés à former le revenu du gouvernement fédéral. Or, on ne pouvait dépenser ce surplus d'une manière plus profitable au peuple de la Puissance qu'en aidant à la construction de chemins de fer devant favoriser notre commerce et l'agrandir. De plus, par ce moyen, on ouvrait à la colonisation les différentes parties des provinces de la Puissance qui n'étaient pas encore habitées quoiqu'ayant un sol fertile et capable de faire vivre des milliers et même des millions de colons. En effet, il ne faut pas oublier que la colonisation est à peine commencée même dans ce qu'on est convenu d'appeler les anciennes provinces de la Confédération. Si nous jetons un coup d'œil sur l'étendue de la province de Québec, nous constatons qu'elle est de 120,000,000 d'acres de terre. Sur ce nombre d'acres, quel était le montant de terre colonisée à l'époque du recensement de 1871? Nous constatons qu'il y avait alors, en chiffres ronds, 11,000,000 d'acres de terre possédés par ceux qui habitent maintenant cette province, et sur ce chiffre de 11,000,000 d'acres, 5,703,944 acres seulement pouvaient être considérés comme défrichés et propres à la culture, soit, à peine $\frac{1}{2}$ ou $\frac{1}{3}$ du territoire colonisable de la province de Québec.

Eh bien! M. l'Orateur, n'ai-je pas raison de dire que ce qu'on est convenu d'appeler généralement le territoire des vieilles provinces de la Confédération est réellement un territoire vierge et neuf, puisqu'à peine un $\frac{1}{2}$ ou un $\frac{1}{3}$ de celui de la province de Québec est actuellement livré à l'exploitation agricole?

Comme je le disais, il y a un instant, il y a d'immenses étendues de terrain dans toutes les provinces du Dominion qui ne sont pas encore livrées à l'agriculture, et dans la province dont j'ai l'honneur d'être un des représentants, je dois dire que ce sont les principales vallées colonisables. Celles qui paraissent offrir le plus d'avantages à la colonisation sont les vallées du lac St-Jean, du St-Maurice, de la Gatineau, la Gaspésie et les territoires qui l'environnent.

La vallée du lac St-Jean est un immense territoire situé à plus de cent milles de la ville de Québec, inaccessible au commerce, environnée d'une chaîne de montagnes, mais cependant, excessivement riche pour les fins agricoles. Grâce aux subsides généreux accordés par le gouvernement provincial, et par le parlement fédéral à sa dernière session, un chemin de fer y est maintenant en voie de construction.

Ce territoire du lac St-Jean n'est inférieur à aucune des parties colonisées de la province de Québec, ni à la vallée du St-Laurent, ni à la vallée fertile de Richelieu, ni à celle d'Yamaska, ni aux townships de l'Est. Il y a là, je le répète, d'immenses territoires, et la partie non colonisée et fertile est aussi vaste que toute l'étendue maintenant colonisée de la province de Québec.

Or, M. l'Orateur, il importe d'obtenir un chemin de fer afin de pouvoir diriger les colons dans cette direction.

S'il était nécessaire de citer des statistiques pour démontrer la fertilité de ce vaste territoire, je n'aurais qu'à référer à ce qui a été écrit par des hommes qui l'ont visité, touchant sa fertilité et les avantages qu'il offre à la colonisation. S'il s'agissait de faire des comparaisons, l'on verrait que les produits agricoles de la vallée du lac Saint-Jean, dès 1871, ne le cédaient en rien à ceux des autres parties de la Puissance du Canada, soit en blé, orge ou en toutes autres céréales. On constate en effet que le comté de Chicoutimi, en 1871, avec une population de 17,493 habitants produisait 136,099 minots de blé, soit 7,780 minots par mille habitants. Le comté de Simcoe, dans la province d'Ontario, lequel est considéré comme étant celui dont le sol est le plus fertile, avec une population de 57,389 habitants a récolté, en 1871, 509,965 minots de blé, soit 8,886 minots de blé par mille habitants. Le célèbre district de Muskoka, dans la province d'Ontario, où se dirige l'émigration, et où il y a une multitude de lignes de chemin de fer dont l'une reçoit de Toronto une forte subvention, avec une population de 5,400

habitants a produit 4,631 minots de blé, soit 8,886 minots par mille habitants.

Or M. l'Orateur, comme on le voit par cet état, le sol de la vallée du lac St-Jean n'est inférieur à celui d'aucune partie de la Puissance, même aux districts les plus célèbres pour la culture du blé. La comparaison que je viens de faire est tirée des chiffres trouvés dans le recensement de 1881, et malgré tout cela, on doit constater, en faveur du lac St-Jean, que la culture du blé et des autres céréales n'y est pas poussée avec toute l'activité que l'on pourrait y apporter, s'il y avait des voies de communication facile pour permettre aux cultivateurs de ces riches contrées de pouvoir transporter leurs produits sur les marchés.

Ce qui est constaté de la fertilité de la vallée du lac St-Jean, peut aussi être dit de la célèbre vallée de la Gatineau, de la Lièvre et de la Rouge, dans les comtés d'Ottawa, Argenteuil et Pontiac. Il y a, là aussi, un immense territoire parsemé de lacs, traversé de rivières, offrant d'immenses avantages à la colonisation, richement boisé de forêts et pouvant recevoir des centaines de mille habitants, des millions d'âmes, je pourrais dire, s'il y avait des chemins pour atteindre ces riches vallées et ces fertiles pays.

Et ce qui a été dit de la vallée de la Gatineau peut aussi s'appliquer à la Gaspésie, sinon pour la culture, du moins pour un autre genre de production, car cette contrée est aussi très vaste, offre d'immenses avantages à la colonisation et est aussi un pays où la pêche des différents poissons peut être exploitée avec avantage, en supposant que l'on eût durant toutes les saisons de l'année des communications pour écouler ces produits. Il est bien vrai que la navigation sur les côtes de la Gaspésie permet aux pêcheurs de transporter leurs produits sur les différents marchés du Dominion et même sur les marchés américains, mais leur commerce est interrompu pendant l'hiver. Pendant cinq ou six mois de l'année ils sont livrés à une réclusion qui est tout à fait désavantageuse à cette classe nombreuse de citoyens.

M. l'Orateur, s'il s'agissait de faire connaître à la Chambre par des statistiques les richesses des pêcheries de la Gaspésie, je ne pourrais citer de meilleure autorité que celle de l'honorable député de Gaspé (M. Fortin), qui s'est, de tout temps, donné tant de peine, et qui depuis nombre d'années a apporté tant d'attention au développement des pêcheries de la Gaspésie. Je trouve un état de la production de ces pêcheries dans un de ses discours, prononcé en 1871 à l'Assemblée législative de Québec, lorsqu'il s'agissait de subventionner le chemin de la baie des Chaleurs. Ce discours est un de ces discours patriotiques prononcés par l'honorable député de Gaspé, qui s'est toujours occupé de développer les ressources de ce pays et qui a réussi dans une bonne mesure. Ainsi, l'honorable député établissait que, dès 1871, il y avait une exportation de poisson des côtes de la Gaspésie d'au-delà de 26,000,000 de livres; voilà un aliment considérable pour le fret d'un chemin de fer.

Mais on objectera peut-être qu'avant de construire des chemins de fer dans ces vastes territoires, il faut les coloniser. Où en serait-on, M. l'Orateur, si on avait tenu jusqu'aujourd'hui ce raisonnement? Où en serait le Nord-Ouest? Où en serait-on avec une grande partie du Haut-Canada? Où en serait-on enfin avec les townships de l'Est, si on avait attendu, pour construire des chemins de fer et donner aux colons des facilités de communication, que la population eût franchi les montagnes et se fût éloignée à des centaines de milles des centres commerciaux? Si on avait tenu une telle ligne de conduite, le résultat aurait été qu'aucune partie de ces pays qui ne sont pas sillonnés par des rivières navigables ne serait aujourd'hui colonisée. Mais, cette objection ne peut pas en être une, car il y a certainement une colonisation toute faite dans ces riches vallées, puisqu'aujourd'hui le comté de Gaspé qui, en 1871, n'avait qu'une population de 18,000 âmes, en contient 25,000 malgré les difficultés de communication et malgré tous les obstacles qui empêchent de se diriger vers ce vaste territoire.

Le surplus de la population qui, chaque année s'en va aux Etats-Unis est sorti des comtés qui sont complètement colonisés. Le comté de Rimouski, qui se trouve dans cette direction, en 1871, avait une population de 27,000; aujourd'hui elle atteint le chiffre de 33,000 âmes. Le comté de Chicoutimi et Saguenay qui, en 1871, n'avait qu'une population de 22,000 âmes en compte maintenant 32,000. Le comté d'Ottawa, en 1871, avait une population de 36,000 âmes, cette population s'est accrue aujourd'hui à 49,000 âmes, c'est-à-dire une population égale à celle de la Colombie Anglaise pour laquelle nous construisons le chemin de fer du Pacifique canadien. Le comté de Pontiac, qui se trouve dans la vallée d'Ottawa, avait, en 1871, une population de 16,000 âmes, elle s'élève maintenant à 19,000 âmes. La population du comté d'Argenteuil, qui était, en 1871, de 12,000 âmes, se chiffre maintenant à 16,000.

Ainsi donc, M. l'Orateur, en dépit des obstacles immenses qu'il y avait à surmonter pour développer cette partie du pays, il s'est trouvé des citoyens entreprenants et zélés qui, soucieux de l'avenir de leur pays, ont formé des sociétés de colonisation. Ces personnes, à force de sacrifices et d'efforts énergiques, sont parvenues à développer ces fertiles territoires et à grouper des centres de population qui méritent aujourd'hui d'attirer l'attention du gouvernement. Ces groupes de population ont droit, dès maintenant, à ce que le gouvernement, qui doit profiter du commerce considérable qui se fera plus tard dans ces comtés, leur ouvre des voies de communication.

On me demandera peut-être comment il se fait que, ces vallées si fertiles ne soient pas complètement colonisées aujourd'hui. A cette objection, je puis répondre que si la colonisation n'est pas plus avancée dans ces endroits, c'est parce qu'il a été presque impossible pour les colons de les atteindre; parce que les colons sont constamment attirés vers les plaines de l'ouest par la réclame des agents américains; parce que d'autres sont attirés dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, lesquels sont sillonnés en tous sens de voies ferrées qui rendent les communications faciles et rapides; enfin, parce qu'il est impossible d'écouler les produits que peuvent recueillir les colons et qui sont le fruit de leurs labours dans ces vallées éloignées des centres commerciaux et privés de communications.

Voilà, M. l'Orateur, les raisons pour lesquelles ces vastes territoires n'ont pas été plus tôt colonisés. Mais on ne peut prétendre aujourd'hui que les obstacles qui s'opposent à la colonisation de ces territoires soient sérieux. Un jeune peuple comme le nôtre qui a construit le pont Victoria, pour empêcher que le Saint-Laurent ne fût un obstacle aux chemins de fer; qui a entrepris une œuvre aussi gigantesque que le chemin de fer du Pacifique à travers les Montagnes-Rocheuses et les montagnes du lac Supérieur, ne peut être arrêté par des obstacles comme ceux qu'offrent les montagnes des Laurentides à la construction de voies de communication. Un peu de courage, un peu d'énergie et de patriotisme nous permettront d'escalader ces montagnes ou de les percer avec des voies ferrées.

Il est grandement temps que le gouvernement pousse énergiquement la politique qu'il a inaugurée l'an dernier, et l'honorable ministre des chemins de fer lui-même, lorsqu'il présentait, à la dernière session, ses résolutions, s'est déclaré effrayé de l'attitude prise par le redoutable conquérant de la civilisation dans le nord, M. l'abbé Labelle, qui était déjà rendu en arrière des montagnes, dans le comté représenté par l'honorable député du comté d'Ottawa (M. Wright). Le conquérant Labelle avec sa vaillante armée, qui l'an dernier était de 10,000 combattants et qu'il a peut-être portés à 15,000 cette année, s'en vient envahir le comté de l'honorable député du comté d'Ottawa qui, loin d'envoyer ses forces pour repousser cet envahisseur, semble chercher à établir avec lui une communication. Car, ces deux hommes travaillent en commun pour la civilisation, et en ouvrant à la colonisation cet immense territoire, ils feront le bonheur

M. DUPONT.

des centaines de mille habitants qui viendront s'y fixer, et où ils trouveront l'aisance, la prospérité et le confort. L'honorable député du comté d'Ottawa, au lieu de représenter comme aujourd'hui un vaste territoire avec une population de 50,000 habitants seulement, pourra peut-être, lorsque les voies de communications auront été ouvertes, se présenter devant cette Chambre et parler au nom d'un quart de million d'habitants.

Mais, laissons de côté tous ces arguments qui peuvent être ceux que serait disposé à faire valoir un peuple qui veut grandir et prospérer en s'emparant de l'immense domaine que la Providence a mis à sa disposition pour l'établissement de ses enfants, laissons tout cela de côté, et voyons si l'impérieuse nécessité n'a pas dicté au gouvernement cette politique de chemins de fer et de colonisation. Je comprends, M. l'Orateur, qu'une assemblée délibérante puisse quelquefois hésiter à faire de lourds sacrifices pour amener dans le pays un fort courant d'immigration, car ne connaissant pas le caractère de ces immigrants, nous ne savons pas toujours s'ils seront satisfaits de la position que nous sommes en état de leur offrir. Je comprends que dans ces conditions un gouvernement puisse quelquefois hésiter à s'imposer de lourds sacrifices pour attirer l'immigration. Mais ce que je ne comprendrais pas, c'est qu'un gouvernement laisserait partir du pays pour s'en aller à l'étranger, des colons qui, sans contredit, sont les plus propres à développer notre pays et n'ont personne qui puisse leur être comparé au monde; des colons d'une énergie incontestable qui ont primitivement ouvert le pays et qui pourraient, s'ils avaient des voies de communication facile terminer l'œuvre glorieuse qu'ils ont commencée.

M. l'Orateur, si l'on examine le mouvement de la population dans la province de Québec, on trouve qu'il y a un grand nombre de comtés dont la population a cessé de s'accroître, et dans quelques-unes des divisions électorales représentées par certains honorables membres de cette Chambre la population a décliné durant la dernière décennie. Et pourquoi cet étonnant résultat, M. l'Orateur? C'est que toutes les parties de ces comtés sont maintenant colonisées et que le surplus de leur population qui n'a pas de débouché pour aller sur les terres non colonisées du gouvernement provincial, qui n'a pas de voies de communications qui lui permettent, une fois rendu là, de transporter ses produits dans les centres commerciaux, et la conséquence de tout cela, c'est que le surplus de la population de ces comtés maintenant complètement colonisés, prend ou la route de l'ouest des Etats-Unis ou de la Nouvelle-Angleterre, où vont s'établir nos compatriotes pour ne plus nous revenir.

Ainsi je constate, d'après le dernier recensement, que la population du comté d'Iberville a diminué de 954 âmes, celle du comté de Verchères de 328, du comté de Laprairie, 400, Napierville 1100, Châteauguay 2000, Huntingdon 900; et il y a différents autres comtés dans la province de Québec dont la population n'a pas augmenté. Cependant, M. l'Orateur, le comté que j'ai l'honneur de représenter et dont la population n'augmente que peu rapidement, parce que toutes les terres en sont colonisées, a pourtant, chaque année, un large excédant de population; le surplus des naissances excède de 500 à 800 le nombre des décès, ce qui ferait durant une décennie pour un comté de 21,000 habitants, comme est le comté de Bagot, un surplus de population de 5,000 à 8,000 habitants, et, en appliquant la même proportion à tous les comtés de la province, l'on se trouverait avec un surplus de population de 350,000 habitants par décennie rien qu'en tenant compte de la population agricole; cependant, la population de la province de Québec n'a pas augmenté de 200,000 habitants durant les derniers dix ans et pourquoi? C'est qu'elle se dirige vers les plaines de l'ouest des Etats-Unis, où il y a maintenant d'importants groupes de population, d'importantes localités formées de Canadiens émigrés de la province de Québec. Il y a aussi dans la Nouvelle-Angleterre des villes complètement con-

trôles par des habitants émigrés de notre province, et les statistiques américaines constatent que la population française émigrée de la province de Québec aux États-Unis s'élève à 600,000 ou 700,000 âmes. Quel avantage ce serait pour la province de Québec et pour les revenus de la Puissance si notre province comptait 700,000 ou 800,000 habitants de plus qu'elle ne compte aujourd'hui ?

M. l'Orateur, si cela a été une faute dans le passé de n'avoir pas fait construire des voies ferrées de colonisation, il y avait au moins une excuse; il n'y avait pas de précédent, on n'en connaissait pas encore la conséquence directe, mais aujourd'hui, il n'y a pas à se le dissimuler, il ne doit plus y avoir d'atormoiements, et chacun devra porter sa part de responsabilité, et une responsabilité bien lourde, si on laisse partir de si bons colons de la province de Québec pour y introduire des étrangers. Le moyen de faire face à l'émigration, le moyen de la diminuer, c'est, comme je le disais il y a un instant, de construire des chemins de fer de colonisation. Or, il faut de toute nécessité, et je crois que le gouvernement devrait, s'il était sérieux lorsqu'il a fait adopter, l'an dernier, cette politique de chemin de fer de colonisation, pousser vigoureusement le développement de nos contrées non colonisées. Il faut de toute nécessité donner à cette politique un effet réel; que ce ne soit pas une politique sur le papier; que ces octrois ne soient pas seulement dans les statuts, mais qu'ils soient suffisants pour permettre aux compagnies de chemin de fer ainsi subventionnées de remplir le but pour lequel elles ont formées, celui de fournir des communications aux contrées que les chemins de fer doivent atteindre et d'ouvrir à la colonisation des territoires qui ne le sont pas, bien qu'ils soient d'une extrême fertilité.

M. l'Orateur, la politique du gouvernement acclamée l'an dernier par cette Chambre et par le pays et même acclamée par plusieurs honorables membres de la gauche pour ce qui concernait leur comté respectif ou leur province respective, était certainement bonne puisqu'elle recevait un appui aussi unanime. Elle répondait certainement aux besoins du pays; elle répondait à une nécessité urgente, et j'espère que le gouvernement fera tout en son pouvoir, en autant que les ressources de la Puissance le permettront, et je pourrais dire aussi par tous les moyens à sa disposition, pour rendre possible l'exécution et l'achèvement rapide des chemins de fer de colonisation maintenant subventionnés.

M. CAMERON (Inverness) : Je suis très heureux d'appuyer la motion de mon honorable ami le député de Bagot. Comme il existe beaucoup de mécontentement dans la Nouvelle-Ecosse relativement au fait que les \$256,000 votées l'année dernière par ce parlement n'ont pas été employées à la construction d'un chemin de fer entre le détroit de Canso et Sydney ou Louisbourg, je crois de mon devoir de donner des explications à ce sujet. Je le ferai aussi brièvement que possible; mais afin d'exposer nos griefs avec intelligence à la Chambre, il est nécessaire de donner une idée de la politique de chemins de fer que l'on a suivie dans la Nouvelle-Ecosse, surtout depuis la Confédération. Avant la Confédération, la législature de la Nouvelle-Ecosse entreprit de construire un chemin de fer, de Pictou à Annapolis, au prix de \$7,000,000 à \$8,000,000. Après la Confédération, la législature de la Nouvelle-Ecosse a constaté que, vu ses ressources limitées, il lui était tout à fait impossible de payer les travaux de prolongement des chemins de fer à l'est et à l'ouest, et surtout à l'est.

Après l'agitation qui a eu lieu à la Nouvelle-Ecosse entre 1867 et 1869, agitation dont le résultat fut d'assurer à cette province des conditions plus avantageuses, la législature locale reprit un peu de courage et proposa de subventionner des chemins de fer à l'est et à l'ouest. Pour faire connaître aussi brièvement que possible la politique comme elle existait réellement, je citerai les opinions exprimées par les

chefs des différents gouvernements de la Nouvelle-Ecosse relativement à cette politique. La première fois, après la Confédération, que l'on a tenté de subventionner des chemins de fer, à l'est et à l'ouest dans la Nouvelle-Ecosse, ça été en 1872. Les résolutions comprenant la politique adoptée par le gouvernement de l'époque, furent présentées à la Chambre le 5 avril 1872, par le secrétaire provincial; elles étaient comme suit :

Attendu qu'il est aujourd'hui opportun et nécessaire qu'un effort, qui fasse également honneur à l'esprit de la législature et du peuple de la province, soit fait pour étendre notre système de chemins de fer, vers l'ouest, d'Annapolis à Yarmouth, vers l'est, de New-Glasgow à Louisbourg, dans l'île du Cap-Breton, et encourager la construction de nouvelles lignes de chemin de fer nécessaires au développement de l'industrie des mines et des autres ressources du pays; qu'il soit en conséquence résolu :

1^o Que, dans le but de favoriser la construction d'un chemin de fer d'Annapolis à Digby, Weymouth et Yarmouth, une concession de terres de la couronne n'excédant pas 150,000 acres et une subvention annuelle de \$20,000, pendant vingt ans, soient accordées à la compagnie du chemin de fer de l'ouest, ou à toute autre compagnie qui pourrait, dans la suite, être constituée en corporation, qui s'engagera à construire le dit chemin aux conditions que l'on jugera nécessaires pour en assurer l'achèvement dans les trois ans qui suivront cette date.

2^o Que 150,000 acres de terres de la couronne soient concédées à la compagnie du chemin de fer de New-Glasgow et Louisbourg, ou à toute compagnie qui pourrait, dans la suite, être constituée en corporation, qui construira, dans les cinq ans qui suivront cette date, un chemin de fer de New-Glasgow à Louisbourg, dans l'île du Cap-Breton; de plus, une subvention annuelle égale à la moitié du droit régulier (5 cents) payable, en vertu de la loi actuelle, au Trésor de la Nouvelle-Ecosse, pour tout le charbon produit dans l'île du Cap-Breton, la dite subvention annuelle devant être payée à telle compagnie pendant quarante ans, à dater du jour de l'achèvement du dit chemin de fer; il est stipulé, toutefois, que la subvention cessera lorsqu'il sera évident que le dit chemin de fer paie 6 pour 100 sur le capital employé à sa construction.

3^o Que dans le but d'attirer les capitaux, pour le développement des mines de houille du district de Springfield, dans le comté de Cumberland, mines riches et qui semblent inexploitées, une concession de terres n'excédant pas 10,000 acres soit faite à la compagnie du chemin de fer et des mines de Loui Parrsboro et Springhill, ou à toute autre compagnie qui pourrait être constituée en corporation dans la suite, qui s'engagera à construire un chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro, et à se pourvoir, à ce port, de toutes choses nécessaires à un commerce considérable de charbon; de plus, une subvention à cette compagnie égale à la moitié du droit régulier imposé, en vertu de la loi actuelle, sur tout charbon transporté sur le dit chemin de fer pendant les quinze années qui suivront l'achèvement du chemin.

4^o Que, vu la grande importance qu'il y aura d'étendre les embranchements et les lignes du chemin de fer dès que le gouvernement et la législature de cette province auront à leur disposition des moyens suffisants pour atteindre cette fin, cette Chambre accorde à ces embranchements et autres lignes de chemins de fer les subventions qu'elle approuvera et qu'elle jugera nécessaires.

Telle est la politique adoptée en 1872 par la Nouvelle-Ecosse, politique qui a été approuvée par la majorité des représentants du peuple de l'île du Cap-Breton. Néanmoins, on a constaté que cette politique n'était pas suffisante pour porter une compagnie quelconque à entreprendre des travaux dans l'île du Cap-Breton; et, le 9 avril 1874, vu certains faits qui s'étaient passés dans l'intervalle, il y eut un changement de politique dans la province.

Outre le montant additionnel qu'on a mis à notre crédit à Ottawa, lorsqu'on a accordé des conditions plus avantageuses en 1867, une autre somme nous a été accordée en 1873-74, lors du règlement de la question de la dette entre Ontario et Québec, le gouvernement fédéral s'étant rendu responsable de la dette et ayant mis une somme équivalente au crédit des différentes provinces. En vertu de cet arrangement, \$1,500,000 ont été mis à notre crédit, outre la somme qui nous avait déjà été donnée. Vu cela, le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse a donné son assentiment à cette politique, et à ce sujet, je citerai les paroles du secrétaire provincial, lesquelles sont plus précises que celles dont je pourrais me servir :

On verra bien se rappeler que lorsque l'acte de 1872 a été présenté, la province dépensait, d'année en année, à peu près le plein montant que pouvait exiger le service public, laissant entre les mains du gouvernement, même en retranchant les dépenses le plus possible, une très petite balance que l'on put consacrer à l'extension de travaux publics, tels que les chemins de fer. Et, comme la chose a été expliquée lorsque l'acte de 1874 a été passé dans le but de stipuler l'extension est et ouest, le gouvernement a présenté un acte donnant à la compagnie de chemin de fer

des comtés de l'Ouest \$30,000 par année perdant vingt ans, et à la compagnie d'extension vers l'est, de New-Glasgow à Louisbourg, la moitié du montant du droit régalian sur tout le charbon produit dans l'île du Cap-Breton. Le gouvernement a été obligé d'adopter cette politique, vu que les \$30,000 consacrés au chemin de fer des Comtés de l'Ouest absorbaient tout l'excédant que le gouvernement pouvait alors espérer épargner sur le revenu. L'acte relatif au chemin de fer des Comtés de l'Ouest autorisait le gouvernement à conclure un contrat pour l'achèvement du chemin d'Annapolis à Yarmouth, dans deux ans; et la compagnie s'est présentée l'année dernière et a passé un contrat avec le gouvernement pour l'exécution des travaux. L'ouvrage est assez avancé. Les travaux construits s'étendent à environ dix milles de la ville de Yarmouth, et tous les travaux ont été exécutés avec les fonds souscrits par la ville et par des particuliers.

La ville de Yarmouth mérite les plus grands éloges pour l'esprit d'entreprise qu'elle a montré en favorisant l'extension du chemin de fer vers l'ouest. A la fin de la même année, le commissaire des terres de la couronne, qui représentait le Cap-Breton dans le cabinet de la Nouvelle-Ecosse, parlait ainsi :

L'année dernière, on a passé un acte donnant une subvention égale à la moitié des droits régaliens prélevés sur le charbon, et de plus, concédant des terres de la couronne à toute compagnie qui se présenterait avant l'expiration de deux années, et donnerait une garantie satisfaisante pour construire le chemin de New-Glasgow à Louisbourg avant l'expiration de cinq années. Les deux années sont maintenant expirées, et en conséquence, cet acte est virtuellement sans effet. Les personnes que concernait ce bill n'ont fait aucun effort, autant que je sache, pour en mettre les clauses en vigueur. Moi-même j'ai fait quelques efforts pour porter ces personnes à donner la garantie exigée, ou si elles n'étaient pas en état de donner cette garantie, de faire voir, au moins, qu'elles étaient disposées à le faire si le bill du gouvernement devait être remis en vigueur. Les efforts que j'ai faits dans ce sens n'ont été couronnés d'aucun succès, et je n'ai pu même réussir à avoir l'assurance que, dans un délai raisonnable, elles donneraient la garantie pour construire le chemin.

Dans ces circonstances, désireux d'assurer la construction du chemin et voyant que ce but ne pouvait pas être atteint sous l'opération du bill adopté il y a deux ans, j'en vins à la conclusion qu'il fallait appuyer ce projet, car je crois qu'il offre le seul moyen de prolonger un chemin jusqu'au Cap-Breton. La compagnie déjà constituée légalement (MM. Schreiber et Burpee) a offert de construire le chemin jusqu'à Canso, pourvu que le gouvernement fédéral lui donnât l'usage de la ligne qui s'étend de Truro à Pictou et que le gouvernement local lui donnât \$5,000 par mille et une certaine quantité de terres de la couronne, et je crois que dans trois ans les travaux seront accomplis en vertu de ce bill. Je crois que les membres des deux côtés de la Chambre donneront au bill l'appui qu'il mérite.

Ce fut vers cette époque que le gouvernement et le parlement fédéral adoptèrent une nouvelle politique et proposèrent de donner l'embranchement de Pictou pour aider à l'extension du chemin de fer à l'est de New-Glasgow, et l'embranchement de Windsor pour aider à construire les chemins de fer à l'ouest d'Annapolis. Vu cette subvention additionnelle accordée par le parlement fédéral pour aider à l'extension des chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse, le gouvernement local a jugé nécessaire de changer encore sa politique, et le 20 avril 1875, le secrétaire provincial de l'époque présenta un bill qu'il expliqua de la manière suivante :

Par le bill, dit-il, on propose de donner \$4,000 par mille au chemin de fer de Nictaux et de l'Atlantique et une somme semblable au chemin de Broad-Cove, et en même temps, d'ajouter \$2,000 par mille à la subvention déjà accordée au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, car il paraît qu'en quelques endroits les travaux sont difficiles à faire et la compagnie a demandé qu'on augmentât sa subvention.

En examinant la question de savoir si la province est autorisée à accorder les sommes mentionnées dans le bill, il dit que la subvention déjà accordée au chemin de Yarmouth est de \$6,000 pour 90 milles, soit \$540,000; celle du chemin de Spring-Hill et Parrsboro de \$5,000 par mille pour 28 milles, soit \$140,000; celle du chemin de New-Glasgow et Canso, de \$5,000 par mille, pour 80 milles, soit \$400,000; celle du chemin de Canso et Louisbourg, \$5,000 par mille pour 80 milles, soit \$400,000, formant, en tout, \$1,480,000 pour 278 milles de chemin déjà subventionnés.

Par le bill actuel, ajoute-t-il, on propose de donner au chemin de Nictaux et l'Atlantique, 70 milles, une subvention de \$4,000 par mille, soit \$280,000; au chemin de Broad-Cove, disons 50 milles, \$4,000 par mille, soit \$200,000, et au chemin de Yarmouth, 90 milles, une subvention additionnelle de \$2,000 par mille, soit \$180,000. Ces sommes, ajoutées à celles déjà accordées à titre de subventions, donnent un montant total de \$2,140,000.

De cette somme votée en 1875, une partie était destinée à l'île du Cap-Breton, comme ne faisant pas partie de la Nou-

M. CAMERON (Inverness).

vello-Ecosse. Il fut alors jugé à propos que des \$2,140,000 votés par le parlement, \$560,000 formaient une proportion raisonnable pour le Cap-Breton. Cela comprenait \$5,000 par mille, du détroit de Canso à Louisbourg, et \$4,000 par mille du détroit de Canso à Sydney. C'était la politique adoptée en 1875; mais vu des circonstances qu'il est difficile d'expliquer, on a jugé nécessaire, en 1876, de la changer de nouveau, et le changement n'a pas été plus avantageux que ceux qu'on avait faits auparavant. Le bill contenant le changement de 1876, a été expliqué de la manière suivante par le procureur général :

A la fin de l'année dernière, la province avait à son crédit, à Otiawa, \$1,789,213, lesquels, déduits du total qu'on vient de mentionner, laisseraient \$350,786 de déficit, en supposant que tout le montant payable comme subventions aux chemins de fer aurait dû être déposé immédiatement, ce qui n'était pas le cas, car tous les actes relatifs aux paiements de ces subventions stipulaient qu'on ferait le paiement au fur et à mesure que les travaux seraient exécutés. Mais en supposant que tout le montant des subventions stipulées aurait dû être payé immédiatement, il aurait encore fallu déduire du montant mentionné la somme de \$164,000 payée au chemin de Yarmouth, avant le 31 décembre 1874, ce qui laisserait un déficit de \$188,786 seulement.

Ce fut la politique adoptée en 1876, politique qui fit échouer toute tentative de prolonger les chemins de fer au Cap-Breton.

En 1882, le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse adopta une politique quelque différente. Le gouvernement de l'époque proposa de réunir tous les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, depuis le détroit de Canso jusqu'à Yarmouth; et en réunissant ainsi les chemins de fer, on a eu le projet d'assurer l'achèvement d'un chemin de fer depuis le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg. Aux conditions de la proposition de cette compagnie, une allocation de \$45,000 a été faite pour l'île du Cap-Breton, ce qui équivaut à un crédit de \$900,000, à 5 pour 100, donné comme subvention pour le chemin de fer qui va du détroit de Canso à Louisbourg. A cette époque, le peuple du Cap-Breton avait plus d'espérances qu'il n'en avait jamais eu auparavant, car ce projet donnait au Cap-Breton une somme plus élevée pour prolonger un chemin de fer jusqu'à Louisbourg, que toute autre politique adoptée par tout gouvernement local précédent. Cependant, à cause de circonstances dont je n'ai pas besoin de parler ici, cette politique n'a pas réussi.

En 1883, vu un changement de gouvernement, on a adopté une politique différente, et nous voyons que le 11 avril 1883, des résolutions ont été présentées pour les fins suivantes :

« Premièrement, pour faire un emprunt n'excédant pas \$1,500,000 pour payer la compagnie de chemin de fer et houillère d'Halifax et du Cap-Breton, et pour enlever cette responsabilité à la province, en vertu des dispositions de l'acte de la session actuelle, lequel contient des dispositions pour la remise du prolongement est; aussi, pour réparer et équiper les chemins de fer mentionnés dans le dit acte; deuxièmement, pour prélever une somme ne devant pas excéder \$350,000 pour payer la subvention à laquelle peut avoir droit ou aura droit la compagnie du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, de Nictaux et de l'Atlantique Central, en vertu des dispositions du chapitre 22 des actes de 1882; troisièmement, qu'une somme ne devant pas excéder \$50,000 soit prélevée pour faire les réparations nécessaires au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, entre Digby et Yarmouth, aux conditions dont pourront convenir le gouvernement et la compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest; et, quatrièmement, que \$500,000 soient prélevés dans le but de construire des ponts fixes dans la province de la Nouvelle-Ecosse. »

Voilà la politique que le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse adopta en 1883; il assumait la responsabilité de payer, en chiffres ronds, \$2,100,000 pour des fins générales, et \$1,500,000 pour construire des chemins de fer. L'obligation de payer ces \$1,500,000, et de faire les dépenses additionnelles de \$2,000,000 sur le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse proprement dite, donnerait à l'île du Cap-

Breton, si cette île recevait une part raisonnable du montant affecté aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, non \$560,000, comme en 1875, mais le double de ce montant; en d'autres termes, plus d'un million.

Pendant la dernière session, j'ai eu l'occasion de visiter la Nouvelle-Ecosse, et pendant que j'étais là, l'on m'a dit que la compagnie de chemin de fer négociait avec le gouvernement local, dans le but d'obtenir l'embranchement de Pictou et l'extension de l'est, à des conditions qui devaient assurer la construction d'un chemin de fer depuis le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg; et, vu les rapports qui m'avaient été faits alors, j'ai fait une motion, dans cette Chambre, sur la nécessité d'adopter une politique quelque peu semblable à celle que le parlement avait adoptée en 1874; c'est-à-dire, aider autant que possible à la Nouvelle-Ecosse à étendre son système de chemins de fer à l'est d'Halifax. Et alors j'étais porté à croire et j'avais raison de croire—à cause des entrevues qui avaient eu lieu entre le président et le vice-président de la compagnie de chemin de fer de la Ligne Directe et l'administrateur de la compagnie, dans la Nouvelle-Ecosse, qui étaient alors en pourparlers avec moi—j'avais raison de croire, dis-je, qu'ils pourraient conclure un arrangement avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, lorsqu'ils étaient à Halifax au mois de mars dernier, ce qui permettrait à cette compagnie d'étendre son chemin de fer depuis le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg, avec une certaine subvention additionnelle de la part de cette Chambre. Je n'étais pas le seul, M. l'Orateur, qui fût porté à croire qu'il en serait ainsi. En parcourant les *Débat*s, je vois que, lorsque la question de ces subventions était débattue, mon honorable ami le chef de la gauche, a posé la question suivante :

J'aimerais que l'honorable ministre donnât quelques explications relativement au système de la compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe. En examinant les documents qui ont été présentés, je vois que d'après le rapport de la compagnie, la plus grande partie du chemin est déjà construite, c'est-à-dire, environ 417 milles. En examinant la carte que la compagnie a annexée à son projet, je constate aussi que les quatre-vingts milles appartenant à la compagnie de prolongement d'Halifax, de New-Glasgow au détroit de Canso, se rattachent à la partie qu'elle espère acquérir. J'aimerais que l'honorable ministre nous fit connaître dans quel état cette ligne se trouve aujourd'hui, et qu'il nous dit s'il connaît ceux avec qui les négociations ont eu lieu, et s'il sait où en sont rendues les négociations qui, d'après la compagnie, ont fait des progrès suffisants pour la justifier de continuer les travaux.

Sir CHARLES TUPPER : Le comité sait qu'en vertu de la législation déjà adoptée, le gouvernement canadien a consenti à remettre l'embranchement de Truro à Pictou dans le but d'assurer la construction de la ligne dans la direction de l'est. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, au moyen d'une subvention additionnelle, a assuré la construction du chemin de fer jusqu'au détroit de Canso. En vertu de la législation actuelle, cette propriété appartient donc entièrement à la compagnie de prolongement vers l'est; mais le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a conclu, avec cette compagnie, un contrat qui oblige cette dernière—dans le cas où le gouvernement, dans un certain délai, lui paierait ses dépenses réelles, indépendamment de la subvention qui lui a été accordée—de remettre au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse toute la propriété. La question est maintenant soumise aux arbitres nommés en vertu du contrat conclu entre la compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. On croit que, dans peu de jours, le chemin de Truro au détroit de Canso sera en possession du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et ce dernier a hâte d'utiliser ce chemin dans le but d'assurer le prolongement du système de chemin de fer jusqu'à Sydney ou Louisbourg, au Cap-Breton.

Je crois que la compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse négocient à l'heure qu'il est l'achat de cette ligne, à des conditions qui, avec la subvention stipulée dans ce bill, assureront et hâteront l'achèvement de la ligne de prolongement jusqu'à Sydney ou Louisbourg. Tel est l'état de la question. La charte du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe stipule que cette compagnie pourra faire circuler ses trains sur la partie du chemin qui s'étend de New-Glasgow au détroit de Canso, indépendamment de son acquisition d'une autre manière.

M. BLAKE : L'embranchement de Pictou et Truro a coûté environ \$2,300,000, abstraction faite du matériel de roulage, et la subvention accordée à la ligne de prolongement de Halifax par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse s'élève à \$600,000; de sorte que la compagnie de la ligne de prolongement vers l'est a reçu tant en argent qu'en valeurs, \$2,900,000. Les négociations entamées au sujet du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe comportent-elles la remise de l'embranchement de Pictou de même que des quatre-vingts milles, ou simplement les quatre-vingts milles ?

Sir CHARLES TUPPER : Je crois qu'elles comportent le tout.

M. BLAKE : On se figure que lorsque la Nouvelle-Ecosse aura acquis l'embranchement de Pictou et Truro et les quatre-vingts milles, nous pourrions accomplir ce pourquoi nous avons d'abord voulu de laisser de côté l'embranchement de Truro, c'est-à-dire, la construction d'une ligne à travers l'île.

C'est ainsi que l'année dernière, l'on nous mit sous l'impression que l'embranchement de Truro et le prolongement du côté de l'est seraient donnés à la compagnie du chemin de fer de la Ligne Directe, à des conditions qui assureraient la construction du chemin depuis le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg. Pour montrer à cette Chambre et au pays que des négociations ont eu lieu entre la compagnie du chemin de fer de la Ligne Directe et le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, je n'ai qu'à citer des extraits du discours prononcé par le procureur général de la Nouvelle-Ecosse, lequel représente le comté du Cap-Breton à la législature locale. Le 12 avril 1883, il parlait ainsi :

L'honorable chef de la gauche a parlé de la question de la construction des chemins de fer au Cap-Breton; il a dit que le bill n'accordait pas un seul dollar pour la construction d'un chemin de fer au Cap-Breton.

C'est le bill auquel j'ai fait allusion en parlant des subventions accordées pour des fins de chemin de fer et dont l'ensemble forme \$1,900,000 :

Il est vrai que le bill n'accorde pas un seul dollar, mais il est également vrai qu'en vertu des dispositions qu'il renferme le gouvernement est autorisé à négocier avec toute compagnie ou toutes compagnies relativement à la construction d'une ligne au Cap-Breton, et bien que je n'espère pas voir ce projet s'accomplir immédiatement, j'espère qu'avant longtemps—avant un an—l'on présentera à la Chambre une proposition juste et raisonnable et qui sera acceptée, dans le but de prolonger la ligne dans le comté du Cap-Breton. Je crois que tous ceux qui, comme moi, représentent ce comté, doivent naturellement désirer dire à leurs électeurs que ce qu'ils ont obtenu est si réel et si positif, qu'il n'y a rien qui empêche la construction d'un chemin de fer dans les limites de ce comté; mais je dirai franchement que je n'espère pas que la chose arrive cette année.

Or, M. l'Orateur, il dit qu'il n'avait aucun espoir que, vu certaines négociations qui avaient eu lieu entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et cette compagnie, le chemin serait entrepris avant l'expiration d'une année entre le détroit de Canso et Louisbourg. Dans ces circonstances, je ne crois pas que le peuple du Cap-Breton surtout, n'ait pas de raison d'être un peu irrité, car pour des causes dont il ne saurait être responsable, on n'a pris aucun moyen de prolonger le chemin de fer jusqu'au Cap-Breton. Il y a au Cap-Breton un grand nombre de gens—j'appartiens à cette catégorie—qui croient que si l'année dernière, le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse avait remis l'embranchement de Pictou et la ligne de prolongement du côté de l'est à la compagnie de chemin de fer de la Ligne Directe, aux conditions qu'il avait l'intention d'accepter,—c'était l'impression sous laquelle nous étions, la compagnie et nous,—il est certain que le chemin de fer de l'île du Cap-Breton aurait été commencé avant aujourd'hui.

Je dis de plus, M. l'Orateur, qu'après le vote des crédits pris en cette Chambre, l'année dernière, aucune compagnie, sans excepter même la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, n'a travaillé avec plus de vigueur à la construction et à l'achèvement de la ligne qui s'étend de Montréal à Louisbourg, que ne l'a fait cette compagnie de chemin de fer de la Ligne Directe. Mais, malheureusement, peu après que l'on eût réellement commencé à pousser avec tant de vigueur les explorations et les travaux de chemin de fer, l'on nous dit que l'on ne pouvait obtenir ni l'embranchement de Pictou ni la ligne de prolongement du côté de l'est, à quelques conditions que ce fût.

A cause de cela, M. l'Orateur, ce n'est pas sans raison que nous demandons pourquoi la compagnie de chemin de fer de la Ligne Directe est dans l'embarras; et il est facile de voir que toute personne raisonnable de l'est de la Nouvelle-Ecosse comprendra parfaitement les raisons qui, jusqu'aujourd'hui, ont empêché ce projet de réussir. Nous voyons

par la correspondance que l'on a déposé sur le bureau de la Chambre, que bien que jusqu'au 21 mai dernier nous fusions portés à croire que l'embranchement de Pictou et la ligne de prolongement du côté de l'est seraient donnés à la compagnie de chemin de fer la Ligne Directe, à des conditions qui assureraient la construction d'un chemin de fer au Cap-Breton; nous voyons, dis-je, par cette correspondance, que le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, au lieu de faire ce qu'il avait incontestablement promis, avait entamé des négociations pour vendre au gouvernement fédéral l'embranchement de Pictou et la ligne de prolongement du côté de l'est; nous voyons par cette correspondance, qui porte la date du 23 mai dernier, et qui est aujourd'hui en la possession du public, que le secrétaire provincial de la Nouvelle-Ecosse a envoyé le télégramme suivant à l'honorable ministre des chemins de fer.

Dans le cas de retard à Londres et de perte possible de nos droits, votre gouvernement prendra-t-il les deux lignes, paiera-t-il les déboursés de la compagnie, et nous rendra-t-il notre subvention accordée à la ligne de Canso? Si non, à quelles conditions nous libérerez-vous?

Ce télégramme du 23 mai, même dans le cas où nous n'aurions pu le voir qu'à cette date, nous aurait donné l'assurance que nous nous trompions, lorsque nous espérions qu'on prolongerait le chemin de fer jusqu'au Cap-Breton, aux conditions mentionnées dans le discours de mon honorable ami le ministre des chemins de fer.

L'offre n'a pas été acceptée par le ministre des chemins de fer; de sorte que deux jours après, le secrétaire de la province de la Nouvelle-Ecosse a de nouveau télégraphié au ministre comme suit :

HALIFAX, 20 mai 1883.—Si nous pouvons vous offrir l'embranchement de Pictou et un surais pour le remboursement des déboursés de la compagnie et des frais d'arbitrage, est-ce que vous accepteriez la proposition?

Eh bien! après beaucoup d'hésitation, la proposition a été acceptée. Nous allons surveiller ce qui va se faire; mais, dans le même temps, je me sens obligé de parler d'une agitation qu'on se propose de faire pour égarer la population du Cap-Breton surtout. Nonobstant ce fait que depuis la Confédération, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse s'est chargé d'obligations pour des chemins de fer, qui se montent en chiffres ronds à \$4,000,000, nous voyons maintenant que le gouvernement ne veut pas dépenser un seul dollar, fournir un seul dollar pour l'extension du chemin de fer jusqu'au Cap-Breton. Nous voyons que nos adversaires politiques, dans la Nouvelle-Ecosse surtout, nous ont reproché de ne pas avoir obtenu pour les chemins de fer plus d'aide du gouvernement du Dominion. Malgré les énormes obligations dont la Nouvelle-Ecosse s'est chargées pour ce chemin de fer, on ignore le droit qu'a le Cap-Breton à une aide quelconque pour un chemin de fer. Et qu'est-ce que l'on dit? Je trouve qu'un honorable député de la ville d'Halifax, qui siège ailleurs, dans un endroit dont je n'ose pas parler, pour ne pas enfreindre les règles de la Chambre, a dit ce qui suit:

L'honorable monsieur qui occupe en ce moment le fauteuil de cette Chambre, a dans une précédente occasion parlé de l'île du Cap-Breton. Il n'est peut-être pas en position de le faire aujourd'hui, et je vais essayer de dire quelques mots à ce sujet. Je n'ai pas, naturellement, l'éloquence, ni l'habileté, ni l'énergie qu'il a; mais je veux dire quelques mots au sujet des réclamations de l'île. La population blanche de la Colombie-Britannique est d'environ 20,000 âmes; la population de l'île Vancouver est d'environ 12,000 âmes. La population du Cap-Breton est de 84,000. L'île du Cap-Breton était colonisée avant que l'île Vancouver fût découverte. Les 84,000 habitants ont contribué largement au trésor du Dominion depuis seize ans, et jusqu'à présent le département des chemins de fer et canaux n'a pas dépensé dans cette île plus de \$300,000 environ sur le canal Saint-Pierre, alors que les sommes dépensées dans la Colombie-Britannique se chiffrent par millions. L'île du Cap-Breton est aussi riche en ressources minières et agricoles et en pêcheries que l'île Vancouver ou n'importe quelle partie de la Colombie-Britannique; et je ne puis pas comprendre pourquoi il y a une si grande différence entre la façon dont sont respectivement traités l'Est et l'Ouest. Il se peut que ce soit parce que les réclamations du Cap-Breton n'ont pas été soumises au gouvernement d'une façon aussi opiniâtre et aussi vigoureuse dans l'autre Chambre que celle dont on s'est servi pour faire

M. CAMERON (Middlesex)

valoir les réclamations de la Colombie-Britannique. Je me propose de faire voir, un peu plus tard, un moyen que le gouvernement a je crois à sa disposition actuellement, de faire droit aux justes réclamations de cette partie du pays. La population du Cap-Breton est plus raisonnable dans ses démarches et dans ses espérances que la population de la Colombie-Britannique: c'est probablement parce qu'elle a été maltraitée dans le passé. Le gouvernement n'aura pas à y dépenser beaucoup de millions pour la satisfaire.

Nonobstant le fait que le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse a fait des dépenses considérables pour des fins de chemins de fer, il n'a rien donné au Cap-Breton. Et il y a un autre fait significatif, c'est que l'honorable monsieur qui a parlé de cette façon dans l'autre Chambre, est ou l'agent du gouvernement actuel ou son chef; il m'est impossible de dire lequel des deux, mais je puis démontrer par ce qu'il a dit, qu'il agissait en une qualité ou en l'autre. Il parle d'une proposition qu'il se proposait de faire et qui aurait assuré la construction du chemin de fer du Cap-Breton. A la fin du discours dont j'ai cité des extraits, l'honorable monsieur fait la recommandation que voici:

Si le gouvernement du Dominion ne s'est pas occupé de livrer l'embranchement de Pictou et de faire ce que je crois être un arrangement raisonnable avec le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, il n'aurait été que juste de rembourser au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse la somme de \$500,000 en à peu près que ce gouvernement a dépensée pour le prolongement. Si on avait agi de cette façon, on aurait traité le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à peu près comme on traite la Colombie-Britannique à propos du bassin de radoub, le gouvernement ayant convenu de payer à la Colombie-Britannique \$250,000 que le gouvernement local avait dépensés pour le bassin de radoub. Je crois qu'on aurait dû traiter le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de la même manière et lui rembourser les \$600,000 qu'elle avait dépensés pour ce chemin. La Chambre verra la position dans laquelle les choses se seraient alors trouvées. Si le gouvernement local avait eu les \$600,000, il aurait été en position—et c'était son intention telle que je la comprends—d'aider à prolonger le chemin à travers l'île du Cap-Breton. Si, d'un autre côté, le gouvernement du Dominion avait agi libéralement envers le gouvernement local et que ce gouvernement eût été capable de garder l'embranchement du chemin de fer de Pictou et le prolongement est, il aura pu, en toute probabilité, faire des arrangements avec quelque compagnie, en vertu desquels il aurait pu prolonger le chemin jusqu'au Cap-Breton; mais le gouvernement avait à sa disposition la force d'un géant, et il s'en est servi comme un géant; le gouvernement est aujourd'hui incapable de faire quoi que ce soit pour aider au prolongement du chemin dans l'île du Cap-Breton, et la responsabilité repose sur le gouvernement du Dominion.

L'honorable monsieur a livré à la publicité quelques faits très significatifs. Voici le premier fait rendu public: il se plaint que les \$600,000 dépensées sur l'extension est n'ont pas été remboursés au gouvernement local par le gouvernement du Dominion? J'ai lieu de croire que ce n'était pas pour le prolongement du chemin de fer dans l'île du Cap-Breton. Plus tard dans la session je pourrai le démontrer; en ce moment ce n'est pas nécessaire. Il y a un autre fait significatif, c'est qu'il a essayé de créer l'impression dans toute la province, et surtout dans l'île du Cap-Breton, qu'il a pris cette grande et importante île sous sa protection; et en sa qualité d'adversaire du gouvernement fédéral actuel et de partisan du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, il voudrait faire croire à la population du Cap-Breton qu'il est son grand ami, bien qu'il soit parfaitement d'accord avec le gouvernement local. A propos de la question de livrer l'embranchement de Pictou et le prolongement est à une compagnie, cet honorable monsieur dit dans le discours dont j'ai cité des extraits:

Je suppose que le gouvernement du Dominion se propose de prolonger le chemin jusqu'au Cap-Breton; et j'espère qu'il ne transmettra pas la propriété du chemin à quelque compagnie, comme on dit qu'il se propose de faire. Nous avons fait, dans la Nouvelle-Ecosse, une expérience peu satisfaisante de la mise en opération des chemins de fer par des compagnies; les taux seront plus élevés et les affaires seront de beaucoup moindres entre les mains d'une compagnie, qu'entre celles du gouvernement du Dominion.

Il a admis que, de fait, c'était l'intention du gouvernement local de faire certaines choses, d'où nous pouvons conclure avec certitude qu'il a obtenu beaucoup plus de renseignements du gouvernement local.

Un autre chose, c'est que le gouvernement local et d'autres personnes intéressées dans l'embranchement de

Piçon et dans le prolongement est refusèrent opiniâtement à l'avenir, comme ils l'ont fait déjà, de livrer ces chemins à aucune compagnie de chemin de fer comme aide au prolongement jusqu'au Cap-Breton. Après avoir soumis ces faits à la Chambre, je vais terminer en faisant quelques observations au sujet de l'espoir que j'entretenais de voir le gouvernement actuel du Dominion donner toute l'aide possible, toute l'aide que la Chambre approuvera, pour faire prolonger ce chemin jusqu'au Cap-Breton. Tout en espérant que le gouvernement du Dominion aidera — pour continuer la politique adoptée par le parlement en 1874 — à la construction du chemin de fer qui va du détroit de Canso à Louisbourg, je ne manquerai pas, pour ma part, de tenir le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse responsable de la dépense d'une partie de l'argent mis dans cette province depuis la confédération, par les représentants mêmes de la Nouvelle-Ecosse. A cette époque de la session, il est impossible de dire ce que le gouvernement peut faire; mais voici ce que je dis: qu'on n'aura pas raison de se plaindre — et je crois qu'on n'a pas eu raison de se plaindre jusqu'à présent — de ce que les représentants de l'île du Cap-Breton n'ont pas insisté avec toute la force, toute l'habileté, tout le tact qu'ils peuvent avoir pour qu'il fût fait droit aux réclamations du Cap-Breton au sujet d'une subvention pour construire le chemin de fer depuis le détroit de Canso jusqu'à Sydney et Louisbourg. Je suis sûr que quand le jour viendra, la population du Cap-Breton reconnaîtra ce à quoi nous avons droit pour agir de la sorte, et qu'elle ne manquera pas, si les représentants du Cap-Breton dans la Nouvelle-Ecosse ne font pas valoir nos réclamations aussi vigoureusement dans une autre législature, de les punir pour avoir failli au devoir qu'ils ont à remplir dans cette législature. En terminant ces remarques, je remercie beaucoup la Chambre de la façon courtoise dont elle m'a accueilli en cette circonstance, comme elle l'a toujours fait chaque fois que j'ai exposé mes sentiments à la Chambre.

M. WRIGHT. Je crois que l'honorable député de Bagot (M. Dupont) a droit à la reconnaissance du pays et de la Chambre pour leur avoir soumis cette importante affaire. Je conviens ouvertement de tout ce qu'il a dit dans le discours particulièrement habile et éloquent qu'il a fait. Nous nous souvenons, M. l'Orateur, que lorsque, il y a deux sessions, le gouvernement a présenté ce qui était alors une politique nouvelle — c'est-à-dire que, en sus de la construction des lignes principales du chemin de fer, il y aura des voies pour alimenter ces chemins de fer — cette politique a reçu l'assentiment presque universel de la Chambre. A la dernière session, quand l'honorable ministre des chemins de fer a déposé son bill, en vertu duquel de l'aide était donnée à certains chemins de fer locaux, cette politique a encore reçu l'assentiment presque universel de la Chambre. Comme toujours, l'honorable ministre des chemins de fer a fait en cette occasion un discours habile autant qu'éloquent. Avec la connaissance spéciale qu'il a des choses, il a fait voir la grande importance qu'aurait ce système pour livrer à l'exploitation de nouvelles parties du pays et surtout des parties du pays situées dans le voisinage immédiat — de fait situées presque à l'ombre des édifices du parlement; livrant à l'exploitation ce qui jusqu'alors avait été une *terra incognita* — d'ouvrir un pays neuf à la colonisation et au progrès. Il a fait voir la grande œuvre que le Père Labelle accomplissait en arrière de cette contrée, et il nous assure — ce dont nous lui sommes bien reconnaissants — qu'il nous aiderait libéralement à la construction de notre chemin de fer de la Gatineau. Je crois que mon honorable ami qui a déposé ce projet mérite les remerciements de la Chambre pour y avoir de nouveau appelé l'attention des députés. Tout en étant disposés à voter des sommes considérables pour construire les chemins de fer du Dominion et favoriser les intérêts généraux du pays, je crois que nous ne devrions pas négliger les parties situées dans notre voisinage immédiat.

Mon honorable ami, avec cette éloquence qui le distingue, a fait voir l'importance du chemin de fer du lac Saint-Jean, et je conviens avec lui de l'importance de ce chemin de fer et de l'importance qu'il y a à développer la région à travers laquelle il passe; mais moi aussi j'ai un chemin de fer auquel je porte beaucoup d'intérêt: c'est le chemin de fer de la Gatineau. L'honorable député a parlé de la fécondité du sol producteur de blé de la région du lac Saint-Jean. Je dois dire que j'ai en ma possession un rapport fait par le père Delage, un de ces excellents missionnaires qui, durant nombre d'années, ont vécu et travaillé dans la région de la Haute-Gatineau, et il m'a assuré qu'il avait souvent semé un boisseau de blé et que ce boisseau en avait produit soixante. Tous ceux qui connaissent cet excellent monsieur et la grande œuvre qu'il accomplit dans cette région, savent qu'on peut se fier à sa parole. Dans la région où je suis, la rivière Gatineau s'enfonce à environ 400 milles dans l'intérieur, et prend naissance près de la source du Saint-Maurice, ce grand affluent du Saint-Laurent. On ne peut faire le défrichement de ce pays qu'au moyen d'un chemin de fer, que nous n'avons fait que commencer et que nous ne pourrions jamais construire si nous n'obtenions pas encore de l'aide. Le système des voies d'eau de ce pays est un des plus beaux du monde; les lacs abondent en toutes les sortes de poisson qu'on peut trouver dans les eaux du Canada. Dans ces circonstances, j'éprouve beaucoup de plaisir à dire un mot en faveur des résolutions, et je crois qu'elles recevront l'appui de presque tous les honorables députés.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne me propose pas de faire un long discours à la Chambre, malgré la très grande importance des sentiments émis par l'honorable député de Bagot, l'auteur de la motion, pour nous engager à les examiner. Il n'y a pas de doute qu'il sera impossible d'exagérer l'importance des diverses questions qu'il a soulevées à la Chambre. Il n'y a pas le moindre doute que le sentiment prend chaque jour de la consistance, que le soin d'aider aux diverses parties du pays doit dans de vastes proportions reposer sur ce parlement, car en livrant à l'exploitation de nouvelles parties du pays et en favorisant par là même le développement du commerce, nous augmentons le revenu du pays, et les avantages directs que produisent ces chemins de fer reviennent en grande partie au gouvernement fédéral plutôt qu'aux gouvernements locaux. Je crois donc qu'à l'exception de la riche province de l'Ontario — et même dans cette grande province, on ne parait pas être en état d'aider davantage aux voies ferrées locales — je crois que dans toutes les autres provinces nous devons avoir recours considérablement à l'aide que le parlement peut fournir aux entreprises qui ont pour but de livrer à l'exploitation de nouvelles parties du pays. Les raisons de la chose ont été très habilement énumérées par l'honorable auteur de la motion, et je suis tout à fait sûr que les mesures que le gouvernement a prises, surtout à la dernière session du parlement, convaincront cette Chambre que nous comprenons pleinement la responsabilité qui nous incombe en cette affaire, et que les efforts qui se font dans le sens des améliorations locales recevront tout l'appui qu'il est possible au gouvernement de donner et que le permettra l'état des finances. Nous attachons tous une grande importance aux moyens à prendre pour attirer les immigrants dans notre pays. Il n'y a de meilleur moyen à prendre pour nous que de favoriser le développement des différentes parties du pays et d'aider les personnes qui viennent ici à exploiter leurs industries. Mais je crois que nous serons tous d'accord pour dire que, si grande que soit l'importance que nous attribuons au fait d'attirer l'immigration dans notre pays, il est encore beaucoup plus important, comme l'a vigoureusement et éloquentement dit le député de Bagot, de garder les gens que nous avons; et tous les efforts doivent être faits par nous pour faire réussir leurs industries, afin non-seulement de les garder en deçà de nos frontières, mais de ramener ici ceux qui autrefois, pour

diverses raisons, ont été portés à aller s'établir dans le pays voisin. Je puis donner à l'honorable monsieur l'assurance qu'il serait impossible d'exagérer l'importance que le gouvernement actuel attache à tous les efforts qui peuvent être tentés dans cette direction, et qu'il peut compter que des représentations de cette nature recevront de la part du gouvernement une attention prompte et sérieuse.

Si l'honorable député veut examiner le rapport que j'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau, il trouvera un exposé détaillé de ce qu'il y a eu de fait à même les crédits accordés à la dernière session jusqu'au moment de la préparation du rapport. Naturellement on a payé d'autres sommes d'argent depuis, mais nous n'avons pu, vu le peu de temps qui s'est écoulé depuis la dernière session, que prendre les mesures préliminaires qui nécessitent de pareilles entreprises. Pour plusieurs des chemins auxquels des crédits ont été votés à la dernière session, aucun argent n'a été pris au trésor, pour la raison qu'on n'a pas eu le temps d'organiser les compagnies qu'il faut former pour exécuter ces entreprises. Dans nombre de cas, les travaux ont été commencés et l'on a retiré des sommes d'argent considérables; dans d'autres, on est à faire des arrangements par lesquels on verra que les dépenses du gouvernement seront accomplies. On peut trouver que dans quelques cas, le montant de l'argent accordé n'était pas suffisant. Le gouvernement aura pour devoir non-seulement d'examiner les différents cas de cette nature qui peuvent lui être présentés, mais de revoir ce que la Chambre a déjà fait afin de savoir de quelle manière nous pouvons attendre les fins visées, et peut-être augmenter quelque peu les crédits déjà votés. Je n'ai pas l'intention de parler longuement au sujet de la question soulevée par l'honorable député d'Inverness. En autant que j'ai pu saisir la portée de ses remarques, il a critiqué fortement la conduite du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Maintenant, M. l'Orateur, bien que je sois toujours assez disposé, ainsi que la Chambre le sait, lorsque la chose est absolument nécessaire, à critiquer un adversaire autant que je le puis, cependant j'ai beaucoup d'objection à le faire lorsque cet adversaire n'est pas sur le parquet de cette Chambre et n'est en état ni de justifier ni de défendre sa conduite. J'aurais beaucoup d'hésitation, vu surtout que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse n'est pas d'accord avec le gouvernement du Dominion, de suivre la ligne de conduite adoptée par l'honorable monsieur dans les remarques qu'il a faites à la Chambre. Mais je dirai que la conduite du gouvernement à la dernière session, comme dans les occasions précédentes—et non-seulement le gouvernement actuel, mais celui des honorables députés de la gauche, alors qu'ils étaient au pouvoir—est la meilleure preuve à désirer que nous ne sommes pas disposés à méconnaître l'importance qu'il y a d'étendre les moyens de communication dans la province de la Nouvelle-Écosse et sur tout dans l'île du Cap-Breton; et je suis tout à fait certain qu'à l'avenir, on trouvera, comme dans le passé, que non-seulement les deux gouvernements, de naguère et d'aujourd'hui, que les deux côtés de la Chambre seront disposés à accorder une attention franche et sincère aux réclamations de n'importe quel endroit,—si éloigné qu'il puisse être,—à mesure qu'elles nous parviendront.

M. VAIL. Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre des chemins de fer exprimer le désir de faire tout ce qui sera raisonnable pour prolonger nos chemins de fer dans la Nouvelle-Écosse. Je regrette qu'il n'ait pas pu donner une assurance plus positive à l'honorable député d'Inverness qu'on augmenterait dans une certaine proportion la subvention de l'an dernier. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les éloquentes remarques faites par l'honorable représentant d'Inverness, et durant quinze ou vingt minutes, je n'ai pas pu comprendre à quoi il voulait en venir; mais j'ai enfin découvert qu'il voulait censurer le gouvernement local pour n'avoir pas fait ce qu'il sait parfaitement qu'il lui était impossible de faire: construire le chemin à travers l'île du

Sir CHARLES TUPPER.

Cap-Breton. L'honorable monsieur m'a fait l'honneur de citer une grande partie d'un discours que j'ai fait devant la Chambre d'Assemblée de la Nouvelle-Écosse, alors qu'en 1872 j'ai présenté les propositions du gouvernement, dans lequel discours j'ai expliqué ce qu'était la politique du gouvernement local d'alors à propos de la construction des chemins de fer dans la Nouvelle-Écosse; et j'ai fait voir clairement que dans le temps, c'était le désir du gouvernement de la Nouvelle-Écosse de prolonger, si la chose était possible, le chemin jusqu'à Yarmouth dans l'ouest, et dans l'est jusqu'à l'extrémité orientale de l'île du Cap-Breton. Je sais aussi que du temps que j'étais au pouvoir dans la Nouvelle-Écosse, nous avons fait tout ce que nous avons pu pour arriver à cette fin. Il sait encore que, subéquemment, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a en réalité passé un contrat pour prolonger le chemin à l'est dans le but, si la chose était praticable, de le faire passer à travers l'île du Cap-Breton. Il sait de plus que le chemin a été prolongé depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg, environ quatre-vingts milles en allant au Cap-Breton, et que bien que ses propres amis soient montés au pouvoir en 1878 et qu'ils y soient restés quatre ans, ils n'ont absolument rien fait pour étendre le chemin à travers l'île du Cap-Breton. Il sait cela, mais il ne veut pas le reconnaître devant la Chambre, car il ne pourrait point toucher le point qu'il vise. Je vois ce que mon honorable ami est à préparer. Il sait que sous fort peu de temps il sera appelé à donner un vote d'une façon ou d'une autre sur les importantes propositions soumises à la Chambre, et il essaie de faire croire que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse avait failli à son devoir et que le gouvernement du Dominion va probablement accorder quelque subvention à la Nouvelle-Écosse afin de faire excuser le vote qu'il va donner. Il dit que le fiasco de la compagnie de la Ligne Directe est attribuable au fait que le gouvernement local ne s'est pas conformé aux arrangements de l'année dernière, en vertu desquels la compagnie de la Ligne Directe serait mise en possession de l'embranchement de Pictou et du prolongement depuis New-Glasgow jusqu'à Canso. Vaut-il la peine de dire à la Chambre aujourd'hui qu'on a failli sur ce point, alors que tous ceux qui connaissent quelque chose au sujet de la Ligne Directe savent qu'on n'a pas pu compléter la moitié des travaux mentionnés au contrat à travers la partie du pays que représente l'honorable ministre des chemins de fer; qu'on a failli à l'entreprise au commencement de l'année dernière et qu'on n'a rien fait depuis? Je conseillerai à mon honorable ami, au lieu d'essayer à faire censurer le gouvernement local pour n'avoir pas fait ce qu'il sait parfaitement qu'il ne pouvait pas faire, ainsi que le démontreront les papiers lorsqu'ils seront déposés sur le bureau de la Chambre—je dis que je lui conseillerai, ainsi qu'aux autres honorables messieurs qui représentent le Cap-Breton dans cette Chambre, d'employer leur influence auprès de leurs amis dans le gouvernement du Dominion pour faire ajouter une somme à la subvention de l'an dernier, afin d'étendre la ligne du chemin de fer à travers l'île du Cap-Breton.

Si l'honorable monsieur veut avoir le courage de se lever et de dire au gouvernement que cela doit être fait, il obtiendra, en toute probabilité, la promesse que quelque chose sera fait avant longtemps. Il ne lui servira de rien d'essayer à faire croire que lui et ses amis venus du Cap-Breton sont anxieux de voir compléter ce chemin, alors qu'ils ont été dans cette Chambre durant quatre ou cinq ans et que la seule chose qu'ils aient fait a été de demander des papiers dont quelques uns, je pense, n'ont pas encore été produits. J'ai manifesté mon désir, et je vois que le gouvernement a autant de désir de voir prolonger le chemin de fer jusqu'au Cap-Breton. J'ai reconnu, l'an dernier, beaucoup de mérite à l'honorable ministre des chemins de fer pour avoir accordé même la petite subvention de \$3,200 par mille pour le parachèvement de ce chemin. J'ai regretté de voir la subvention si peu forte et je lui ai dit qu'il n'était pas possible de le faire

construire pour cette somme, et que je ne pouvais voir pourquoi il ne nous donnait pas autant qu'au chemin situé à l'ouest de Callander. J'espère bien que le gouvernement, maintenant qu'il va prendre cette propriété de valeur, qui a, je crois, environ 30 milles de long, examinera la position particulière dans laquelle la Nouvelle-Ecosse et surtout l'île du Cap-Breton se trouvent placés, et qu'il fera ce qu'il pourra pour favoriser les intérêts de l'île, en augmentant la subvention destinée à l'exécution du prolongement.

M. STAIRS : Je ne désire pas prendre, cette après-midi, le temps de la Chambre pour discuter les propositions ; mais comme l'honorable député de Pictou a jugé à propos d'attaquer l'ancien gouvernement de la Nouvelle-Ecosse dont j'avais l'honneur de faire partie, il me sera permis de prendre une ou deux minutes pour répondre. L'honorable monsieur a dit que l'ancien gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a été au pouvoir pendant quatre ans et n'a rien fait pour faire prolonger le chemin jusqu'à l'île. Je voudrais dire que l'ancien gouvernement local s'est vu dans l'impuissance de faire quoi que ce soit pour prolonger le chemin de fer jusqu'à cette île, à cause de l'extravagance et de la mauvaise administration du gouvernement qui l'a précédé. Tout le monde sait dans la Nouvelle-Ecosse que les contrats qui ont été conclus pour prolonger le chemin jusqu'au détroit de Canso étaient des instruments si misérablement faits qu'il était impossible de rien faire exécuter en vertu de leurs stipulations. La même remarque s'applique au contrat qu'on a passé avec le chemin de fer des Comtés de l'Ouest pour prolonger le chemin.

Motion adoptée.

MARINS MALADES ET PAUVRES.

M. ROBERTSON (Shelburne) : Je n'étais pas présent lundi, mais je comprends que l'honorable ministre de la marine et des pêcheries a fait quelque promesse au sujet de la proposition que j'ai mise à l'ordre du jour. A-t-il l'intention d'offrir durant cette session, un amendement à cet acte, et de remédier au mal dont nous nous plaignons ?

M. McLELAN : J'ai remis l'affaire au greffier en loi et je crois que je pourrai rencontrer les vues de l'honorable monsieur.

AGENTS DES SAUVAGES A TORONTO.

M. COOK : Je demande copie de tous arrêtés du conseil, ordres administratifs et correspondance concernant la fermeture du bureau de l'agent des sauvages à Toronto et son transfert à Ottawa ; aussi, un état faisant connaître les noms de toutes personnes nommées depuis pour remplir les fonctions antérieurement remplies par l'agence de Toronto, le nom et le salaire de chaque personne nommée, le nom de la localité où elle est stationnée, les sommes d'argent payées aux sauvages par chacune d'elles, le nombre de familles dans chaque agence, la date de chaque nomination, et le genre d'affaires (s'il en est) transigées actuellement par tous tels agents.

Le devoir du gouvernement, lorsqu'il fait des déplacements de cette nature est, ainsi que je comprends la chose, de faire toute l'économie compatible avec l'efficacité et l'existence de l'institution. Le déplacement de ce bureau de Toronto à Ottawa donne beaucoup d'ennui aux gens qui ont à traiter avec le département des sauvages en rapport avec cette agence, et je trouve que ce déplacement n'opère aucune économie, mais a créé de grands inconvénients. M. Plummer, le chef du département à Ottawa, avait charge de l'agence de Toronto, où il recevait \$1,700 par année, et M. Dalton, son assistant, recevait \$800, ce qui était un traitement trop faible pour un fonctionnaire de cette importance. M. Plummer reçoit aujourd'hui \$1,800 et M. Dalton \$1,100, ce qui fait un ensemble de \$2,900. Je n'ai pas d'objection à l'augmentation du salaire donné à ces messieurs, mais je dis

que si on ajoute aux salaires payés à Toronto \$400 pour loyer de bureau, nous trouvons que la différence dans les deux cas est la même. Il y a quelques jours, j'ai fait au gouvernement une question au sujet de la nomination d'un agent des sauvages à Penetanguishene, et le premier ministre m'a répondu que Henry Thomson avait été nommé à cette agence le 31 janvier 1883, à raison de \$500 par année. Pendant la vacance j'ai appris de diverses sources que non-seulement Henry Thomson avait été préposé à cette agence, mais que d'autres individus ont été nommés, et, je le suppose, au salaire mentionné par le premier ministre. S'il y a neuf fonctionnaires de nommés—et il peut y en avoir plus que je sais—et si les neuf fonctionnaires reçoivent du gouvernement \$500 chacun, il nous faut pourvoir à un surplus de \$4,500.

Je vois que M. Ball a été nommé au cap Croker, dans la péninsule de Saugeen, dans la division nord de Bruce ; que M. John Creighton, de Chippewa, a été nommé pour ce même district, et je sais qu'il y a aussi une agence à Warton, dans la partie orientale du district de Saugeen, division nord de Bruce. On aurait pu croire que si le gouvernement était obligé de déplacer le bureau de la ville de Toronto, le bureau de Warton aurait suffi pour accomplir tout ce qu'il fallait pour la péninsule de Saugeen ; mais nous voyons qu'il y a deux autres officiers de nommés pour cet endroit, et je suis curieux de savoir—et je suppose que le pays aimerait à savoir—sur combien de sauvages ces hommes ont à veiller et combien ils ont à payer. Je présume que les devoirs d'une telle agence consistent à enseigner à ces gens comment faire la culture, de leur enseigner les différentes manières de subvenir à leur existence, et que ces personnes devraient être des cultivateurs pratiques et devraient résider près du lieu placé sous leur juridiction. J'apprends que ce M. Creighton est marchand et exige des sauvages qu'ils fassent affaires chez lui. J'apprends qu'il leur vend des marchandises, et naturellement, je ne suppose pas qu'il vende ses effets aux sauvages à un prix beaucoup moindre que celui qu'il exige des autres personnes. Comme il a entre les mains l'argent destiné aux sauvages, il est très probable qu'il leur charge un peu plus qu'à ses clients ordinaires. M. McPhee, de Uptergrove, a aussi été nommé, ainsi que M. Stephenson, de Georgina, M. Edwin Harris, de Gore's Landing, M. Thackeray, de Roseneath, M. Thompson, de Penetanguishene, dont nous venons de parler, et M. Hill, de Shannonville, employé qui, je crois, occupait la position d'agent des terres des sauvages avant d'avoir été nommé à ce poste ; et si le gouvernement avait à nommer un fonctionnaire à cette place, je crois qu'il a agi sagement en nommant un homme qui avait auparavant occupé l'emploi, c'est-à-dire fondre ensemble l'emploi d'agent des sauvages avec celui d'agent des terres des sauvages. Je crois aussi qu'il y a eu un monsieur George Macdermott de nommé à Seugog. Il y a aussi une agence à Parry-Sound. Cette agence aurait pu faire l'ouvrage que M. Thompson fait à Penetanguishene. Quant à cette nomination, le titulaire pouvait aussi bien résider à Toronto qu'à Penetanguishene, pour ce qui concerne les sauvages.

M. Thompson n'est pas un cultivateur pratique ; il ne connaît rien en fait de culture. C'est un boutiquier de Penetanguishene, et je suis certain qu'à chaque fois qu'un sauvage ou qu'un sauvagesso vient à son magasin, il les met à la porte et ne veut rien leur vendre. C'est cependant ce qu'on dit dans cette partie du pays. S'il n'est pas vrai que neuf hommes ont été nommés—nous allons supposer que neuf hommes ont été nommés—pour remplir les fonctions qui étaient confiés au bureau de Toronto, le pays paie juste \$7,000 de plus par année pour la nomination de ces individus dans les diverses réserves. Le gouvernement pourra dire qu'il est de son devoir d'avoir une agence aussi près que possible des réserves et des sauvages. Eh bien ! il peut y avoir quelque vérité là-dedans, mais il ne faut pas oublier qu'on a tenu le bureau à Toronto pendant nombre

d'années, et que dans ce bureau on accomplissait les devoirs de la charge sans difficulté et sans objection de la part des sauvages. Autant que j'ai pu l'apprendre, les sauvages ont aujourd'hui beaucoup plus à se plaindre des agents locaux que de M. Plummer alors qu'il résidait à Toronto. M. Plummer était un très bon fonctionnaire. Il s'est toujours occupé de ses propres affaires à Toronto. Il ne s'est jamais mêlé d'élection pendant qu'il demeurait à Toronto; mais en arrivant à Ottawa, ayant été mis sous l'influence du gouvernement, il est immédiatement devenu un vaurien politique, et il a été envoyé à Algoma et à Muskoka pour se livrer à toutes les manœuvres qu'il a pu faire en faveur des candidats conservateurs à la dernière élection générale pour la province de l'Ontario.

Je crois, par la réponse qu'a donnée le premier ministre, que M. Thompson a été nommé le 31 janvier 1882 par un arrêté du conseil daté ce jour-là. M. Thompson a été choisi comme candidat conservateur le 6 février, à l'élection pour la législature locale. Il fallait qu'il prit sa livre de chair avant de devenir candidat. Je sais comme fait certain que, jusqu'à présent, M. Thompson a constamment et opiniâtrement refusé pour n'importe quoi, de devenir candidat dans le comté de Simcoe; mais M. Thompson a été nommé à sa position avant d'être fait candidat ou avant la convention convoquée pour le choisir. L'élection a eu lieu le 24 février, et j'apprends de plus d'une source sûre que, durant l'élection de Simcoe-Est, M. Thompson a toujours déclaré qu'il n'avait pas été nommé par le gouvernement et qu'il n'était pas l'employé salarié du gouvernement. Naturellement je sais que mon honorable ami le premier ministre—s'il veut me permettre de l'appeler mon ami—va répondre à cela, qu'il n'était pas un agent payé, vu qu'il n'a pas reçu de salaire avant le 31 mars, ou longtemps après qu'il eût perdu son élection dans Simcoe-Est. J'aimerais pourtant à savoir dans quelle position M. Thompson se serait trouvé s'il lui était malheureusement arrivé d'être élu dans Simcoe-Est. Il y a eu un arrêté du conseil rendu le 31 janvier, le nommant à la position d'agent des sauvages à Penetanguishene, pour distribuer, je pense, de l'argent à environ vingt-trois familles dans les îles de la baie Georgienne, les îles du Chrétien, etc. Nous trouvons, dans les statuts refondus de l'Ontario, un acte relatif à l'Assemblée législative dans la 7^{me} clause duquel, celle qui a trait à la perte, pour les honorables députés, du droit de siéger et de voter dans la législature locale, les mots suivants :—

« Nulle personne acceptant une charge, une commission ou un emploi soit dans le service du Dominion du Canada, soit dans le service du gouvernement de l'Ontario, dépendant de la Couronne ou du lieutenant-gouverneur, auxquels sont attachés un salaire, des honoraires, une indemnité ou des émoluments quelconques tenant lieu d'un salaire provenant de la Couronne ou de la province, ou acceptant ou remplissant toute charge, commission ou emploi lucratif dont la nomination dépend de la Couronne ou du gouvernement ou d'aucun chef des départements du gouvernement d'Ontario, que les traitements ou profits susdits soient ou non payables à même les fonds publics.

Naturellement, le salaire de M. Thompson ne devait pas être payé à même les fonds publics—je suppose qu'il devait être payé à même les fonds des sauvages,—et mon honorable ami pourrait peut-être soulever une exception à ce sujet. Il dira peut-être que les agents étant payés à même les fonds des sauvages, les fonds de la Confédération ne seront pas affectés à cette fin; mais si tout le fonds des sauvages était épuisé, nous savons parfaitement où il faudrait s'adresser pour obtenir ce qui manquerait. Je vais lire le reste de l'article :

« Ne sera éligible comme membre de l'Assemblée législative, et ne pourra ni siéger, ni voter dans cette assemblée pendant qu'il occupera les dits emplois, charges ou commission. »

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir

DEUXIÈMES LECTURES.

Les projets de loi qui suivent sont lus la deuxième fois :
Bill (n° 56) à l'effet d'autoriser les porteurs de bons de la compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa à

M. Cook

voter aux assemblées de la compagnie et pour autres fins.—
(M. White, Cardwell.)

Bill (n° 64) à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 67) pour amender de nouveau l'acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario.—(M. Bergin.)

Bill (n° 69) à l'effet de constituer la compagnie du Pont de chemin de fer de Québec.—(M. Bossé.)

Bill (n° 74) à l'effet de constituer la Banque des Rancheros du Canada.—(M. Ross.)

CHEMIN DE FER DE WELLAND.

M. RYKERT : Je propose la seconde lecture du bill (n° 44) à l'effet d'autoriser le transfert de chemin de fer Welland à la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada et pour d'autres fins.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député aura-t-il la bonté d'expliquer le projet de loi.

M. RYKERT : Il a pour but la mise à exécution d'une convention conclue entre la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer Welland, relativement au chemin—de légaliser cet arrangement conformément aux résolutions adoptées par les actionnaires et les porteurs d'obligations.

Sir CHARLES TUPPER : Alors la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc se propose d'acheter le chemin de fer Welland ?

M. RYKERT : Oui, elle avait un bail pour vingt ans, et ce bill est pour changer le bail de façon à lui donner la propriété du chemin.

Le projet de loi est lu la deuxième fois.

LOI DE LA PREUVE DANS LES CAUSES CRIMINELLES.

M. CAMERON (Huron) Je propose que la Chambre se forme maintenant en comité général pour considérer le bill (n° 3) pour amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles.

M. TUPPER : Avant que la Chambre se forme de nouveau en comité, je désire lui exposer de nouveau mes vues sur cette question, dont l'importance est reconnue, j'en suis sûr, par tous les honorables membres de cette Chambre. J'avoue, M. l'Orateur, qu'avant le vote qui a eu lieu lors de la seconde lecture du bill, j'étais sous l'impression—le résultat du vote a prouvé que je m'étais trompé—que l'opinion de cette Chambre était tout à fait opposée à l'adoption de ce projet de loi. Lorsque j'ai proposé le renvoi à six mois, j'ai donné comme raison pour ne pas discuter le projet de loi alors, et comme preuve à l'appui de la certitude que j'avais que le bill ne serait pas adopté, le fait qu'à la deuxième session, ce projet de loi avait été comme beaucoup d'autres discuté au long, qu'il était allé en comité général, d'où il n'était jamais revenu, vu qu'on l'avait rejeté de cette manière.

L'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron) m'a accusé, lors de la dernière discussion qui a eu lieu, d'avoir quelque peu induit la Chambre en erreur au moyen de cette déclaration. Je crois que si l'on considère avec soin le langage dont je me suis servi, on reconnaîtra que je n'ai pas induit la Chambre en erreur, bien que, dans le temps, comme je l'ai dit, j'avais été moi-même induit en erreur jusqu'à un certain point. J'ai considéré de donner sur mon opinion de plus amples explications, vu que le projet de loi contenait d'autres articles pouvant donner lieu à la critique, et je me souviens que mon honorable ami de Québec-Centre (M. Bossé) a discuté avec beaucoup de vigueur et d'éloquence la question de l'opportunité de permettre aux agnostiques de rendre témoignage devant les tribunaux. Mais je ne croyais pas que, si l'opinion de la Chambre était actuellement favo-

nable à un projet de loi de cette nature, le seul fait qu'il contenait un article sujet à objection dût nécessairement entraîner son rejet pur et simple.

J'étais d'opinion que si la Chambre désirait légiférer dans ce sens, si l'on tenait sérieusement à espérer un changement aussi radical dans notre code criminel, une motion serait rédigée, comme je crois qu'elle aurait pu l'être, de façon à conserver cet article, si l'auteur du projet de loi eût cru que la Chambre l'appuierait et l'adopterait. Comme aucune motion n'a été faite pour conserver cet article du bill, mais comme chaque article a été rejeté, j'avais raison de dire que puisque la Chambre a rejeté le tout, c'est parce qu'elle s'opposait à toutes les parties du projet de loi. Je m'incline, jusqu'à un certain point devant la décision de la Chambre. J'admets que j'ai compté sans mon hôte, que la Chambre était d'opinion que le principe du bill devait être étudié et étudié avec soin par le comité auquel le bill a été déferé, à la demande formulée en dernier lieu par l'honorable auteur du projet de loi. Mais en justice pour moi-même, considérant que je n'ai pas essayé de discuter la question dans les circonstances que je viens de mentionner, j'espère que la Chambre aura la patience de m'entendre, bien que défendant une cause perdue d'avance, d'exprimer mes opinions au sujet de ce bill, opinions auxquelles je tiens énormément.

En outre, une des raisons qui me poussent à discuter cette question un peu au long, ce sont les assertions extraordinaires qui ont été faites par l'honorable député de Huron-Ouest lorsqu'il a proposé de renvoyer le bill à un comité spécial. Je n'ignore pas que cette question a été discutée très longuement dans d'autres pays. Nous savons qu'elle a été discutée en Angleterre. Elle a été discutée à plusieurs reprises en cette Chambre.

Elle a été discutée dans les revues du jour, et nous savons que partout la question a été traitée comme une question sérieuse. Mais je n'ai jamais connu ni entendu un homme qui, après l'avoir étudiée, en parlât avec autant d'emphase que l'auteur du projet de loi, ni qui éprouvât autant de mépris pour ses adversaires que l'honorable député en a exprimé à l'endroit de ceux qui s'opposent à la mesure.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable député insinuer que l'honorable député de Laval (M. Ouimet) et moi-même, en s'opposant au projet de loi, nous jouions le rôle de prétendus sages, d'hommes opposés au progrès du siècle, non imbus du terrible esprit de réforme qui fait agir l'honorable député et tous ceux qui l'appuient. J'ai été étonné de le voir traiter avec mépris des arguments, qui bien que venant de moi, n'avaient rien d'original et qu'en aucun temps je n'ai tenté de faire accepter à la Chambre comme étant quelque chose d'original. Ces arguments avaient été employés et employés éloquentement par des hommes ayant beaucoup plus d'expérience que je n'en ai eue relativement à cette question, et j'avouerai franchement que si je suis membre du barreau, je suis un membre très jeune et que je n'entreprendrais pas de discuter la pratique en matière de droit criminel et l'administration de la justice en ce pays, aussi longuement si ces idées étaient originales. Dans ces circonstances je me soumettrais plus volontiers à la décision de la Chambre ; mais ce soir je vais tout simplement passer en revue quelques-unes des phases de la question ainsi que la manière dont la question a été traitée.

J'ai dit l'année dernière que la question avait été soumise au parlement britannique, et qu'un projet de loi présenté dans ce sens n'est pas devenu loi. J'ai éprouvé un sentiment d'orgueil en disant que l'administration de la justice en matière criminelle dans la Grande-Bretagne, était la plus satisfaisante de l'univers entier. Cette assertion ne saurait être révoquée en doute. Elle a été mise à l'épreuve depuis ces dernières années, et elle a été admirée par tout l'univers, et je considère que c'est là un appoint considérable dans la discussion de cette question ; et bien que nous ne soyons pas tenus de copier implicitement toute la législation britannique, et bien que je ne prétende pas le moins du monde que

nous devions attendre l'exemple du parlement anglais avant que d'introduire des mesures ici, je crois que nous pouvons, sans blesser notre amour-propre national, et le sentiment d'admiration que nous éprouvons relativement à notre connaissance de la loi, nous incliner avec beaucoup de respect devant les légistes de l'Angleterre, et suivre avec soin les traces des réformateurs de la loi du Royaume-Uni.

J'aurais beaucoup plus de confiance dans les réformes opérées dans les lois par les membres du parti de la réforme en Angleterre que dans celles qui pourraient être proposées par les réformistes d'ici. Le parti de la réforme en Angleterre occupe une position toute différente de celle du parti réformiste canadien, lequel, lorsqu'il était au pouvoir, et lorsqu'il pouvait s'occuper de la question maintenant à l'étude, laquelle question occupait l'attention des légistes, était convaincu qu'il n'y avait rien à reformer.

Que disent les réformistes de l'Angleterre ? Lorsque le bill introduit par M. Ashley, dans le même but que le projet de loi actuel, a été présenté au parlement britannique, des hommes qui étaient non-seulement réformistes, mais qui possédaient une expérience des procès et de la pratique en matière criminelle, beaucoup plus considérable que celle de l'honorable député de Huron-Ouest, des hommes comme Sergeant Simon, qui avaient étudié la question depuis des années, ont condamné la mesure, et lui, le réformiste, l'a condamnée comme n'étant pas une mesure de réforme mais une mesure réactionnaire ; et il a été suivi et appuyé, non-seulement par des membres du barreau, par des hommes éminents tels que sir E. Wilmot, sir Thos. Chambers et Knatchbull Huggessen, qui tous de concert avec cet homme éminent feu sir John Holker, alors procureur général, ont contribué au rejet de ce bill.

C'était en 1876. A la suite de cela, un membre de la réforme proposa en cette Chambre un projet de loi que nous pourrions appeler le bill Dymond. M. Dymond introduisit une mesure qui était le projet de loi maintenant entre les mains de l'honorable député de Huron-Ouest, et essaya de le faire adopter. Ceci est un fait important, à mon avis, car nous avons le bénéfice, comme je l'ai dit, non-seulement de l'opinion de l'éminent procureur général de l'Angleterre, auquel j'ai fait allusion, mais aussi les vues d'un député qui occupait alors une haute position en cette Chambre, un député qui était chargé de l'administration de la justice criminelle, et qui occupait la position de ministre de la justice sous le gouvernement de la réforme, et qui s'opposa à la mesure introduite par M. Dymond et basée sur le bill Ashley.

Il y a plus, à l'aide de raisonnements et d'arguments convaincants, il démontra à la satisfaction de la Chambre qu'une semblable législation n'était pas nécessaire au pays. Je parle de l'honorable député de Durham Ouest (M. Blake). Je dis qu'à cette époque, possédant une expérience beaucoup plus grande, en sa qualité de ministre de la justice, que celle que peut avoir acquise l'honorable député de Huron, et avec la responsabilité dont il était chargé, cet honorable monsieur a conseillé à la Chambre, en réponse au chef de l'opposition d'alors, aujourd'hui premier ministre, de rejeter le bill. On me répondra peut-être que l'honorable député a probablement modifié son opinion depuis en acquérant plus d'expérience, mais c'est un fait curieux que ce parti indépendant dont on nous a parlé l'autre soir, et qui a alors appuyé à l'unanimité l'honorable député de Durham-Ouest, fasse aujourd'hui, avec non moins d'unanimité une volte-face en règle pour prendre l'attitude opposée.

Je rappelle ce fait non-seulement pour démontrer l'inconséquence dont ces honorables messieurs font preuve relativement à cette mesure, mais surtout pour appeler à mon aide l'opinion éloquentement exprimée par le chef de l'opposition, qui, en 1877, comme je l'ai dit, a adopté une ligne de conduite qui a eu pour effet de faire rejeter cette mesure, mais qui en 1884 reste silencieusement en contradiction flagrante avec les vues qu'il a exprimées. Je le fais aussi dans

le but de permettre à l'honorable député d'expliquer à la Chambre, les raisons qui l'ont porté à modifier ses opinions, et je n'ai pas besoin de dire que, comme avocat, j'ai beaucoup de respect pour ses opinions sur des points de droit—peut être plus que j'en ai pour ses opinions en matières constitutionnelles.

En premier lieu l'honorable député de Durham-Ouest a pris exactement la même position que celle que je prends moi-même sur le second article de ce projet de loi, il a dit que cet article était absolument frivole. Je dis que lorsque vous donnez au prisonnier le choix d'entrer dans la tribune des témoins, vous insérez dans notre code une mesure absurde et inconséquente. Je dis qu'un projet de loi comme celui-ci ne peut être maintenu et ne sera pas maintenu par les tribunaux. En substance il est dit que si le prisonnier n'exerce pas le choix qui lui est donné dans le premier article, et n'entre pas dans la tribune des témoins, son refus ne sera pas interprété en mauvais part.

M. l'Orateur, dans les États de l'Union où pareille législation a été adoptée, cet article est ordinairement au même effet—que le refus du prisonnier de déposer dans sa propre cause, ne sera pas considérée comme une présomption contre lui. Mais comme tout homme raisonnable doit le supposer, lorsque cette disposition a été soumise aux tribunaux, les juges en ont parlé comme d'une disposition impossible à appliquer—ils ont dit qu'il était impossible en pareil cas de faire disparaître la présomption naturelle, par aucune règle, loi, ou statut, quelque strictes qu'ils soient. Les tribunaux ont décidé qu'il était impossible d'appliquer une semblable disposition.

Dans une poursuite criminelle en vertu d'une loi semblable—la cause de l'État du Maine contre Cleaves, appel a été interjeté, et lorsque la question a été soumise au tribunal, le juge a décidé, contrairement à cet article, et a décidé en substance que l'article était frivole et il a maintenu l'appel. Le juge Appleton a dit :

Le silence de l'accusé, l'omission de sa part d'expliquer ou de contredire la preuve lorsqu'elle tend à établir sa culpabilité, est un fait dont la nature probative peut varier selon les conditions diverses des différents procès qui peuvent avoir lieu, que le jury doit comprendre, et le comprenant, il ne peut pas plus le mettre de côté qu'on ne peut nier la lumière du soleil, lorsqu'il luit dans toute sa splendeur sur le rayon visuel.

Cette cause est citée dans un excellent ouvrage sur la preuve, écrit et publié par le juge Best, et cela s'accorde non-seulement avec mon opinion sur la question, mais encore, je suis heureux de le dire, avec les vues de ce jurisconsulte distingué, le chef de l'opposition, telles qu'il les a exprimées en 1877. L'honorable député disait alors :

Ainsi, pour ne pas donner lieu à cette impression, les prisonniers seraient en général obligés de rendre témoignage. Alors se présenterait la question de savoir si la loi ne serait pas défectueuse lorsqu'il se trouve que l'accusé est innocent. Dans la majorité des cas elle opérerait à son avantage plutôt que contre lui, cependant il est quelques cas—venus à ma connaissance dans des causes civiles—où l'innocent, soit par suite de son tempérament nerveux ou par la grande excitation où il est, se trouve dans une position plus désavantageuse qu'autrement.

Il disait aussi :

Convaincu comme je le suis de la crainte et de la certitude qu'aurait le prisonnier de voir dévoiler la fausseté de son témoignage lors du contre-interrogatoire, je n'hésite pas à dire que cette loi n'aiderait pas le coupable à échapper à la justice, mais je pense aussi que la protection actuelle offerte à l'innocent est aussi puissante, sinon plus, que celle que trouverait le prisonnier dans la faculté de pouvoir rendre témoignage.

Somme toute, je crois que le point difficile gît dans la question du parjure, dans la grande tentation de ne pas dire la vérité, qui existe déjà dans les causes civiles, et qui serait encore plus prononcée en matières criminelles.

Néanmoins, j'en suis convaincu qu'il est des cas où l'accusé pourrait être appelé à témoigner : les cas d'assauts où il n'y a pas de témoins.

Je m'accorde parfaitement avec cela. Maintenant, pour parler de ce projet de loi comme d'une mesure de réforme, je me suis bien amusé en entendant les remarques de

M. TUPPER

l'honorable député qui en est l'auteur. S'il eût examiné la question avec soin, il aurait constaté que loin d'avoir été aussi loin en avant des prétendus Rip Van Winkle dont il a fait la description en appliquant cette épithète à tous ceux qui étaient opposés à cette mesure, y compris son propre chef, loin d'avoir été aussi loin en avant de son siècle, il n'a présenté qu'une mesure rétrograde, il aurait découvert que cette pratique existait en Angleterre au dix-septième siècle, et que cette pratique devint un scandale, car l'inculpé était obligé de subir non-seulement un interrogatoire de la part des avocats, mais encore un contre-interrogatoire de la part du juge, qui le harcelait, et qui était ordinairement convaincu de sa culpabilité et n'acceptait de sa part que les réponses de nature à le confirmer dans cette opinion. Mais bien qu'elle existât au dix-septième siècle sans qu'il y ait eu aucune loi à cet effet dans le code, cette pratique fut subitement abandonnée, et on a toujours maintenu depuis que le prisonnier doit toujours être considéré comme innocent jusqu'à ce que sa culpabilité ait été prouvée, qu'il ne doit pas être torturé ni mis en position de l'être par un contre-interrogatoire, qui dans bien des cas cause beaucoup de dommage aux intérêts de la justice, et qui fait souvent courir les plus grands dangers à l'inculpé.

Donc, M. l'Orateur, ceci n'est pas une mesure de réforme qui doive se recommander aux réformistes à tel point que ceux-ci doivent l'adopter les yeux fermés et pour la seule raison qu'on la décore de ce titre. J'en appelle à ces messieurs qui étaient en Chambre en 1877, et qui ont voté pour le rejet du bill à cette époque, je leur demande s'ils ont jamais entendu une réponse aux arguments employés si éloquemment alors par l'honorable député de Durham-Ouest, et si cette réponse a été assez forte pour les engager à voter aveuglément en faveur d'une pareille loi.

Non-seulement cette pratique a été trouvée mauvaise et abandonnée en Angleterre, mais bien que quelques-uns des États de l'Union l'ait adoptée—et que cela ait été cause de grands scandales devant les tribunaux de ces États—on remarquera comme un fait significatif, que la cour suprême des États-Unis, le plus haut tribunal de l'Union, ne permet pas la chose. "Devant les tribunaux des États-Unis," dit une annotation de l'ouvrage de Best, "l'inculpé dans une cause criminelle ne peut déposer dans sa propre cause, bien que par la loi son témoignage puisse être admis devant les tribunaux de l'État."

Donc, nous avons les faits suivants : que jusqu'ici cette législation est repoussée en Angleterre, que cette pratique n'existe pas devant les cours fédérales des États-Unis, et qu'en 1877 le ministre de la justice considérait qu'il était de son devoir de conseiller à la Chambre de rejeter une semblable législation. D'ailleurs, nous avons le rapport de la commission royale d'Angleterre, qui était composée des jurisconsultes les plus éminents de ce pays, parmi lesquels se trouvait le juge Stephen, le juge le plus distingué qui ait été en faveur de cette mesure en Angleterre ; et ce rapport démontre que la commission ne s'est pas accordée sur cette question. Elle l'a tout simplement soumise comme une recommandation venant de la part d'hommes éminents, et elle a déclaré en même temps que ses membres différaient d'opinion sur la question de savoir si cette législation devait être adoptée ou non. Après que ce rapport eut été adopté, il a été discuté par des hommes éminents, au barreau, dans les revues du jour, et par les juges président les tribunaux, lesquels ont tous déclaré que le choix que l'on se proposait de donner aux prisonniers produirait des résultats déplorable, et ne pourrait être bien accueilli par la Chambre.

Nul doute que les raisons qui engageaient les gens à adopter cette manière de voir, sont des raisons qui ont été invoquées à plusieurs reprises—que bien que dans certains cas cette pratique puisse donner un avantage indu aux prisonniers, dans d'autres cas elle les place dans une position injuste vis-à-vis du jury. L'honorable député de Queen, Nouvelle-Écosse (M. Woodworth), a exprimé l'autre soir

l'opinion que le second article répondait à quelques-unes de mes objections. J'ai déjà dit à la Chambre ce que je pense de ce deuxième article, mais je soutiens que ma position est tout aussi logique que celle de l'honorable député qui a fait allusion à un autre détail de cette législation lorsqu'il a dit que loin d'être indûment avantageuse au prisonnier, elle lui serait préjudiciable.

Ainsi qu'il a été démontré par Sergeant Simon et ainsi qu'un grand nombre de membres du barreau pourront le constater, dans certains cas un avantage indû sera donné à l'inculpé. Il est à la tribune des témoins, défendu par un avocat, avec toutes les présomptions en sa faveur, et son avocat lui fait raconter certains faits propres à influencer l'adresse au jury. En pareil cas, l'avocat dira à son client de monter à la tribune des témoins et de raconter un mensonge, court, décisif et tranché — et je ne fais aucun tort à ma profession en disant qu'un avocat fait cela. J'ai remarqué, que lorsque j'ai dit cela l'honorable chef de l'opposition a cessé de lire son journal et a commencé à écouter. Je veux dire qu'il ne dira pas crûment au prisonnier d'agir ainsi, mais il lui dira de se borner à certains points, de ne pas raconter toute l'histoire, de dire par exemple où il était certain soir — sur lesquels personne ne pourra le contredire. En pareil cas, cette législation donnera à l'inculpé un avantage indû.

Dans d'autres cas, au contraire, je dis que cela lui sera très désavantageux — lorsque par exemple avec un air rébarbatif, une manière confuse, ou une infirmité naturelle, il entre à la tribune et ne peut raconter une histoire plausible; et je dis que plus un homme sera illettré, plus cette loi posera sur lui, car plus un homme est illettré, et plus il est difficile pour lui de raconter la même histoire, quatre à cinq fois dans les mêmes termes. C'est une particularité qui a été remarquée plus d'une fois dans nos tribunaux, que des témoins honnêtes, animés des meilleures intentions, et n'ayant aucun intérêt personnel dans la cause, lorsqu'ils font un récit à la tribune, sont amenés par l'avocat de la partie adverse à raconter les mêmes histoires quatre à cinq fois et d'une façon si confuse que l'avocat dans son adresse au jury base son plaidoyer sur le manque de suite et de logique dans les déclarations faites par le témoin. Eh bien ! si c'est là un mal dans les causes civiles, est-il juste que nous placions nos semblables dans une position telle qu'ils seront obligés de monter sur le chevalot pour raconter leur histoire ou d'en subir les conséquences ?

C'est là l'opinion exprimée par des avocats éminents, c'est une opinion conforme au bon sens, et en l'exprimant je me suis appuyé par l'honorable chef de l'opposition, qui l'a exprimée dans son discours de 1877. S'appuyant sur sa grande expérience comme avocat, il a parlé du même fait dans son discours. Il savait qu'on avait permis aux parties dans un procès en matières civiles, de déposer, et il restait convaincu qu'il serait dangereux de donner la même permission aux prisonniers.

L'honorable auteur du projet de loi croit régler toute la question en disant que par les lois du revenu et les lois maritimes, en vertu desquelles une action quasi criminelle est instituée contre quelqu'un, on permet à l'accusé de déposer en sa propre cause. Il croit que le fait que cette permission a été accordée par le parlement anglais et par le nôtre dispose de cette question. Je lui ai démontré que le chef de l'opposition est d'opinion que, bien que cette pratique soit autorisée par la loi en matières civiles, il ne serait pas prudent de l'introduire dans les causes criminelles, excepté dans les cas où il y aurait un assaut entre deux parties et où il n'y aurait pas d'autres témoins. Je n'ai pas de doute que l'argument qui a engagé l'honorable chef de l'opposition à limiter ainsi ce privilège, était, ce qui est apparent aux yeux de tous, que la liberté du sujet n'est pas en cause à ce point, et que la question du jurer n'entrerait pas ici avec la même force ou le même effet que dans les cas prévus par le projet de loi.

Avant que de reprendre mon siège, je demanderai tout simplement si nous ne pourrions pas attendre en toute sûreté

jusqu'à ce qu'il se présente une cause, ou jusqu'à ce que les honorables députés se rappellent quelque cause de nature à démontrer la nécessité d'adopter une mesure comme celle-ci — de ces causes célèbres comme celles qui ont engagé le parlement anglais et plus tard notre propre parlement à introduire dans la procédure civile ce changement qui permet aux parties dans les causes civiles de déposer en leur propre faveur. Je demande à l'honorable député de ne pas toucher à nos lois criminelles ni à notre procédure en matières criminelles, qui dans la mère-patrie ont si bien subi l'épreuve dans des temps difficiles tels que nous n'en avons jamais connus ici.

M. LANDRY (Kent) : M. l'Orateur, je désire dire quelques mots sur la question qui occupe maintenant l'attention de cette Chambre, et je désire faire ces quelques remarques dans la langue anglaise; néanmoins, comme nous avons le privilège de parler la langue française dans cette enceinte, je tiens à ce que les premiers mots que je prononcerai dans cette Chambre, le soient dans ma langue maternelle. Je sais que mes compatriotes, les Acadiens français, aimeront que je profite de l'avantage qui nous est fourni de parler ici notre langue. J'y tiens encore, afin de témoigner que nous apprécions ce privilège et que nous y trouvons un des avantages de la Confédération.

Ce sont là les raisons pour lesquelles je tenais d'abord à adresser la parole dans ma langue maternelle, et je continue maintenant en anglais. J'éprouve un peu d'hésitation à donner mon opinion sur ce bill, en ma qualité de nouveau membre de cette Chambre, adressant la parole pour la première fois en cette enceinte. En de semblables circonstances, le discours du nouveau député est appelé un *maiden speech* ou discours d'ingénu. Les uns le prendront pour un chef-d'œuvre, d'autres pour un immense fiasco s'il ne répond pas à leur attente. Mais ce n'est pas ici mon intention de faire de ceci mon *maiden speech*, car j'espère que je ferai mon *maiden speech* dans une autre circonstance. Au moment actuel, mon unique désir est de faire quelques remarques relatives à ce projet de loi, que je considère comme étant d'une très grande importance.

L'autre jour, lorsque la seconde lecture du bill a été proposée, je n'ai pu exprimer mon opinion en cette question, parce que j'étais convaincu que la motion serait rejetée à une grande majorité. A ma grande surprise, cependant, je me suis trouvé à faire partie d'un faible minorité, mais il me semble que la question n'a pas été suffisamment étudiée. A mon avis il y a plusieurs raisons pour lesquelles le projet de loi ne devrait pas être adopté. En premier lieu je demanderai quel est celui qui a été convaincu par les arguments invoqués en cette Chambre à l'effet que l'adoption de cette loi serait utile à l'administration de la justice, et en quoi on a démontré que l'administration de la justice serait plus efficace si le bill devenait loi.

A-t-on prouvé cela en démontrant que des crimes sont restés impunis, ou que des innocents ont été condamnés lorsqu'ils auraient pu être acquittés si cette loi eût été en vigueur ? Je n'ai entendu aucun argument en ces divers points, et en consultant le projet de loi je reste fortement convaincu qu'il n'aura pour effet ni de punir les crimes restés impunis jusqu'ici, ni d'empêcher de condamner des innocents comme on en a condamnés jusqu'à présent.

Pourquoi, cherchons nous devant les tribunaux correctionnels, à punir le crime, — à décréter un individu de culpabilité et à le punir de ses méfaits ? Nous le faisons pour deux raisons. En premier lieu pour prévenir le crime en donnant à la société l'exemple du châtiement que doit subir celui qui est trouvé coupable devant un tribunal régulièrement organisé, et qui conséquemment doit être coupable aux yeux de la loi; l'autre but est de châtier l'individu qui a commis le crime. Si le prisonnier est innocent, il ne pourra pas — à mon avis du moins — dans certains cas il le pourrait, mais dans l'autre il ne le pourra pas — mais à tout prendre, je ne

crois pas qu'il puisse, s'il est innocent, se mettre dans une meilleure position au cas où on lui permettrait d'entrer dans la tribune des témoins et de rendre témoignage dans sa propre cause.

Et pourquoi ? c'est que dans la plupart des cas l'accusé qui est innocent, qui ne possède peut-être pas à un haut degré l'expérience du monde, qui est peut-être rempli de candeur, qui n'est peut-être jamais entré dans une cour de justice, qui peut se trouver tellement entouré de circonstances malheureuses pour qu'on le soupçonne d'être coupable, paraît tout tremblant devant le tribunal. Il entre en tremblant, il vient peut-être à la cour pour la première fois de sa vie, il a peur des juges, il a peur des avocats, il a peur de tous ceux qui l'entourent.

Le fait même de se voir prisonnier, le fait même de se sentir sous la griffe et sous le bras puissant de la loi et de savoir qu'il est innocent, et le fait même que lui, un homme innocent, puisse être trouvé devant ce tribunal, toutes ces choses qui l'entourent peuvent l'affecter à tel point qu'aux yeux des jurés son trouble peut le faire paraître plus coupable que s'il n'était pas entré dans la tribune des témoins.

Chaque mot qu'il prononce, chacun de ses regards seront interprétés comme autant de preuves de sa culpabilité, tandis que ce ne sera peut-être que le résultat de l'innocence effrayée, l'acte d'un homme qui n'est pas habitué à cela, et qui venant pour la première fois devant un tribunal de cette espèce, sont le danger auquel il est exposé, et qui, en proie aux sentiments qui l'agitent, paraîtra plus coupable s'il est innocent que s'il en était autrement. Donc cette loi ne lui sera pas utile, et il en sera de même dans la plupart des cas.

Naturellement, je puis supposer des cas où il n'en sera pas ainsi, je puis me figurer un homme instruit comparaisant devant un tribunal, un homme habitué au contact avec ses semblables, et qui n'aura pas peur, et qui sentant la force de son innocence, pourra se disculper facilement en rendant son témoignage. Mais, M. l'Orateur, même s'il ne lui est pas permis d'entrer dans la tribune des témoins, ne peut-il pas toujours prouver son innocence ?

N'y a-t-il pas des circonstances qu'il peut prouver par d'autres témoins, et s'il n'y en a pas le simple fait de faire une déclaration qui serait véridique, une déclaration rationnelle, déclaration qu'il a toujours la permission de faire à son avocat, et de faire à la cour et au juré par l'entremise de son avocat, sinon par lui-même. Une déclaration qui contiendra la vérité, qui sera plausible, qui sera corroborée par les circonstances, et que si elle est corroborée par d'autres preuves ou par l'absence de preuves contraires, qui serait transmise au juré, serait d'un aussi grand poids que celle qu'il pourrait faire sous serment, car quelle grande importance attacherait-on au témoignage d'une personne accusée de crime si le juré la soupçonne déjà d'être coupable ? Le poids de sa simple déclaration donnée par son avocat ou par lui-même sera tout aussi considérable que celui que pourrait avoir une déclaration attestée sous serment. Donc, dans ce cas il aurait tout autant d'avantage à ne pas entrer dans la tribune des témoins qu'à y entrer.

Mais il y a plus. Il y a le grand principe posé, et qui je crois sera encore pendant longtemps considéré comme un grand principe : qu'il vaut mieux laisser échapper neuf coupables que de condamner un seul innocent. Même si cela était favorable au prisonnier, ne vaut-il pas mieux qu'il échappe à la justice en n'étant pas mis en demeure de rendre son témoignage ou de donner à entendre qu'il craint de se compromettre ; ne vaut-il pas mieux voir échapper un grand nombre de coupables à la justice que de faire souffrir un seul innocent. Je dis que cela vaut mieux.

La loi se propose encore un autre but. La loi est décrétée dans le but de punir le crime, dans le but d'empêcher les autres de commettre le crime ; elle a été décriée dans le but d'empêcher que des crimes soient commis. Nous allons examiner le cas d'un coupable comparaisant devant un tri-

M. LANDRY (Kent)

bunal où le crime qu'on lui reproche a été bien prouvé. Les faits ont été bien établis par des témoignages dignes de foi, et il a le privilège d'entrer lui-même dans la tribune des témoins. Quelle tentation pour un homme qui a déjà commis un crime, qui est déjà coupable d'un délit, qui est suffisamment prouvé ! A moins qu'il ne survienne de preuve contradictoire, il sera selon toute probabilité reconnu coupable par le jury. Quelle grande tentation n'offrons-nous pas à cet homme en lui permettant de passer de la sellette de l'accusé dans la tribune des témoins ! Quelle tentation pour lui d'ajouter un autre crime plus énorme à celui qu'il a déjà commis. La tentation est là ; la prime lui est offerte pour qu'il vienne se parjurer et commettre ainsi un crime beaucoup plus odieux que les débits ordinaires.

Je puis me tromper en ceci, parce que je n'ai pas suffisamment examiné la loi, et que la mémoire me fait défaut, mais je crois que le crime de parjure, qui n'est après tout qu'un délit, est puni plus rigoureusement qu'aucun autre délit spécifié dans nos statuts. C'est le souvenir que j'en ai. Je crois qu'il peut être puni par quatorze années d'emprisonnement, tandis que les autres délits sont généralement punis par un, deux, trois, quatre, cinq, six et jusqu'à sept ans de détention. Par conséquent, la loi considère le parjure comme un plus grand crime, comme un crime qui doit être puni plus sévèrement, parce qu'il cause plus de tort peut-être qu'aucun autre crime qui tombe dans la catégorie des délits. Et il est facile de voir pourquoi il doit être ainsi, parce que si le crime de parjure devenait fréquent, si les gens arrivaient à croire que c'est peu de chose de se parjurer, que deviendraient l'administration de la justice, que deviendrait la sainteté du serment ; quel cas les jurés feraient-ils du témoignage de gens sous serment, s'ils croyaient que ces derniers font fi de la sainteté de leur serment ? C'est pourquoi la loi a toujours considéré que le parjure devrait être sévèrement puni, afin de faire sentir aux gens que la sainteté du serment est sacrée, afin que les jurés soient toujours pénétrés de respect pour le serment, et que le tribunal lui donne le poids qui lui convient.

Nous donnerons au criminel—je parle du coupable—ce grand encouragement à aller se parjurer dans la tribune des témoins. Et hésiterait-il un instant ? J'oserai dire qu'il n'hésitera pas, parce qu'il est coupable. Il voit qu'il sera peut-être envoyé au pénitencier pour une période de quatre, cinq ou sept ans ; il est endarci dans le crime, il est assez endurci pour avoir commis le crime pour lequel il subit son procès, et il n'hésitera pas à entrer dans la tribune des témoins pour commettre un autre crime, en se parjurant. Cela pourra, il est vrai, ne pas empêcher qu'il ne soit puni ; cela pourra ne pas empêcher qu'il ne soit trouvé coupable ; les jurés liront peut-être dans son cœur, et diront peut-être : vous avez ajouté le parjure au crime pour lequel vous êtes mis en jugement, nous ne croyons pas ce que vous avez dit ; il se peut que sa déposition soit complètement détruite par l'interrogatoire que lui fait subir l'avocat de la poursuite, mais il aura néanmoins commis ce grand crime que la loi aura sanctionné, provoqué et imposé à cet homme et à l'administration de la justice criminelle du Canada.

Et il m'est impossible de comprendre qu'un homme de bon sens puisse dire que le refus, de la part d'un accusé, d'entrer dans la tribune des témoins, ne serait pas préjudiciable à ce dernier, et je n'ai pas l'intention d'offenser les honorables députés qui ont exprimé cette opinion, mais ils n'ont peut-être pas réfléchi à cette question ; ils peuvent n'avoir pas étudié ce point.

Je ne puis voir comment l'accusé qui est sur le banc des criminels et qui, ayant le droit d'entrer dans la tribune des témoins, refuse de le faire, ne souffrirait pas de préjudice par ce refus ; je ne puis voir comment on refuserait d'arriver à la conclusion qu'un pareil refus serait considéré comme une preuve contre l'accusé. Il est vrai que s'il refusait il ne serait pas permis au juge de faire des commentaires à ce

sujet. Alors nous devons présumer—et ce n'est pas une supposition étrange—que le juge connaîtra la loi et ne fera pas de commentaires à ce sujet, et que l'avocat de la poursuite connaîtra aussi la loi, et ne fera pas non plus de commentaires; mais si nous croyons que ce refus ne sera pas préjudiciable au prisonnier, nous devons conclure qu'aucun juré ne connaîtra rien de la loi. Nous allons discuter la question dans cette Chambre; la presse va la discuter. Tout le monde va lire cette discussion, mais, par quelque moyen mystérieux, les jurés n'en sauront rien tant qu'ils ne seront pas sur le banc des jurés, et les shérifs auront grand soin de ne choisir pour jurés que ceux qui n'auront rien lu de cette question. Les jurés sont tout aussi sensés que les juges, bien qu'ils puissent ne pas connaître aussi bien la loi. Il se peut qu'ils aient autant d'esprit que l'avocat de la défense, qu'ils comprennent tout autant que les messieurs dont je viens de parler, et le fait qu'un prisonnier ne profite pas de la chance qu'il a d'entrer dans la tribune des témoins, ne peut manquer de les prévenir contre lui. Vous direz peut-être que cela ne fait pas de mal, parce que s'il décline d'entrer dans la tribune des témoins, c'est une preuve qu'il est coupable et il ne souffre pas de préjudice; mais, s'il en est ainsi, cette partie du bill qui dit qu'il ne sera fait à ce sujet aucun commentaire est inutile.

M. l'Orateur, j'ai soumis sincèrement à la Chambre les raisons pour lesquelles je crois que cette mesure serait très pernicieuse et nuirait à l'administration de la justice criminelle, au lieu de la rendre plus efficace; elle aurait peut-être pour résultat de faire punir des innocents, et elle pourrait aussi porter des coupables à se parjurer et peut-être leur permettre par là de se libérer s'ils avaient assez d'impudence pour persister dans leur parjure. Je dis que cette loi ouvrirait la porte à ces maux, et aurait peut-être plus souvent pour résultat de faire souffrir des innocents que de libérer les coupables.

J'ai soumis humblement ces considérations, M. l'Orateur, et j'ose espérer qu'elles auront un peu d'influence sur ceux des honorables députés, qui n'avaient peut-être pas suffisamment examiné cette question lorsque la Chambre a voté la seconde lecture du bill, il y a quelques jours. Je crois, M. l'Orateur, que chaque fois que nous passons une loi, nous devrions avoir en vue son influence morale sur ceux pour qui nous légiférons; et je soutiens que ce bill constitue une prime au parjure, qu'il offre une tentation à commettre le parjure, et qu'en conséquence il aurait une mauvaise influence. Il tendrait à amoindrir la sainteté du serment, l'esprit des jurés et du public, et amoindrirait par conséquence le respect du public pour l'administration de la justice.

Il a été dit l'autre jour que des individus qui ont de grands intérêts en jeu, ou dont l'honneur est en péril, sont exposés à la même tentation. C'est vrai jusqu'à un certain point. Il y a une tentation, et elle est si grande qu'il est déplorable aujourd'hui qu'il y ait dans le pays très peu de procès importants, dans lesquels des sommes considérables sont en litige sans que l'on jure des deux côtés de manière à donner à croire aux gens qu'il a été commis des parjures, et sans que les jurés aient la plus grande difficulté à arriver à une conclusion, eu égard aux contradictions des témoins. Notre devoir, comme législateurs, est de ne pas encourager un état de choses qui est déjà devenu alarmant, et qui empire de jour en jour. Je crois qu'il se commet plus de parjures aujourd'hui dans nos cours de justice qu'il y a dix, quinze, ou vingt cinq ans. Autrefois, on avait plus de respect pour la sainteté du serment, parce que les jurés et les témoins montraient eux-mêmes plus de respect pour cet acte. Aujourd'hui, lorsqu'il y a de l'honneur ou de la bourse de quelqu'un, il y a très peu de procès qui ne donnent pas lieu à beaucoup de serments qui fassent fortement soupçonner qu'il s'est commis des parjures.

Pour ces raisons, M. l'Orateur, j'espère sincèrement que la Chambre n'adoptera pas ce bill.

M. LISTER. L'honorable monsieur qui vient de porter la parole nous a dit que ceci n'était pas son discours de début. S'il en est ainsi, M. l'Orateur, la Chambre doit se féliciter des régalis qu'elle a lieu d'attendre de lui, lorsqu'à l'avenir il adressera la parole. Je dirai au sujet des remarques qu'il a faites, qu'il a exposé de la manière la plus forte possible la cause de ceux qui sont opposés à ce bill. Il a dit tout ce qu'il était possible de dire sur ce côté de la question, tout ce qu'il était possible de dire contre le bill.

L'honorable député de Picton (M. Tupper) a aussi parlé très longuement, et il m'est venu à l'esprit, pendant qu'il parlait, que la petite lutte qui a eu lieu l'autre soir l'avait peut-être poussé à de plus grands efforts. Je ne doute pas qu'il n'ait été un peu contrarié par la remarque de l'honorable député de Huron (M. Cameron), à l'effet qu'il était de vingt-cinq ans en arrière de son siècle; et nous voyons qu'il a bravement chargé le canon, et qu'il l'a tiré.

Il me semble, M. l'Orateur, que cette question est très simple pour donner lieu à tant de discussion. La constitution ne me paraît pas devoir être affectée par l'adoption ou le rejet de ce bill. C'est une question qui devrait être discutée par cette Chambre avec calme et sans passion. Si ce bill est bon, s'il est dans l'intérêt de la justice, et de nature à faire découvrir la vérité, qu'on l'adopte, sans s'occuper du parti auquel appartient son auteur.

J'espère sincèrement que l'honorable député de Picton n'exprime pas le sentiment du parti conservateur dans cette Chambre, lorsqu'il s'oppose à ce projet de loi parce qu'il émane de ce côté-ci de la Chambre. Je serais certes très peiné de croire un instant que les membres conservateurs de cette Chambre rejetteraient un bon projet de loi simplement parce que son auteur serait un réformiste. Je dirai à ce sujet à l'honorable monsieur et aux autres que s'ils veulent consulter les pages de notre histoire, ils verront que nos meilleures lois ont été présentées et passées par les réformistes.

M. RYKERT : Nommez les.

M. LISTER : Nous avons adopté l'acte du scrutin, et nous avons passé une loi pour prévenir la corruption dans les élections; et je sais que cette loi n'est pas du goût des honorables députés de la droite.

Qu'est-ce, M. l'Orateur, que ce bill, qui est le sujet de tant de discussion? C'est le bill qui propose simplement de permettre à ceux qui sont accusés de délit de rendre témoignage en leur faveur. J'ajouterai, à ce sujet, que dans la province d'Ontario, et je crois, dans tout le reste du Canada, dans les cas d'assaut, de violation de propriété immobilière, d'infractions aux lois du revenu, les accusés sont témoins compétents en leur faveur. Dans les causes sujettes à l'Acte de Tempérance du Canada, 1878, communément appelé la loi Scott—loi criminelle, parce que ceux qui sont trouvés coupables d'offenses sont passibles d'emprisonnement—non-seulement le défendeur est témoin compétent, mais la partie poursuivante peut même le forcer à rendre témoignage pour la poursuite. Nous avons fait un peu l'épreuve de cette loi, depuis sa promulgation. Dans la province d'Ontario, où je demeure, nous avons une loi qui permet, dans les causes civiles, aux parties à un procès de rendre témoignage en leur faveur. Cette loi est en vigueur depuis quelques années, et je me rappelle bien que la première fois qu'il fut question de permettre à une personne de rendre témoignage en sa faveur, on a opposé à ce projet toutes les raisons et tous les arguments que les honorables députés de la droite ont fait valoir contre ce bill. On disait que cette loi multiplierait les cas de parjure, qu'elle porterait les défenseurs à se parjurer, si on leur permettait d'entrer dans la tribune des témoins. Mais l'expérience nous a montré que maintes personnes qui avaient de justes réclamations étaient incapables de les faire valoir, faute de témoins pour les prouver. Nous savions que maintes personnes qui avaient un droit d'action au civil ne pouvaient l'exercer parce qu'elles ne pouvaient

rendre témoignage en leur faveur. C'est ainsi qu'était la loi, et je demande avec confiance aux membres du barreau d'Ontario s'ils consentiraient jamais à retourner à l'état de choses qui existait avant la passation de cet acte. Nous avons constaté qu'il fonctionne admirablement, qu'il sert la justice, que le nombre des poursuites criminelles pour parjure n'a pas augmenté depuis que cet acte est en vigueur. Si les raisons données par les honorables députés de la droite en opposition à ce bill étaient fondées, il serait dangereux de mettre qui que ce fût dans la tribune des témoins—nul témoin ne pourrait être assermenté pour la poursuite ou pour la défense. Ce que l'on demande, c'est d'incorporer dans nos statuts une loi semblable à celle qui est aujourd'hui en vigueur dans quelques pays, et en vertu de laquelle aucune personne qui connaît le plus les faits d'une cause particulière, qui peut jeter le plus de lumière sur la cause, n'est plus exclu de la tribune des témoins. Cette loi est en vigueur dans notre province pour les causes civiles, et pour les causes criminelles, elle s'applique dans la mesure que j'ai mentionné.

Qu'est-il proposé par ce bill? Nous savons que les crimes sont divisés en félonies et en délits, et sous la loi criminelle du Canada, presque tous les crimes graves sont des félonies—le vol et tous les crimes de cette nature, l'assaut avec intention, etc.—et le seul délit grave qui n'entre pas dans la catégorie des crimes, c'est le parjure. Je soumetts à la Chambre que, dans ces cas, plus que dans aucun autre, il serait convenable et juste que celui qui est assuré de ce crime, pût expliquer l'accusation portée contre lui. Ce crime est une question d'intention.

Cinq cents personnes peuvent entendre un homme faire certaines déclarations, et toutes différer entre elles sur ce qu'il dit. Nous savons que la mémoire humaine est faible, et qu'un certain nombre d'hommes voyant quelqu'un commettre un crime raconteront d'une manière différente comment il a été commis. Le parjure, de même que d'autres crimes, est une question d'intention; ce qui le constitue ce n'est pas le simple fait de faire une fausse déclaration, mais il doit y avoir l'intention de commettre un crime; il faut savoir que l'on enfreint la loi du pays, et avoir l'intention de l'enfreindre. Dans cette clause de crimes il est important et absolument essentiel que l'accusé puisse entrer dans la tribune des témoins et donner sa version de l'affaire. C'est le seul crime de quelque gravité auquel s'appliquera le bill.

Est-il juste que l'on exclue l'accusé de la tribune des témoins? Les honorables députés qui sont opposés au bill disent oui. L'honorable député de Picton (M. Tupper) n'est pas favorable à l'adoption par le parlement d'une loi qui n'est pas déjà en vigueur en Angleterre. Bien que j'aie pour la patrie de mes aïeux tout autant de respect qu'il peut en avoir lui-même, je dis qu'avec notre expérience nous sommes aussi capables de juger de ce qui convient à ce pays que le sont les habitants de l'Angleterre; et il ne nous sied pas, en notre qualité de membres d'une législature, de dire qu'une certaine loi ne devrait pas être adoptée en Canada parce qu'elle n'est pas en vigueur en Angleterre.

A-t-on apporté une seule raison contre l'adoption de ce bill? L'autre soir, lorsque la question fut débattue, l'honorable député de Picton a pressé la Chambre de rejeter la motion, parce que le bill permettrait à un individu d'entrer dans la tribune des témoins et de faire lui-même son procès. Un autre député également opposé au bill s'est levé et a dit que ce dernier ferait déclarer le prisonnier coupable; et sur ce raisonnement contradictoire, ces honorables députés ont voté dans le même sens. Cette Chambre a exprimé son opinion au sujet de ce bill par une très forte majorité. Pourquoi reviendrait-elle ce soir sur l'opinion qu'elle a exprimée l'autre soir? Les honorables députés qui ont parlé sur cette question ont-ils, je le répète, donné une raison pour laquelle ce bill devrait ne pas être adopté? S'il est juste qu'un défendeur rende témoignage dans les causes de violation de

propriété immobilière, et dans les causes régies par les lois du revenu, y a-t-il quelque bonne raison pour qu'il n'ait pas droit de le faire dans d'autres causes? Je soumetts à la Chambre que les honorables députés qui ont porté la parole n'ont donné aucune bonne raison contre l'adoption de ce bill. Comme je l'ai dit il y a un instant, le but du témoignage est de découvrir la vérité. Personne ne devrait être déclaré coupable s'il ne l'est pas.

L'honorable monsieur qui a parlé le deuxième a dit que toute personne est réputée innocente tant qu'il n'a pas été prouvé qu'elle est coupable. C'est là le véritable principe, et tout ce qui peut avoir pour effet de faire découvrir la vérité et de montrer si le prisonnier est coupable ou innocent devrait venir devant le tribunal et le jury, et ne pas être supprimé. Nous pouvons reporter notre esprit à moins d'un siècle en arrière, et repasser les causes dans lesquelles des individus ont été condamnés sur une preuve de circonstances et ont été punis de mort parce qu'il ne leur était pas permis de rendre témoignage.

La position d'hommes condamnés injustement, et qui, s'il leur avait été permis de rendre témoignage, auraient pu briser le réseau qui les environnait, est une question qui mérite réflexion et considération. Aucun député ne voudrait un pareil état de choses. Cependant il est arrivé des faits semblables, et je demande, avec calme, aux honorables députés d'incorporer dans nos statuts une loi qui est en vigueur dans les autres pays.

Nous savons que cette loi existe aux Etats-Unis depuis plusieurs années. A-t-elle mal fonctionné dans ce pays, ou a-t-elle été abrogée? Cette loi n'a jamais été adoptée depuis qu'elle a été promulguée dans les divers Etats, et la décision qu'a lu un honorable député a, je crois, été rendue il y a plusieurs années. Mais après avoir fait l'essai de cette loi aux Etats-Unis, on ne désire aucunement aujourd'hui priver le prisonnier du droit de se faire entendre comme témoin. Rappelons-nous qu'aux Etats-Unis la loi s'étend aux félonies aussi bien qu'aux délits; de fait, elle s'étend à toutes les classes de crimes; et cependant elle a fonctionné si admirablement qu'aucun Etat ne l'a abrogée, et qu'on n'essaie point de l'abroger.

Dans l'intérêt de la justice, cette loi devrait être adoptée dans notre pays. Je crois qu'elle faciliterait l'administration de la justice. Je crois qu'elle permettrait au tribunal et au jury d'arriver à une décision plus claire quant à la culpabilité ou à l'innocence de l'accusé; et dans tous les cas, je puis répéter que ce ne serait qu'un faible progrès dans la loi criminelle, parce que les cas auxquels elle s'appliquerait sont insignifiants en eux-mêmes, excepté les cas de parjure, dans lesquels, pour plusieurs raisons, le prisonnier devrait avoir droit de se faire entendre comme témoin.

J'espère que les honorables membres de la droite et de la gauche baniront de leur esprit toute idée que ce bill est présenté par un réformiste ou par un conservateur. Une pareille idée est indigne de députés qui siègent dans cette Chambre et qui légifèrent pour le bien du public; et j'espère que, tant que j'occuperai un siège dans cette enceinte, je ne verrai jamais un député se lever et chercher à faire rejeter un bill pour une semblable raison.

M. CARLTON (Huron): J'aimerais à dire un mot ou deux en réponse aux remarques des honorables députés de Picton et de Kent.

Je croyais que la question ayant été discutée à fond lorsque j'ai proposé la deuxième lecture du bill, il n'y aurait pas d'autre débat à ce sujet. Je ne sache pas que l'on se soit servi ce soir d'arguments que l'on n'eût déjà fait valoir lors de la première discussion, et je crois que la Chambre avait très clairement exprimé son sentiment, que l'honorable député de Queen, Nouvelle-Ecosse, et l'honorable député de Richmond et Wolfe, avaient pleinement réfuté les arguments et les objections que l'on avait apportés contre le bill.

L'honorable député de Kent a apporté de nouveau, pour la deuxième et la troisième fois, le principal argument,

savoir, celui concernant le parjure. Je n'abuserai pas du temps de la Chambre, en repassant à toutes les réponses victorieuses que l'on pourrait faire à cet argument. On les a présentées si souvent dans cette Chambre, dans nos législatures locales et en Angleterre, en traitant toute la question, que je n'ai pas l'intention d'employer le temps à les répéter ce soir. Il me semble que les arguments contre le bill sont bien faibles, si l'on n'a que celui comportant que ce bill, s'il est adopté, donnera lieu à un plus grand nombre de parjures. L'honorable monsieur a dit, ai-je compris, que le changement apporté dans la loi civile, à l'effet de permettre aux parties de rendre témoignage dans leur propre cause, avait eu pour effet d'augmenter fortement le nombre de parjures. Je ne crois pas cela. Je ne crois pas qu'il se commette aujourd'hui plus de parjures qu'il y a trente à quarante ans. Je crois qu'aujourd'hui les gens rendent témoignage devant les tribunaux tout aussi honnêtement qu'il y a vingt ans; et je ne crois pas qu'en somme, si cette loi était passée, il se commettrait plus de parjures qu'aujourd'hui.

L'honorable député de Kent Nouveau-Brunswick demande quelles sont les raisons, quels sont les arguments qui convainquent les promoteurs de ce bill ou ceux qui lui sont favorables, de la nécessité de cette mesure. Il est facile, M. l'Orateur, de répondre à cette question. Nous avons l'expérience du passé, et les opinions d'un homme qui ne trouverait pas des leçons de sagesse dans l'expérience, n'ont pas une grande valeur. Je ne sais pas que dans la province qu'habite l'honorable monsieur, les parties à une cause civile aient le droit de se faire entendre comme témoins, mais l'honorable monsieur sait qu'elles ont ce droit dans les procès pour assaut; et s'il a pratiqué récemment comme avocat, et qu'il ait eu des causes de ce genre, je crois pouvoir le défier de dire s'il a été commis plus de parjures dans ces causes qu'autrefois. Mon expérience personnelle m'a convaincu du contraire.

Comme je l'ai dit, je n'emploierai pas le temps de la Chambre à discuter de nouveau cette question, mais l'argumentation élaborée, je puis certes dire l'argumentation habile de mon honorable ami de Picton—parce qu'il a traité à fond ce côté de la question—demande quelque attention de la part du promoteur de ce bill. L'honorable monsieur, qui désire évidemment nous faire croire qu'il aimerait à tirer toute son inspiration de la mère-patrie, dit que cette loi n'a pas été adoptée là-bas.

M. l'Orateur, elle n'y a pas été adoptée telle que je propose qu'elle le soit ici, mais elle y a été discutée plus d'une fois, et pendant plusieurs sessions de la législature, et quelques-uns des membres les plus capables du parlement impérial, quelques-uns de ceux dont la pratique devant les tribunaux et particulièrement devant les cours criminelles donnait à leur opinion le plus grand poids, se sont prononcés fortement en faveur du bill. Mais mon honorable ami doit se rappeler que le bill soumis au parlement anglais était entièrement différent de celui-ci. Le bill anglais proposait l'abolition de la distinction entre un délit et une félonie, et il proposait en outre de déclarer témoins compétents tous les prisonniers dans les causes criminelles, soit qu'ils fussent accusés de délits ou de félonies. Je ne propose pas que l'on aille jusque là. Je suis d'avis que l'administration de la justice ne souffrirait aucunement si l'on permettait aux prisonniers, dans toutes les causes, d'entrer dans la tribune des témoins et de raconter leur version de l'affaire. Je ne crains pas, M. l'Orateur, qu'un homme qui n'est pas coupable, quel que soit son degré de sincérité, ne souffre quoi que ce soit par le fait qu'il rendra témoignage dans sa cause, s'il dit la vérité. Je dis que personne ne doit craindre un interrogatoire ou un contre-interrogatoire soit par l'avocat de la Couronne ou par l'avocat de la défense, s'il fait une narration simple, franche et sans détour. Un homme n'a lieu de craindre que s'il ment, si son histoire est une pure invention, si ce qu'il dit n'est qu'un tissu de faussetés. Je ne m'occupe pas non plus de l'air repoussant que peut avoir

un homme, qu'il soit aussi noir que l'as de pique, ou aussi difforme qu'un bossu, s'il donne une raison véridique, il n'a rien à redouter de la part d'un tribunal ou d'un jury. Ce n'est pas l'apparence d'un homme qui tourne à son avantage ou à son préjugé, mais la preuve qui est faite; et il sera traité sur le banc des criminels avec justice et impartialité, même s'il lui est permis d'entrer dans la tribune des témoins et de rendre témoignage en sa faveur.

L'honorable monsieur dit qu'il aurait eu beaucoup plus de confiance dans ce bill s'il avait été présenté par les réformistes. L'honorable monsieur n'attache certes pas d'importance à ceci. Je suis parfaitement sûr que nous n'avons pas besoin de craindre que des bills de ce genre ne soient considérés à un point de vue politique; car nous savons fort bien, d'après ce qu'a dit l'honorable premier ministre, qu'il n'en est pas ainsi. Je serais très fâché que tel fût le cas.

M. TUPPER: L'honorable monsieur m'a mal compris, s'il dit que j'ai déclaré que j'étais opposé au bill parce qu'il émanait de la gauche.

M. CAMERON: Ce que j'ai compris qu'il avait dit, c'est qu'il aurait eu plus de confiance dans le bill si ce dernier avait été présenté lorsque les réformistes étaient au pouvoir. Si je l'ai mal compris, il va sans dire que je n'ai pas un mot à ajouter.

M. TUPPER: Je dirai que je me suis simplement étonné que ce bill n'ait pas été présenté lorsqu'ils étaient au pouvoir, prêts à réformer, et se donnant comme réformistes.

M. CAMERON: Je n'emploierai pas le temps de la Chambre à discuter une semblable question; mais l'honorable monsieur sait très bien que la loi actuellement en vigueur et permettant aux défendeurs dans les causes pour voies de fait, de rendre témoignage en leur faveur, a été passée lorsque les réformistes étaient au pouvoir, si cela a quelque rapport avec la question. Je crois qu'en mai 1878, le parti libéral était au pouvoir, et qu'un bill permettant aux défendeurs de rendre témoignage dans les causes d'agression avec voies de fait, fut alors adopté, mais je n'attache que très peu d'importance à une pareille question. Lorsque j'ai présenté un bill semblable à celui-ci, en 1882, le premier ministre a eu la bonté de dire qu'il en approuvait le principe.

Le ministre de la justice a dit la même chose au Sénat; et cette année le premier ministre a déclaré qu'il approuvait pleinement le principe du bill; et, bien que la motion proposant le renvoi de ce dernier à six mois ait été faite par un de ses partisans, il a eu assez de logique pour voter en faveur de la deuxième lecture du bill.

L'honorable monsieur a mal compris l'argumentation faite par l'honorable député de Durham-Ouest. Il cite l'honorable monsieur comme partageant sa manière de voir. M. l'Orateur, l'honorable député de Durham-Ouest n'a jamais partagé ces opinions. Le bill fut présenté en 1877, la première fois dans l'histoire du Canada que l'on ait cherché à permettre aux défendeurs de rendre témoignage en leur faveur dans les causes criminelles, et peu de temps avant que nous ayons déclaré que les parties à une cause civile seraient témoins compétents.

L'honorable député de Durham-Ouest a dit, lorsqu'un bill semblable à celui-ci a été présenté, qu'il n'était pas sûr que l'opinion publique fût assez mûre pour qu'on réglât cette question dans le sens proposé. Il a demandé qu'on attendît; il n'était pas opposé au principe du bill; dans tous les cas il ne s'est pas prononcé dans ce sens, et si l'honorable monsieur veut se donner la peine de lire les remarques de l'honorable député de Durham-Ouest, il verra qu'elles justifient ce que j'ai dit. L'honorable député de Durham-Ouest a dit:

Je pense que la discussion de ce soir convaincra mon honorable ami que le bill est inopportun, même d'après ceux qui croyaient que cette réforme devait être opérée dans nos lois.

Il n'y a là rien contre le principe du bill. La seule question était de savoir si le sentiment public était mûr pour sa présentation. Il arrive rarement lorsqu'il est fait un changement à la loi criminelle, à moins que ce ne soit par un bill présenté sous la responsabilité du procureur général, que le principe d'un bill changeant, modifiant ou amendant la loi criminelle, soit adopté la première fois qu'il est présenté. Un pareil bill a besoin d'être étudié et discuté; et j'ai toujours émis l'opinion qu'il est imprudent de faire ces changements sans un but; il est imprudent de les opérer à la hâte, sans un examen suffisant; mais dans le cas actuel nous avons étudié la question à fond; nous nous en occupons depuis des années, et puisqu'il en est ainsi, je crois, pour me servir des termes de l'honorable député de Durham-Ouest, que le temps est arrivé maintenant d'étudier ce bill et de l'adopter.

L'honorable député de Durham-Ouest a dit en outre :

Toutes ces considérations laissent la question dans un état bien perplexé, mais mon dernier avis est que l'opinion publique ne demande pas encore l'introduction d'un système comme celui qui est proposé.

Si notre loi criminelle pêche quelque part, c'est en laissant quelquefois échapper le coupable, mais elle ne peut faire condamner un innocent.

Dans les circonstances, je crois donc que le parlement doit attendre quelque temps—non pas d'ici à ce que l'Angleterre ait édicté et appliqué une loi de cette nature, car la chose pourrait nous convenir plus tôt—avant de faire faire au pays l'essai de la mesure que l'honorable député d'York-Nord (M. Dymond) a soumise à la Chambre.

Voilà, M. l'Orateur, ce qu'a dit l'honorable député de Durham-Ouest. Il n'y a rien dans ceci qui indique qu'il était opposé au principe du bill; et autant que je comprenne l'argumentation de l'honorable député dans ce discours, elle était plutôt en faveur du bill, mais il a demandé qu'on remit à plus tard l'examen de ce dernier, parce que l'opinion publique n'était pas même pour l'adoption de telle mesure.

Mais, M. l'Orateur, l'honorable monsieur a compromis sa cause. Il a admis que dans le cas de voies de fait, lorsque l'assaillant et l'assaili sont présents, il convient qu'ils soient tous deux entendus en témoignage comme témoins. En faisant cette déclaration, l'honorable monsieur a compromis toute sa cause; car, si le défendeur dans une cause pour voies de fait devait rendre témoignage, je ne vois pas pourquoi un défendeur ne serait pas aussi compétent à déposer dans toutes les causes pour délits.

L'honorable monsieur a cité plusieurs écrivains qui ont traité cette question, pour convaincre la Chambre qu'il a raison dans sa manière de voir, et dans le but, je suppose, à lui demander d'annuler le vote qu'elle a donné l'autre soir. Je ne parlerai pas longuement, mais la Chambre me pardonnera si je cite l'opinion de deux hommes éminents, qui ont été cités par l'honorable député de York-Est, en 1877—des hommes à qui leur longue pratique dans les cours criminelles permet de donner une opinion sur cette question. Que dit à ce sujet John Taylor, que tout le monde connaît, du moins les membres du barreau :

Le but de toute enquête judiciaire est de découvrir la vérité, et nul témoignage pouvant contribuer à cette découverte ne devrait être exclu; les règles de la preuve devraient, autant que possible être les mêmes dans la procédure civile et dans la procédure criminelle.

Voilà l'opinion d'un homme éminent, une opinion qui vaut peut-être plus que la mienne, ou que celle de l'honorable monsieur, ou même que celle de l'honorable député de Durham-Ouest, car bien que j'aie une très grande confiance dans l'honorable député de Durham-Ouest, comme chef politique et comme avocat habile, cependant je n'ai pas une confiance illimitée en lui comme avocat à *nisi prius*, parce que je crois que cette partie de la loi ne s'est pas rencontrée souvent dans sa pratique. Si j'étais sur le banc des criminels, je ne sais pas si je choiserais l'honorable député de Durham-Ouest pour me défendre. Peut-être préférerais-je l'honorable député de Queen, Nouvelle-Ecosse (M. Woodwerth), ou l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), qui ont voté et donné les raisons les plus péremptoires en faveur du bill.

M. CAMERON (Huron).

J'irai un peu plus loin, et je donnerai une citation de sir Joseph Napier, avocat irlandais des plus distingués. Je crois pouvoir attacher plus d'importance à l'opinion d'hommes de cette trempe qu'à celle d'écrivains américains, quel que soit le respect que j'ai pour eux en général. Voici ce que dit sir Joseph Napier :

Il est des circonstances où l'accusé seul pourrait faire voir la fausseté de l'accusation, et il en est aussi d'autres où l'accusation n'aurait pas été portée, où l'on n'aurait peut-être pas même songé à la porter, sans la règle qui peut l'empêcher d'être dévoilée. L'accusation devrait toujours être soutenue par une preuve désintéressée, mais précisément pour cette raison on devrait permettre à l'accusé d'opposer à cette preuve sa version de ce dont il est peut-être seul capable de rendre témoignage, et de plus, comme ce que pourrait déclarer l'accusé serait naturellement accueilli avec beaucoup de méfiance, on devrait lui permettre de soumettre son témoignage à un contre-interrogatoire, afin que la valeur en fût éprouvée.

Voilà, M. l'Orateur, l'opinion de deux hommes éminents sur cette question, et je crois que leur opinion devrait avoir un grand poids aux yeux des honorables membres de cette Chambre. Je regrette d'avoir parlé aussi longtemps sur cette question, car j'ai beaucoup de considération pour les messieurs qui ont adressé la parole et qui ont traité ce sujet avec habileté. La Chambre s'est déjà prononcée en faveur du bill, et je serai fort surpris si, après les arguments qu'on a fait valoir, elle juge à propos d'annuler son vote.

M. BOSSE : Je désire signaler à l'attention de la Chambre une disposition de ce bill à laquelle on n'a pas encore fait allusion—je veux parler de cette disposition qui permet à la femme de rendre témoignage en faveur de son mari. Si mauvais que puisse être ce bill, tout mauvais qu'il est, ainsi qu'on l'a démontré, je crois, je ne pense pas qu'il renferme une seule disposition aussi mauvaise que celle-ci.

Je n'avais pas l'intention de parler sur cette question; je ne me propose pas, non plus, de faire un discours; mais je désire que la Chambre se rappelle, avant que cette question ne soit mise aux voix, la position terrible où l'on mettra, par là, la femme de l'accusé. Elle sera placée dans la tribune des témoins entre son amour pour son mari et son serment, entre l'amour qu'elle porte à ses enfants et son serment. Son mari, s'il est reconnu coupable, sera envoyé en prison, peut-être au pénitencier; il sera privé de sa liberté pendant des mois, peut-être pendant des années. Elle n'aura alors d'autre perspective que la faim et la misère. Cependant, elle devra choisir pour elle et ses enfants, entre la pauvreté et la misère, et le parjure.

Je dis, M. l'Orateur, que le fait de mettre dans une telle position l'épouse et la mère, constitue une grande injustice à son égard et une grande injustice à l'égard du prisonnier qui est là, au banc des accusés, entendant sa propre femme ou prononcer sa condamnation ou commettre un parjure dans le but de le sauver. Je dis que ce projet, au lieu de moraliser le peuple, le démoralisera au suprême degré. Et l'on nous demande de recourir à ce moyen, dans quel but? Est-ce pour la protection de l'accusé ou dans le but d'administrer la justice d'une façon plus efficace? Je prétends que non, car l'on ne croira pas au serment d'une personne placée dans des circonstances aussi extraordinaires et aussi humiliantes. Cela ne servira à rien, si ce n'est à rendre la femme malheureuse en la forçant à choisir entre les deux. Supposons qu'elle se parjure et qu'elle libère son mari, elle sera, pour le reste de ses jours, en proie au remords. Supposons qu'elle ne se parjure pas, mais que, écoutant sa conscience, elle dise la vérité et envoie son mari en prison, dans quelle position se trouvera cette famille lorsque son chef aura satisfait à la loi? Quelle paix et quel bonheur goûtera cette famille lorsque le mari aura subi son procès? Sous quelque jour que nous envisagions cette question, nous ne voyons que mal: de toute part; nous n'y voyons certainement rien qui soit de nature à rendre meilleure l'administration de la justice, ou à profiter au peuple.

M. WOOD (Brockville) : J'ai quelques objections à faire à l'adoption de ce bill, et je les fais avec beaucoup de répugnance, car lorsqu'il s'est agi d'en faire la deuxième lecture, plusieurs membres ont exprimé leurs opinions et donné leurs votes en faveur du principe qu'il renferme. D'après moi, quelques-uns de ces membres n'avaient pas alors étudié convenablement les questions qui pouvaient être soulevées avec raison, et je prétends, ce soir, que plusieurs membres ont alors appuyé ce bill simplement dans le but d'en permettre le renvoi au comité, car, dans leur opinion, c'était là qu'il fallait en discuter les parties repréhensibles. Il y a un fait qui, je crois, n'a pas été mentionné jusqu'ici dans cette discussion ; c'est qu'aucun des juges de nos cours supérieures ou de nos cours de comté, n'ait dit, autant que je sache, dans son allocution au jury, qu'il était nécessaire de changer la loi dans le sens proposé par ce bill. C'est un fait que je regarde comme très important.

De même que tous les autres membres de cette Chambre qui appartiennent au barreau, et de même que tous les avocats d'Ontario, je professe le plus grand respect pour les opinions exprimées par nos juges de la cour supérieure, et, s'il y avait, dans la loi criminelle, une lacune comme celle que l'on signale et que l'on cherche à combler par ce bill, je ne crois pas qu'elle aurait existé pendant si longtemps sans attirer l'attention. Je ne crois pas, non plus, que dans le cas où une semblable lacune eût existé, l'on aurait permis qu'il en fût ainsi jusqu'aujourd'hui sans que quel que membre de cette Chambre ne prit des moyens de la combler.

Il y a une autre objection au sujet de laquelle je désire attirer l'attention de la Chambre. S'il est juste qu'un prisonnier passe du banc des accusés dans la tribune des témoins, pour rendre témoignage, lorsqu'il s'agit seulement de sa liberté, pourquoi ne permettriez-vous pas la même chose à l'homme dont la vie dépend de l'issue d'un procès, et ne lui donneriez-vous pas la chance de se sauver ? Ce principe devrait certainement s'appliquer à un homme qui subit un procès pour un crime qui emporte la peine capitale, dans l'hypothèse où l'on devrait l'adopter. Je suis d'avis qu'il serait mal d'adopter ce principe.

Il m'est inutile de répéter les arguments que les orateurs qui m'ont précédé ont apportés contre ce projet, chose qu'ils ont faite d'une façon si éloquente ; mais je dirai, néanmoins, en réponse à l'honorable député de Lambton-Ouest, que mon honorable ami le député de Pictou (M. Tupper) n'a pas insinué, qu'il n'a pas eu l'intention d'insinuer, et l'on ne peut pas supposer qu'il ait dit que d'honorables membres de ce côté de la Chambre se proposaient de combattre ce projet simplement parce qu'il était présenté par un membre dont les principes politiques sont opposés aux nôtres et qui siège de l'autre côté de la Chambre. En toute justice pour mon honorable ami, je désire appuyer sur ce fait, car il est très intelligent et possède des sentiments trop élevés pour jamais énoncer une telle doctrine.

J'espère que ce bill ne sera pas adopté. Le principe en est mauvais, et s'il était adopté, je suis convaincu qu'il produirait des résultats regrettables, et il faudrait bientôt abolir une telle loi. Nous ne devrions pas adopter une législation de ce genre avant d'avoir entendu ceux qui sont en état d'en juger avec autorité, si la chose est opportune dans l'intérêt de l'administration de la justice.

M. BLAKE : Il est malheureux, je crois, que l'honorable préopinant et les deux ou trois membres qui l'ont précédé, aient fait leurs observations à la Chambre après le discours de mon honorable ami qui a présenté le bill. Il attendait, M. l'Orateur, que vous eussiez consulté la Chambre une deuxième fois, et croyait qu'il aurait le privilège ordinaire d'entendre tout ce que l'on dirait contre le bill avant de se lever pour répliquer.

Je n'aurais rien dit du tout, n'eussent été certaines observations faites par l'honorable député de Kent, Nouveau-Brunswick (M. Landry), à propos desquelles je veux dire

quelques mots, et en même temps, je ferai une remarque ou deux avec la permission de la Chambre au sujet de quelques-uns des points soulevés par le dernier orateur. J'ai entendu avec regret ce que l'honorable député de Kent a dit relativement à la façon dont on respecte la sainteté du serment devant les tribunaux, état de choses qui règne dans la province d'où il vient et au sujet duquel, sans doute, il parle d'autorité. S'il s'était borné à parler de l'état de choses qui règne dans cette province, je ne me serais pas cru obligé de prendre la parole, bien que je regrettais beaucoup ce qu'il dit ; mais depuis longtemps, je n'ai pas entendu faire un tableau aussi effrayant de l'état de la société du Canada, que celui que comportait, je dirai plus, que décrivait les paroles de l'honorable membre, si on peut les appliquer à toute la Confédération. Si est vrai qu'au Nouveau-Brunswick les mœurs se corrompent constamment, s'il est vrai que le crime de parjure se commet sur une si grande échelle que l'on soupçonne qu'il se commet trop souvent dans la majorité des cas, si c'est réellement ce qui existe, cet état de choses est des plus déplorable. Ce que j'ai vu jusqu'au jour où j'ai cessé d'exercer ma profession d'une façon active, est tout à fait le contraire de ce que l'honorable membre a vu, du moins, en ce qui concerne la province d'Ontario. Pendant plusieurs années, j'ai pu, dans la province d'Ontario, observer la tenue des témoins et apprécier leur crédibilité, et cela sur une assez grande échelle, et je dis publiquement ce que j'ai souvent dit privément, en conversation, que dans mon opinion, les cas de parjure commis délibérément, ont été extrêmement rares, à ma connaissance et pendant que j'exerçais ma profession. Il est vrai que l'on a tenté d'une façon répréhensible à empêcher la vérité de se faire jour. Il a fallu que l'on forçât des témoins à dire la vérité. Vu la partialité que la parenté, l'amitié ou l'intérêt engendre souvent, ces témoins n'étaient pas disposés à révéler les faits qu'ils connaissent avant qu'on leur posât la question *ad hoc*. Il m'a été donné de constater de ces choses ; mais je ne dis pas qu'elles soient communes en général. Elles sont arrivées assez souvent, mais le parjure commis délibérément est extrêmement rare, autant que je puisse en juger.

On m'a dit dernièrement qu'on apportait plus de négligence à faire prêter serment dans certains tribunaux devant lesquels sont instruites des causes de peu d'importance. Je ne sais pas si le fait d'instruire des causes plus solennellement que la chose arrive ordinairement dans les cours de division, ou si la présence d'un auditoire plus considérable que dans ces cours, ou la présence d'un avocat dans ces causes, puissent produire un plus grand relâchement dans les autres tribunaux ; mais je parle de ce que je erois savoir, quand je dis que ce tableau, ce tableau lamentable que l'honorable député de Kent, N.-B. (M. Landry), a fait de l'état de choses qui règne dans sa province, ne saurait s'appliquer entièrement à la province où nous sommes aujourd'hui.

L'honorable député de Brockville (M. Wood) s'est appuyé, pour combattre ce bill, sur le fait que nous n'avions pas entendu les juges se plaindre au sujet de cette question. Je veux parler avec tout le respect que je dois à la magistrature. Je professe à l'égard de ceux qui font partie de ce corps vénérable, un respect filial et une affection fraternelle, indépendamment des sentiments que peut avoir un homme qui a passé les plus belles années de sa vie à plaider devant les juges ; mais, malgré tous ces sentiments, je dirai à l'honorable membre que s'il désire de ne réformer les lois que lorsque les juges le demandent, les réformes ne lui causeront pas beaucoup d'ennuis dans le cours de sa carrière parlementaire, quelle que soit la durée de cette carrière. Il y a, il est vrai, certaines exceptions, dans le grand nombre, mais il n'y a aucune chose de la société qui semble plus portée à croire parfaites les choses qui existent et qui croit moins à la possibilité de les perfectionner que les membres de la magistrature ; et je dirai que, lorsque nous insisterons, à la législature d'Ontario, sur l'adoption d'un projet presque analogue à celui-ci, projet en vertu duquel les intéressés

étaient admis comme témoins dans leurs propres causes, dans les affaires civiles, nous avons éprouvé des difficultés, non-seulement parce que la magistrature ne nous était pas favorable, mais aussi parce qu'elle était tout à fait opposée à cette loi; je ne dirai pas qu'elle était unanime à le faire, car je ne puis pas me rappeler exactement, mais s'il n'y avait pas l'unanimité, il y avait la presque unanimité. Eh bien ! l'honorable membre, je l'espère, n'a pas une opinion contraire à ce que je crois être l'opinion générale des avocats d'Ontario, savoir : que cette loi est extrêmement bienfaisante; qu'elle a contribué à faire connaître la vérité; qu'elle a beaucoup réduit le nombre des causes contestées, et qu'elle a atteint le but auquel doit tendre toute législation adoptée au sujet de ces questions : restreindre autant que possible les questions de fait soulevées entre les parties et les faire décider d'une façon équitable.

Maintenant, mon honorable ami le député de Huron (M. Cameron), a probablement répondu d'une façon suffisante à l'honorable député de Pictou (M. Tupper). J'aurais beaucoup aimé que l'honorable député de Pictou, au lieu de donner lui-même une version de mon discours, eût été assez bon d'en faire la lecture à la Chambre, et je crois que ce discours aurait répondu à ses arguments et aux commentaires qu'il en a faits. L'état de choses était tel que, d'après moi, l'opinion publique n'était pas alors mûre pour cette loi. On avait agi ainsi dans les causes civiles, plusieurs années avant que nous eussions réussi à faire figurer une pareille loi dans les statuts. La loi avait été mise dans les statuts avant que l'opinion publique fût formée dans Ontario, et la chose étant prématurée, il en est résulté que la loi a été abolie à la session suivante, et que l'ancienne loi est restée en vigueur pendant plusieurs années.

J'avais sous les yeux, et j'ai cité, dans le discours auquel il a fait allusion—bien que la version qu'il en a donnée diffère beaucoup de la mienne—j'avais sous les yeux, dis-je, cet exemple de législation adoptée dans ce sens, avant que l'opinion publique y fût préparée, et je disais que, d'après moi, l'opinion publique n'était pas encore mûre pour ce projet; mais je me suis gardé de dire que nous devions attendre, même jusqu'à ce qu'il nous fût possible d'avoir comme précédent un acte du parlement anglais. J'appuyais particulièrement sur le fait que je n'avais pas dit qu'avant d'adopter des lois dans le sens indiqué par M. Dymond, nous devions attendre que l'on eût légiféré sur cette question en Angleterre. L'honorable membre pense qu'il est très extraordinaire qu'après l'expérience que nous avons faite, pendant sept ans, de l'opération de l'acte dans les causes civiles dans ma province; il croit très extraordinaire qu'après sept années pendant lesquelles nous avons discuté cette question; après l'expérience que nous avons faite pendant six ans de l'opération d'un acte de ce genre dans les causes de voies de fait; après la discussion que nous avons déjà eue au sujet de cette question; il croit très extraordinaire, dis-je, qu'après cela je ne prétende pas encore que l'opinion publique n'est pas mûre pour cette loi; il trouve très extraordinaire que je ne sois pas encore d'avis que l'on doive s'opposer à ce projet. Libre à lui d'entretenir de telles idées—mais j'ose espérer qu'il n'y a pas beaucoup de membres qui partagent son opinion là-dessus ou qui croient que je doive expliquer les circonstances que j'ai fait connaître succinctement et les raisons qui me portent aujourd'hui à appuyer ce bill comme je le fais.

L'honorable député de Québec-Centre (M. Bossé), a parlé d'un des détails du bill, lequel, naturellement, est sujet à la discussion, mais qu'il n'est pas convenable de discuter après la motion demandant la formation du comité, car, à l'heure qu'il est, nous ne nous occupons pas des détails isolés. En effet, toute cette discussion, bien que régulière, n'est peut-être pas très opportune, car, autant que je sache, après que le principe du bill eût été adopté par un vote de près de deux contre un, vote décisif donné par des membres des deux parties de la Chambre, c'est la première question que nous

M. BLAKE.

aurions dû traiter en discutant à nouveau ce principe, tout comme si l'on avait pu s'attendre à ce que la Chambre allait renverser le jugement solennel en vertu duquel, par une forte majorité, elle avait déjà reconnu ce principe.

Je partage tout à fait l'opinion des honorables membres qui ont dit que l'adoption du principe ne comportait pas la sanction de tous les détails du projet et que ces détails étaient sujets à la discussion en comité; mais nous renverserions le jugement que nous avons déjà rendu à propos du principe du bill, si nous refusions de nous réunir en comité dans le but de rendre le projet plus parfait et d'en élaguer tout ce qu'il renferme de répréhensible, s'il renferme quelque chose de répréhensible.

Tel est, je crois, l'état où se trouve la question, et d'après moi, rien de ce qui a été dit ce soir n'a jeté plus de lumière sur une question au sujet de laquelle, il y a quelques jours, la Chambre a exprimé son opinion d'une façon non équivoque.

M. WELDON : Je n'aurais rien dit au sujet de cette question si l'honorable député de Kent n'avait pas fait allusion à l'état de choses qui règne dans la province du Nouveau-Brunswick. Comme je suis, avec lui, le seul avocat qui, en cette Chambre, représente la province du Nouveau-Brunswick, et que j'ai peut-être une plus longue expérience que lui—j'appartiens au barreau depuis plus de trente ans—je me permettrai de dire que je combats la proposition qu'il a émise. En ce qui concerne mon expérience—et je crois avoir plaidé dans tous les comtés de la province—je dirai que j'ai constaté que le parjure n'est pas aussi commun que les observations de l'honorable membre pourraient nous le faire croire. Sans doute, dans l'exercice de sa profession, tout avocat rencontre certaines causes où l'on ne peut s'empêcher de croire qu'un parjure a été commis de propos délibéré, mais ces causes sont l'exception et ne sont pas la règle générale au Nouveau-Brunswick; et les remarques faites par quelques-uns des savants juges qui ont présidé les tribunaux de la province du Nouveau-Brunswick m'appuieront lorsque je dis que la législation adoptée il y a environ vingt-sept ans dans cette province a contribué à améliorer l'instruction des procès et à faire connaître la vérité d'une façon plus parfaite qu'autrefois.

Je suis surpris de l'énoncé fait par l'honorable député de Kent (M. Landry) relativement à l'état de choses qui règne dans la province du Nouveau-Brunswick au sujet du parjure. Quant à ce que j'ai constaté par moi-même, je repousse énergiquement l'énoncé de l'honorable membre, et je crois qu'un semblable état de choses n'existe pas. En règle générale, je crois que les témoins disent honnêtement la vérité, et que les parjures commis de propos délibéré sont l'exception et non la règle.

M. CHAPLEAU : Je regrette de n'avoir pas été en Chambre lorsque l'honorable membre qui a présenté le bill a fait son discours pour l'appuyer. Cependant, je désire exprimer mon opinion devant cette Chambre au sujet de ce bill. Je crois que le principe en est injuste; je crois que l'application en sera injuste, et ceux qui connaissent ce qui se passe dans les tribunaux relativement aux témoignages du genre de celui que l'on veut rendre admissible, admettront, je crois, que le principe de ce bill n'est pas juste. J'ai plaidé pendant quelques années devant la cour du Banc de la Reine et j'entretiens encore l'opinion que j'émettais autrefois, c'est-à-dire, que la législation et la jurisprudence d'Angleterre, en matière de preuve dans les cours criminelles, étaient après tout, des choses qu'il était difficile de perfectionner.

M. l'Orateur, je n'ai pas étudié longtemps les anciens, je n'ai pas lu beaucoup les vieux ouvrages, mais le peu que j'ai lu dans de vieux livres, m'a convaincu que la sagesse n'est pas le partage exclusif du siècle actuel, et que ceux qui nous ont précédés avaient aussi beaucoup de sagesse,

surtout lorsqu'il s'agissait de questions semblables à celle dont la Chambre est maintenant saisie. Lorsque le peuple s'occupait moins de politique, de projets de chemins de fer, d'électricité et d'autres choses; lorsque le progrès des sciences physiques absorbait moins l'attention des hommes, ces derniers, je crois, étudiaient tout autant, peut-être plus et peut-être mieux, que nous ne le faisons, les questions morales du genre de celle que comporte ce bill. Et, à la lumière de la sagesse du passé, je me pose la question qui a été si bien posée, je crois, par l'honorable député de Brockville (M. Wood) lorsqu'il a dit: "Quelle est la nécessité d'une parolle législation? Quelles représentations ont faites ceux qui interprètent la loi dans ces cas? Quelles représentations ont fait les juges sur cette question?"

Mon honorable ami le chef de la gauche dit qu'il y a sept ans, il avait son opinion sur cette question; il défie qui que ce soit de dire qu'il n'a pas eu raison de la changer, puisque, durant ces sept années, l'opinion publique a aussi changé.

M. BLAKE: Non.

M. CHAPLEAU: L'opinion publique, alors, n'était pas mûre. Mais j'aimerais beaucoup demander à l'honorable monsieur quelles sont les causes qui, depuis cette époque, ont mûri l'opinion publique? A-t-on révélé aux tribunaux des faits qui ont eu l'effet de mûrir l'opinion publique sur cette question? Il y a les grands jurés qui font de grandes enquêtes dans les différents districts de la Confédération; quelqu'un de ces grands jurés, qui sont très souvent conduits par des hommes éminents qui représentent le ministère public, a-t-il fait des représentations relatives à la nécessité d'amender notre procédure légale comme on le propose? quelque grand jury de la Confédération a-t-il fait des représentations à ce sujet? Je dis que non; je vais plus loin: je défie qui que ce soit de dire le contraire. Je suis parfaitement sûr que si nous allions consulter les juges des cours criminelles de ce pays; si nous allions demander à ceux qui ont servi comme grands jurés ou comme petits jurés quelle opinion ils entretiennent relativement à cette législation, ils nous répondraient tous que cette façon de faire la preuve n'inspire pas la confiance; qu'on ne devrait pas l'employer devant un tribunal, qu'elle ne saurait être avantageuse à la société ou à l'accusé.

Il y a dans ce bill une clause étrange, que celui qui en est l'auteur n'a peut-être pas examinée; je veux parler de ce qu'il se propose d'adopter un mode de procédure qui a été repoussé pendant plusieurs années par les jurisconsultes les plus éminents d'Angleterre. Mon honorable ami voudrait inaugurer la procédure que l'on suit en France dans les procès criminels: l'interrogatoire de l'accusé. Il va même plus loin, car la loi française, en forçant l'accusé de répondre au magistrat dans l'examen préliminaire, ou à celui qui représente le ministère public, ne le soumet pas à l'humiliation ou au danger de donner son témoignage sous serment. En France, l'accusé est interrogé par le magistrat et on lui permet de rendre témoignage. Le principe n'a pas seulement été regardé comme trop arbitraire pour être adopté par les tribunaux anglais, mais même en France, l'accusé n'est pas mis sous serment. Lorsque l'accusé paraît en cour, il est aussi interrogé par celui qui représente le ministère public; mais même alors, il n'est pas mis sous serment. Je reviens à la procédure adoptée en Angleterre; et je demande pourquoi a-t-on toujours prétendu en Angleterre que l'accusé ne devait pas être interrogé à moins qu'il ne consentit volontairement à donner son témoignage? On a dû avoir quelque raison d'adopter cette procédure; cette méthode doit être sage, et comme je l'ai déjà dit, je crois en la sagesse du passé, et je crois à l'expérience que les anciens nous ont léguée, en l'expérience des juges savants et éminents qui ont fait la gloire des tribunaux anglais. Cette raison, la voici: si vous permettez à l'accusé de donner son témoignage, vous donnez peut-être à un coquin habile, à un criminel de la pire espèce, l'occasion de confondre le jury,

qui, en général, est composé d'hommes honnêtes, qui ne connaissent pas les règles de la preuve et qui pourraient ignorer tous les détours auxquels les avocats ont quelquefois recours dans ces causes.

J'entendais, l'autre jour, mon honorable ami le député de Richmond et Wolfe, dire que ce bill sauvegardait beaucoup les intérêts de l'accusé. Je me permettrai de ne pas partager son opinion. On doit ne pas oublier qu'un grand nombre de délits équivalent à des félonies, car on semble les punir presque aussi sévèrement que certaines félonies. Eh bien! je dis que dans ces causes, l'accusé n'est pas témoin, il est plutôt son propre avocat; et nous pouvons avec raison lui appliquer le vieux dicton qui dit que l'homme qui est son propre avocat a un fou pour client. Ce n'est que le coquin consommé, l'homme qui connaît tous les secrets des cours criminelles qui retirerait des bénéfices du privilège qu'il aurait en vertu de cette législation, d'être témoin dans sa propre cause. L'ancien droit anglais dit que vous ne devez pas prévenir le jury contre l'accusé; vous ne devez pas obligé ce dernier d'être témoin dans sa propre cause, car cela pourrait nuire aux intérêts de la justice; et puis, il y a cette autre grande raison que vous ne devez pas insérer dans la loi ce qui tendrait à augmenter le parjure.

Le chef de la gauche peut dire ce qui lui plaît au sujet des observations faites par l'honorable député de Kent (M. Landry); il peut dire qu'il a fait un tableau effrayant de l'état de choses qui règne dans sa province lorsqu'il a affirmé que l'on commettait fréquemment le parjure dans les cours de justice, surtout dans les cours de juridiction criminelle. Je crois, M. l'Orateur, que l'honorable chef de la gauche s'il connaît ce qui se passe devant la cour du Banc de la Reine, admettra avec moi, que malheureusement le parjure est beaucoup plus fréquent dans ces tribunaux que dans les tribunaux civils, et que, dans les petites cours, le parjure est plus commun que dans les grandes causes, les causes importantes dans lesquelles l'honorable monsieur occupe généralement.

Je dis que ceux qui ont suivi les tribunaux avoueront que le parjure est fréquent. Et pourquoi? à cause des intérêts qui y sont en jeu; parce qu'il s'agit de la liberté de l'accusé; à cause de la sympathie qu'il inspire à des parents, à des amis ou à des complices. Je prétends que cela ne jette pas de discrédit sur une classe quelconque de la société ou sur une partie quelconque de la Confédération; cela n'atteint qu'une certaine classe; celle qui fréquente les cours criminelles.

L'idée qui domine dans l'ancienne procédure anglaise—je l'ai lue,—c'est que l'accusé ne doit pas être interrogé sous serment, qu'on doit lui épargner la tentation de commettre un parjure. Le parjure, comme on l'a dit, est un crime des plus odieux. Un homme peut quelquefois, dans un moment de passion, sous l'influence de la boisson, commettre une faute, une offense grave. Sa pauvreté pourrait, en effet, en être la cause. Si c'est là sa première faute, il peut arriver qu'il y ait encore en lui beaucoup d'honnêteté. Mais s'il arrive à un homme de commettre un parjure, il est perdu dans la société, c'est un être dégradé pour le reste de sa vie, car il a offensé la vérité, qui est l'essence de tout ce qui est grand et sublime. Qu'un homme que la pauvreté a poussé au vol ou qui, dans un moment de colère, a frappé un de ses semblables, soit traduit, pour ces offenses, devant les tribunaux; s'il est condamné et s'il subit son châtement, il pourra encore rester honnête homme; mais si vous le portez à commettre un parjure, c'est un homme perdu dans la société; c'est un homme dégradé à ses propres yeux, et quand un homme en est rendu là, il est perdu et perdu pour toujours. Tels sont les principes qui dominaient dans l'ancienne procédure, en Angleterre, et après toutes les enquêtes qui ont été faites et les discussions qui ont eu lieu, on n'a pas jugé à propos de changer la loi.

On nous dit ceci: pourquoi attendrions-nous que l'Angleterre ait fait ceci ou cela avant d'agir? Je ne suis pas de

ceux qui voudraient traiter légèrement l'expérience que l'ancien pays a acquise en science, en droit et en jurisprudence. Je m'incline avec respect, je dois le dire, devant les opinions que les juriconsultes anglais ont exprimées dans leurs livres et devant celle que j'entends exprimer par des juges anglais ; et je m'incline devant ces hommes et devant l'autorité de leur doctrine.

Mais j'arrive à la discussion du principe même, et je prends les arguments employés par l'auteur du projet. Il dit : Vous acceptez le témoignage de l'accusé dans une cause de voie de faits ; pourquoi ne l'accepteriez-vous pas dans une cause de délit ? Je pousserai plus loin son raisonnement : Pourquoi ne pas l'accepter dans des cas de félonie et de meurtre ? S'il est nécessaire d'empêcher un homme d'être condamné dans une simple cause de voie de fait, pourquoi ne pas prendre le témoignage du prisonnier lorsque sa vie est en danger ? Si l'argument est logique dans un cas, il l'est dans l'autre. Mais s'il est faux dans le cas de félonie, il l'est aussi dans le cas de délit. Dans les causes de voie de fait, c'est la législation d'Angleterre. Une voie de fait a lieu. Deux hommes se rencontrent, échangent quelques paroles acerbes et se frappent. Pourquoi ne pas permettre à ceux qui se sont ainsi rencontrés de venir rendre chacun leur témoignage ? Ce n'est qu'une chose peu importante. En général, ces voies de fait n'ont lieu qu'en présence de deux personnes. En France, lorsqu'un homme est assailli dans les rues, vous menez au poste non-seulement celui qui a commis la voie de fait, mais aussi celui sur qui elle a été commise. L'un et l'autre racontent leur version et donnent caution de comparaître le jour suivant pour rendre leur témoignage dans la cause qui doit être décidée par la cour. Dans ces petites causes, on pourrait permettre au défendeur de donner son témoignage ; mais même dans ces causes, je ne suis pas disposé à dire qu'un tel témoignage aide à atteindre les fins de la justice. Les remarques faites par l'honorable député de Québec-Centre (M. Bossé) s'appliquent à cette question.

Je ne désire pas discuter les détails du bill ; je ne désire pas, non plus, comme l'honorable chef de la gauche l'a dit, que la Chambre renverse son propre jugement. Il est parfaitement reconnu que les bills ne devraient pas être lus une deuxième fois avant d'avoir été soumis à une discussion quelque peu approfondie, et c'est peut-être par considération pour l'auteur du bill que la discussion a été ajournée jusqu'à ce qu'il fût étudié en comité général. En tout cas, je parle comme je le fais maintenant et je fais connaître à la Chambre l'expérience que j'ai acquise devant les cours de justice — et j'ai acquise une certaine expérience à la cour du banc de la reine — pour que le bill, si on le renvoie devant le comité, soit amendé et qu'on en retranche certaines parties indiquées par l'honorable député de Québec-Est et certaines parties que je vais indiquer moi-même.

L'auteur du bill s'est aperçu lui-même, comme le fait croire une disposition qu'il met dans la première clause, que le bill ne fonctionnera pas, et il est stipulé qu'un prisonnier ne peut pas être appelé comme témoin par le plaignant. Pourquoi pas ? Si le principe du bill est bon et si la vérité doit être dévoilée à quelque prix que ce soit, que la chose soit dangereuse pour la société ou dangereuse pour l'accusé ; si la vérité doit être dévoilée même au moyen du mensonge et du parjure, le système devrait s'appliquer également à tous les cas. Mais l'auteur du bill a dit que le prisonnier ne serait pas appelé comme témoin par le plaignant ; puis il dit ensuite que ce témoin peut être interrogé par la partie adverse. Cela créera des difficultés, car le témoignage ne sera pas un exposé. J'irai jusqu'à dire que, d'après moi, le fait que le prisonnier doit faire un exposé ne servira pas les fins de la justice, car son avocat peut le faire ; on lui permet de faire un exposé devant le magistrat et devant le jury lors de son procès. La clause se lit ainsi :

Pourvu que, en tant que le contre-interrogatoire se rapportera à la crance que l'on peut donner à l'accusé, le ou les juges de paix ou la cour puissent limiter ce contre-interrogatoire dans les bornes qu'ils juge-

M. CHAPLEAU

ont à propos, bien que le contre-interrogatoire projeté puisse être permis dans le cas de tout autre témoin.

Supposons le cas où le mari serait interrogé contre la femme ou la femme contre le mari. La question de crédibilité du témoin empêcherait une telle preuve d'être utile.

La deuxième clause — et je suis sûr que mon honorable ami, le chef de la gauche, partagera mon opinion — la deuxième clause, dis-je, montre l'inutilité du bill ; elle montre qu'il y a quelque chose de défectueux dans le projet. Vous permettez à un homme de rendre son témoignage et dans quel but ? Pour être libéré ? Non ; lorsqu'un homme est appelé ainsi, il peut raconter une fausse histoire, il peut faire un exposé qui soit plus à son avantage qu'à son avantage. Il est stipulé que dans le cas où un tel témoignage n'est pas offert, l'on ne permettra de faire aucune observation relativement au fait qu'un tel témoignage n'a pas été offert. Mais pouvez-vous empêcher les jurés de se former une opinion ? Pouvez-vous les empêcher de dire : Voici un homme à qui l'on permet de donner son témoignage et qui ne le donne pas ; en conséquence, ce doit être un coquin ? Les petits jurés peuvent être des hommes très honnêtes mais ils ne connaissent pas la loi et vous ne pouvez pas les empêcher d'agir comme si le fait de ne pas avoir offert un tel témoignage devait être désavantageux à l'accusé. C'est tellement le cas, que le fait même qu'un homme ne rend pas témoignage dans sa propre cause, lorsqu'on lui permet de le faire, sera considéré comme un signe certain qu'il y a quelque chose de mauvais. D'un autre côté, celui qui connaît les tribunaux, qui peut être un coquin accompli, que l'on a déjà vu souvent dans les cours, et qui peut plaider aussi bien que son avocat, sera celui qui retiendra les bénéfices de cette loi, tandis qu'une telle disposition peut causer de grands dommages à l'homme innocent.

La dernière clause du bill me convainc aussi que cette loi ne fonctionnera pas bien. Elle stipule que si un homme est accusé d'un crime autre qu'un délit, et que la cour, après avoir entendu la preuve produite par la poursuite, décide que c'est seulement un délit, le prévenu et sa femme, ou le mari, si c'est la femme qui est accusée, seront témoins compétents. C'est-à-dire que le juge pourra changer le mode de procéder, après avoir entendu la preuve produite par la poursuite. Mais pourquoi n'en serait-il pas ainsi après que la preuve aura été produite par la défense ? Pourquoi mettre ces restrictions ? Les petits jurés peuvent dire : Nous avons entendu les plaidoyers des deux côtés et nous sommes d'opinion que la félonie n'est pas établie. Ce serait alors un cas qui donnerait lieu à une telle preuve, et peut-être que le tribunal serait disposé à dire que l'offense n'est pas une félonie, mais seulement un délit.

Si le jury qui a entendu tout le procès s'adresse au juge et à tout le monde pour dire que le prisonnier n'est pas coupable de félonie, mais seulement de délit, pourquoi donc ne pas lui permettre de venir offrir son témoignage, afin de se décharger de l'accusation ? Je dis que la mesure est impraticable sous ce rapport comme sous les autres, et que si elle allait être adoptée, les juges et les jurés déclareraient avant longtemps qu'elle est impraticable. Je soutiens que si ce projet obtenait force de loi, les tribunaux n'en recevraient aucune aide et les intérêts de la justice aucun bénéfice. Un des honorables députés a dit que le bill n'avait pas tant d'importance, et il a demandé à quoi servait de tant le discuter. Je réponds que le bill est très important, attendu qu'il comporte l'inauguration du système qui permet de faire une preuve qui écrasera et détruira complètement tout notre système de procédure dans les causes de cette espèce ; qu'il s'étendra des délits aux félonies, et que plus tard on pourra l'appliquer aux procès pour meurtre. J'aimerais à savoir quel avantage nous retirerions de cette mesure s'il faut subir les conséquences législatives et logiques du bill, et si on l'applique aux cas de félonie ?

M. DAVIES : Je n'avais nullement l'intention de prendre part à ce débat, convaincu que j'étais, d'après ce qui s'est

passé l'autre soir, que l'auteur du bill et que les différents honorables députés qui siègent de chaque côté de la Chambre qui l'ont appuyé avaient exposé aussi fortement que possible les raisons à invoquer en sa faveur. Comme la question a été rouverte par quelques honorables messieurs, je désire faire un mot ou deux de réponse. L'honorable député de Québec (M. Bossé) s'oppose à presque tous les détails du bill. Il a paru appuyer son objection sur l'article qui permet au mari de rendre témoignage en faveur de sa femme, en supposant que cet article est obligatoire. Mais, au contraire, s'il veut lire le bill, il verra que pour ce qui est de cet article, il est simplement facultatif. Il permet à la femme, dans le cas où elle a une connaissance des faits que nul autre ne possède—comme il arrive qu'elle a parfois,—d'entrer dans la tribune et de donner au jury l'avantage de la connaissance de ces faits.

Tout en reconnaissant donc que le raisonnement de l'honorable monsieur aurait beaucoup de poids si le bill avait eu la portée qu'il semble lui attribuer, je ne pense pas que cet argument ait la moindre valeur, à cause du fait que pour ce qui est de cette preuve, l'article n'est que d'application facultative. Il me semble que les raisons invoquées contre ce bill ne sont pas très fortes, en ce que le principe en a été reconnu maintes et maintes fois par le parlement, et que le parlement l'a appliqué non-seulement aux cours civiles, mais aux procès quasi criminels. Les honorables messieurs savent très bien que depuis nombre d'années—depuis vingt-cinq ans au moins, dans les provinces maritimes—nous avons eu pour principe de permettre à ceux qui sont intéressés, aux cours civiles—si considérablement que ce soit—de donner leur témoignage. Les arguments qu'on a employés en cette circonstance,—portant que le bill provoquait le parjure—que des gens pourraient se parjurer pour mettre de l'argent dans leurs goussets—ont été usés complètement lorsque cette réforme a été introduite. Mais l'expérience n'a pas accompli la prédiction. Je dis aujourd'hui sans hésiter qu'il n'y a pas un homme en dehors de la profession légale qui a eu le malheur d'avoir affaire aux tribunaux, qu'il n'y a pas un avocat qui voudrait se lever et demander l'abrogation de la loi qui étend ce privilège aux défenseurs.

Vous avez adopté ce principe pour toutes les causes civiles; vous êtes allés plus loin, et vous l'avez étendu aux causes quasi criminelles—aux voies de fait et autres affaires de ce genre—dont a parlé l'auteur du bill. Voyez la position anormale dans laquelle nous nous trouvons à l'égard des affaires dans lesquelles, après que le procès est intenté d'une façon, au civil, il peut l'être, d'une autre façon, pour un délit. Dans un procès pour nuisance, si un homme poursuit son voisin en justice, le défendeur peut entrer dans la tribune et donner son témoignage; mais s'il le poursuit le jour suivant pour la même chose, mais l'accuse de délit, la bouche du défendeur se trouve close.

Après avoir appliqué ce principe aux procès pour diffamation ou voies de fait, on ne nous demande pas d'adopter une proposition générale qui s'applique à tous les procès au criminel; on ne nous demande pas de l'appliquer aux félonies, mais aux délits. L'honorable secrétaire d'Etat, qui a parlé en dernier lieu, a mal interprété, je crois, les remarques faites par l'honorable député de Durham-Ouest quant à la position qu'il prenait au sujet de cette affaire. Il ne s'est pas opposé aux principes du bill, lorsqu'il a été présenté en 1877; mais il a alors observé que l'opinion publique n'était pas mûre pour cette réforme. C'est la seule différence entre la position qu'il a prise alors et celle qu'il prend aujourd'hui. Mais l'honorable secrétaire d'Etat a une foi robuste en la sagesse de nos ancêtres, et il demande à la Chambre de refuser de faire ce changement parce que nos ancêtres n'ont pas jugé à propos de le faire. J'ai un certain respect pour l'opinion de nos ancêtres, mais je crois ne pas devoir pousser la chose trop loin. L'honorable monsieur sait que nos ancêtres ne permettaient pas du tout aux défenseurs dans les

causes civiles de donner leur témoignage. Nous avons changé cela, et autant que je sais, personne ne désire revenir à l'ancien système. Nos ancêtres, dans leur sagesse, ne permettaient pas du tout à celui qui était accusé d'un crime d'avoir un défenseur. Nous avons changé tout cela, et je pense que nous avons agi avec sagesse. Puis tout le monde sait que la sagesse de nos ancêtres a produit un code criminel tellement barbare, qu'à la lumière du temps présent, on le considérerait comme contraire à tous les principes de justice naturelle et qu'on ne le laisserait pas un seul jour dans les statuts du Canada; et nous savons qu'il a fallu à lord Romilly et à lord Brougham, deux générations pour faire disparaître cette tache du code criminel de la Grande-Bretagne. Je ne pense pas qu'en cette affaire, la sagesse de nos ancêtres soit un guide très sûr. Nous avons fait quelque pas et il a été démontré que c'était judicieusement et sagement. L'honorable secrétaire d'Etat me paraît prendre une position singulière quand il se plaint d'abord que le bill va trop loin, et ensuite qu'il ne va pas assez loin. Jusqu'à un certain point, c'est une mesure d'essai. L'honorable député de Huron-Ouest demande d'appliquer aux délits le principe qui a déjà été appliqué avec tant de succès aux causes civiles et aux causes pour voies de fait. Tous ceux qui connaissent les cours de *nisi prius* savent que c'était une injustice monstrueuse que de ne pas permettre aux défenseurs, dans les causes de voies de fait, de donner leur témoignage. Vous avez changé cela, et je crois qu'on peut appliquer le même principe, et avec de bons résultats, aux délits, tels que les nuisances et les choses semblables. Je ne connais aucune bonne raison de voter contre ce bill. Je crois que c'est un pas dans la bonne direction, un progrès conservateur conforme à ce qu'a fait, il y a quelques années, le parlement du Canada, et c'est pour cela que je voterai pour l'adoption du bill.

M. LAURIER: Je n'aurais pas supposé que ce bill pût subir une pareille opposition, si ce n'était pas un fait connu qu'il ne s'est jamais opéré de réforme au monde sans qu'on s'y soit opposé. Mon honorable ami le secrétaire d'Etat a pris ses idées sur la jurisprudence et le droit dans de vieux livres écrits à l'époque où il n'y avait ni chemins de fer, ni télégraphes ni aucune des choses qui constituent le progrès moderne. Aujourd'hui, nous avons des télégraphes, des chemins de fer, des téléphones, et le reste, et je crois que mon honorable ami admettra que le monde est plus heureux et meilleur; et bien que je respecte autant que qui ce soit les vieilles lois d'Angleterre, qui, dans les circonstances où elles ont été faites, sont probablement les plus sages qui jamais aient été promulguées, l'honorable monsieur admettra peut-être que ces lois sont susceptibles de réforme et d'amélioration. Je désire appeler l'attention de mon honorable ami le secrétaire d'Etat sur le fait que des lois qui sont vénérées autant que le sont par lui les lois d'Angleterre—les lois civiles de la France, qui, pour les besoins du pays, sont aussi sages que les lois d'Angleterre—ont été réformées dans le sens indiqué par ce bill par un homme dont la mémoire lui est chère—sir George Cartier.

Tout le monde le sait—du moins tous ceux qui viennent de la province de Québec—que bien qu'un demandeur ne puisse témoigner en sa faveur, il peut cependant demander que la partie adverse soit mise sous serment. Le demandeur peut mettre le défendeur dans la tribune des témoins, et le défendeur peut mettre le demandeur dans la tribune. Si telle est la loi de la province de Québec aujourd'hui, ce n'est que depuis vingt-trois ou vingt-quatre ans qu'elle existe. Les députés qui ont siégé dans la législature du Bas-Canada se souviennent de l'acte de judicature de sir George Cartier. Ça été la première fois qu'il a été proposé dans ce pays de forcer une partie à un procès à devenir témoin contre elle-même. Jusqu'alors un demandeur devait faire sa cause aussi bien qu'il le pouvait, mais il ne pouvait pas offrir le serment à la partie adverse. Bien que je ne fusse qu'un enfant lorsque sir George Cartier a présenté cette mesure,

je me rappelle fort bien l'orage et la tempête soulevés par l'opposition contre ce projet. Je me rappelle les mots caractéristiques de sir George Cartier, qui a dit, dans le temps, que c'était là un principe juste, et qu'il l'appliquerait en dépit du barreau et de la magistrature.

On a dit, dans le temps, que mettre un défendeur à la tribune des témoins, c'est le mettre entre sa conscience et son intérêt. Eh bien ! c'est le mettre entre sa conscience et son intérêt, mais le témoignage invariable a été que, malgré cela, la vérité prévaut toujours ; et aujourd'hui il n'y a pas une cause sur dix d'instruites dans le Bas-Canada dans laquelle on ne commence pas par mettre le défendeur à la tribune des témoins pour lui faire donner sa version de l'affaire. Je ne sache pas que ce système ait eu pour résultat le parjure, ni qu'il ait fait tort à la cause de la justice. Au contraire, c'est un système tout à fait populaire, et si l'on tentait de revenir à l'ancien, la tentative manquerait, parce qu'elle recevrait la plus vigoureuse opposition du barreau et de la magistrature, bien que tous deux se soient élevés contre la mesure quand elle a été présentée. Cette mesure-ci aura le même résultat. Le bill n'a qu'un défaut : il ne va pas assez loin. Si le principe est vrai—et je crois qu'il est vrai—on ne devrait pas l'appliquer aux délits seulement, mais encore aux félonies.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne me lève pas pour discuter le principe de la mesure, bien que je doive dire que j'ai été frappé fortement des habiles raisonnements faits par des honorables députés contre le principe du bill. Je me lève pour dire que je ne puis aller aussi loin que l'honorable député de Huron-Ouest quant à l'effet du vote donné l'autre jour. Comme principe général, il est vrai que la deuxième lecture du bill est censée comporter l'expression de l'assentiment de la Chambre des communes au principe en général ; mais tel n'est pas universellement le cas. Assez fréquemment, c'est le contraire qui est le cas. Je ne pense pas qu'en l'occurrence actuelle, aucun de ceux qui ont voté en faveur de la deuxième lecture du bill, l'autre jour, se rendrait coupable d'inconsistance en exprimant aujourd'hui un sentiment contraire s'il le juge à propos, après avoir été convaincu par les raisonnements qu'il a entendus. A la dernière session, non seulement ce bill, mais quatre ou cinq autres qui proposaient de réformer la loi criminelle, ont été confiés à un comité spécial chargé de les étudier et d'en faire rapport. Toutes les deuxièmes lectures de ces bills ont été faites *pro forma*, suivant la pratique parlementaire ; on ne pouvait les confier à un comité spécial sans qu'ils eussent reçu *pro forma* l'assentiment du parlement. Puis le comité a fait un rapport, si je me souviens bien, affectant tous ces bills, les comprenant dans un bill général, et ce bill de mon honorable ami a disparu. En le présentant, durant cette session, l'honorable monsieur a dit qu'une des raisons pour lesquelles il n'a pas reçu l'approbation de la Chambre à la dernière session, c'est qu'il a été joint à d'autres et que tous les honorables députés qui s'opposaient à des parties quelconques de ce bill général se sont opposés à tout le bill, de sorte que pas une seule des mesures qu'il contenait n'a pu être adoptée.

C'était là un bon raisonnement. Avant que l'honorable monsieur eut demandé la deuxième lecture, il m'a soumis la liste d'un comité, et j'ai dit que je croyais que la chose devait être confiée à un comité. Mais je crois que tous ceux des honorables députés qui ont voté pour la deuxième lecture dans le but de le faire parvenir au comité, peuvent aujourd'hui voter contre ce bill sans se montrer inconsistants. Les points soulevés contre le bill sont nombreux, et je dois dire que j'ai été quelque peu surpris de voir que le rapport a été adopté à l'unanimité. Le comité doit s'être réuni et avoir dit : nous allons adopter le bill et le livrer à la Chambre ; de façon qu'en fait, il arrive à la Chambre pour subir sa deuxième lecture aujourd'hui. J'ai dit que je ne discuterais pas la mesure. On l'a discutée habilement des deux côtés de la Chambre, sur un ton convenable, au point de vue du mérite

M. LAURIER.

même, sans qu'il ait été question de choses qui ne s'y rattachent pas. Je ne sais pas si la Chambre va se former ce soir en comité général. Le bill devra évidemment être examiné avec soin article par article. Je ne pense pas que mon honorable ami demande par motion que la Chambre se forme en comité ce soir, car nous ne pouvons espérer, à cette heure avancée, de le faire avancer.

La motion est adoptée par le vote suivant :

POUR :

Messieurs

Allen,	Fairbank,	Macmaster,
Allison (Hants),	Farrow,	McCraney,
Allison (Lennox),	Ferguson (Welland),	McIntyre,
Auger,	Fleming,	McIsaac,
Bain (Wentworth),	Forbes,	McMullen,
Baker (Victoria),	Gillmor,	Mulock,
Bécharé,	Girouard,	Paterson (Brant),
Benson,	Gordon,	Platt,
Bernier,	Gunn,	Ray,
Blake,	Hall,	Reid,
Bourassa,	Harley,	Rinfret,
Brecken,	Hay,	Robertson (Shelburne),
Burnham,	Hickey,	Scriver,
Burpee (Sunbury),	Hilliard,	Somerville (Brant),
Cameron (Huron),	Holton,	Somerville (Bruce),
Cameron (Middlesex),	Homer,	Springer,
Campbell (Renfrew),	Innes,	Sutherland (Oxford),
Carwright,	Irvine,	Thompson,
Casey,	Jackson,	Trow,
Casgrain,	Kilvert,	Vail,
Catudal,	King,	Vanasse,
Charlton,	Kinney,	Wallace (Albert),
Cochrane,	Kirk,	Wallace (York),
Cockburn,	Kranz,	Watson,
Coak,	Landerkin,	Wells,
Davies,	Laurier,	Wheler,
De St. Georges,	Lister,	White (Hastings),
Dickinson,	Livingstone,	Wilson,—86.
Dundas,	Macdonald (Sir John),	

CONTRE :

Messieurs

Amyot,	Desjardins,	McGreavy,
Bain (Soulanges),	Dugas,	McLellan,
Beaty,	Dupont,	Massue,
Sell,	Ferguson (Leeds & Gren),	Méthot,
Belleau,	Fréchette,	Montplaisir,
Benoit,	Gagné,	Orton,
Bergeron,	Gigault,	Quimet,
Billy,	Grandbois,	Paint,
Blondeau,	Guilbault,	Patterson (Essex),
Bolduc,	Guillet,	Pinsonneault,
Boisé,	Hackett,	Pope,
Bourbeau,	Haggart,	Riopel,
Bowell,	Hawkins,	Royal,
Bryson,	Hesson,	Rykert,
Burns,	Houde,	Snall,
Cameron (Victoria),	Hurteau,	Stairs,
Carling,	Jamieson,	Tassé,
Caron,	Kaulbach,	Taylor,
Chapleau,	Labrosse,	Tilley,
Coughlin,	Landry (Kent),	Tupper (Pictou),
Coursol,	Landry (Montmagny),	Tyrwhitt,
Curran,	Langevin,	Valin,
Cuthbert,	Lesage,	White (Renfrew),
Daly,	Macdonald (King's),	Wigle,
Daoust,	McDonald (Cape-Breton),	Williams,
Dawson,	McMillan (Vaudreuil),	Wood (Brockville),
Desautels,	McDougald,	Wood (Westland).—81.

Le comité délibère sur le bill et il est décidé d'exposer l'état de la question et de faire délibérer le comité de nouveau.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'ajournement de la Chambre.

M. CAMERON (Huron) : L'honorable monsieur voudrait-il me dire quand il va déposer les rapports demandés au sujet de la ferme n° 20 au Creek du Poisson. J'ai dit que non-seulement le lieutenant-gouverneur Robitaille, mais qu'un autre lieutenant-gouverneur était intéressé à l'acquisition de cette ferme. Je désire dire aujourd'hui que j'ai reçu de l'un des lieutenants-gouverneurs dont j'ai parlé—non le lieutenant-gouverneur Robitaille—une lettre disant qu'il n'a

eu et qu'il n'a aucun intérêt dans l'achat de cette ferme, et je suis naturellement obligé d'accepter cette déclaration.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je verrai à ce que les papiers soient produits immédiatement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre des finances aura-t-il la bonté de me dire quand il pourra faire son exposé financier ?

Sir LEONARD TILLEY: Je ferai savoir à l'honorable monsieur quand je serai prêt.

La motion est adoptée; et (à 11.30 h. p.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 14 février 1884.

L'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILLS PRIVÉS.

Les bills suivants sont présentés séparément, et lus pour la première fois.

Bill (n° 88) concernant la compagnie de Prêt sur Biens-fonds du Canada (à responsabilité limitée).—(M. Beaty.)

Bill (n° 89) pour amender de nouveau l'acte à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, et pour changer son nom en celui de "La compagnie du chemin de fer de la Ligne Directe entre Montréal et l'Europe."—(M. Tupper.)

Bill (n° 90) concernant la compagnie du grand chemin de fer du Nord.—(M. Bossé.)

Bill (n° 91) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du Pont de la Frontière de Niagara.—(M. Cameron, Victoria.)

REMISE DE CONTRIBUTIONS AU FONDS DE RETRAITE.

M. CURRAN: Je veux savoir si le gouvernement a l'intention de rembourser à certaines personnes employées par le département des chemins de fer et canaux sur le canal Lachine, et qui ne font pas partie du service civil, les sommes d'argent qui leur ont été retenues, par erreur, pour la caisse de retraite, sous l'impression où l'on était que telles personnes appartenaient au service civil du Canada ?

Sir CHARLES TUPPER: C'est l'intention de mettre dans les prévisions budgétaires une somme suffisante pour cette fin.

STATION NAVALE A ESQUIMALT.

M. BAKER: Quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour persuader aux autorités impériales qu'il est opportun de maintenir une station navale à Esquimalt et d'avoir au moins un des vaisseaux de Sa Majesté stationné en permanence dans les eaux de la Colombie Anglaise ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Il y a eu une correspondance d'échangée avec le gouvernement impérial à ce sujet, qu'on trouvera, je crois, tout à fait satisfaisante; et si l'honorable monsieur veut mettre son avis à l'ordre du jour pour faire produire ces papiers, ils seront déposés.

MILICE DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. BAKER (Victoria): Quelles mesures ont été prises par le gouvernement, ou sont actuellement à l'étude, en vue

d'augmenter les fortifications dans le voisinage de Victoria et d'Esquimalt ? Qu'est-ce que le gouvernement fait ou que se propose-t-il de faire au sujet de la création d'une école d'artillerie à Victoria et de la formation et de l'entretien d'une batterie d'artillerie permanente dans la dite cité; et en général pour augmenter la force et l'effectif de la milice dans la Colombie Anglaise ?

M. CARON: Le gouvernement est à examiner les choses dont il est question dans cette motion. Pour ce qui est de la batterie d'artillerie, nous sommes à faire des arrangements afin de nous assurer d'un emplacement pour les casernes destinées à cette batterie.

M. BAKER: Le gouvernement se propose-t-il de former une brigade navale et un service de torpille dans la Colombie Anglaise, si l'on peut y trouver, à un prix raisonnable, des hommes pour composer un corps auxiliaire aussi nécessaire à la milice et à la défense de la dite province ?

M. CARON: Ce n'est pas actuellement l'intention du gouvernement.

M. BAKER. Quelle aide nouvelle le gouvernement se propose-t-il d'accorder aux associations de tir dans le but de les encourager à former un corps à même lequel on formera le contingent permanent de la milice active ?

M. CARON: Quand les prévisions budgétaires seront déposées sur le bureau de la Chambre, je donnerai de plus amples explications au sujet de la matière dont il est question.

PORT MULGRAVE, NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. KIRK: Port-Mulgrave, dans le comté de Guysboro', N.-B., port extérieur de Guysboro', a-t-il été érigé comme port auxiliaire de Port-Hawkesbury, dans le comté d'Inverness ? Si oui, quand ce changement a-t-il été fait et pourquoi ?

M. BOWELL: Le port extérieur de Mulgrave a été uni au port de Guysboro' en vertu d'un arrêté du conseil en date du 5 juillet 1883, à cause de sa proximité du port principal et parce que conséquemment il est de surveillance plus facile et qu'il est plus commode pour ceux qui le fréquentent ?

TRAITEMENT DES DOUANIERS.

M. GAULT: Le gouvernement a-t-il l'intention de donner aux estimateurs du ministère des douanes les appointements auxquels ils ont droit aux termes de l'acte des douanes de 1883 ?

M. BOWELL: L'acte relatif au service civil décrète que les appointements des estimateurs du département des douanes iront de \$800 à \$2,000 par année, et dans tous les cas, ces appointements sont fixés d'après les devoirs et les responsabilités des estimateurs aux différents ports.

FRAUDE DANS LA VENTE DES DROITS DE BREVET D'INVENTION.

M. MULOCK: Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 26) pour prévenir d'une façon plus efficace la fraude commise en rapport avec la vente des droits de brevet d'invention.

La motion est adoptée; le comité délibère sur le bill, duquel il est fait rapport après avoir été amendé.

AMENDEMENT A LA LOI CRIMINELLE.

M. CHARLTON: Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 6) édictant des peines contre ceux qui se rendent coupables de séduction et autres offenses.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(Délibération du comité.)

M. CURRAN : Je n'avais pas l'avantage d'être présent lorsque l'honorable monsieur qui a charge de ce bill a porté la parole à cette honorable Chambre pour en faire valoir les dispositions, mais j'ai lu avec infiniment de plaisir les discours que mon honorable ami a prononcés en cette circonstance. Je ne crois pas qu'il y a dans cette Chambre un seul homme qui sent un cœur battre dans sa poitrine, ou un père de famille qui peut faire autrement que d'approuver entièrement ce que mon honorable ami a dit au sujet de l'énormité du crime dont il cherche la suppression. Mais je pense qu'il veut nous faire adopter une mesure que l'expérience des siècles a repoussée. J'ai lu dans ses remarques que la loi romaine édictait des châtimens contre ce crime; j'ai aussi lu dans les mêmes remarques que la loi canonique édictait de pareilles peines, et que la loi française traite ce cas comme il voudrait qu'il fût traité. A propos de cette partie du sujet, je crois que mon honorable ami n'a pas été tout à fait juste dans ses citations. Je crois que je puis prendre les autorités qu'il a choisies et démontrer que tout en donnant les raisonnemens contenus au répertoire en faveur de son côté de la question, il a complètement failli à la tâche de donner les conclusions auxquelles en sont arrivés les écrivains en question, lesquels sont tous d'accord pour dire que cette législation a eu des résultats désastreux. En premier lieu de tout, pour ce qui est de la loi romaine, les cas ne sont pas du tout semblables. La société n'est pas aujourd'hui dans l'état où elle était au temps où la loi *Julia* a été promulguée, laquelle loi, pour ce qui en règle les dispositions, est comprise dans le quatrième livre des *Institutes*, et édictait la peine contre cette offense, mentionnée par mon honorable ami. Je vais prendre la liberté de citer des extraits d'Ortolan, pris à son ouvrage intitulé *Législation Romaine*, dans lequel il parle de ce qu'était l'état de la société à l'époque où la loi a été promulguée, et je pense qu'on verra que l'état de la société n'est pas le même ici. D'un autre côté, nous n'avons aucun commentaire, aucune déclaration pris à un livre traitant de ce sujet, pour faire voir que la loi *Julia* des Romains avait l'effet que mon honorable ami espère voir produire par cette loi-ci sur le pays. Je vais d'abord donner la citation suivante:—

“ Les derniers temps de la république avaient offert une dépravation de mœurs étonnante. Le mariage de citoyens (*Juste nuptiae*) avait été abandonné ou changé en libertinage par des divorces annuels. On pouvait dire alors des dames romaines: elles ne comptent point les années par les consuls mais par leurs maris. Le célibat était chose de mode. Les guerres civiles et les proscriptions avaient laissé de grands vides dans les familles; et sous le flot des esclaves, des affranchis ou des pégrins, la race des citoyens s'en allait. Plus d'une fois la censure avait signalé le péril. Auguste tenta de remédier par la législation et par la fiscalité à la corruption des mœurs et à l'épuisement de la population légitime.”—(Ortolan, *Législation romaine*). *Loi Julia*, page 278, sec. 68.

Voilà ce qu'Ortolan dit. Une autre autorité également digne de respect, française aussi, mais dont j'ai fait une traduction hâtive, dit:

“ La loi romaine punissait ce délit de la confiscation de la moitié des biens, si le coupable était d'une condition honnête, et d'une peine corporelle avec la relégation s'il était d'une condition inférieure (*Institutes ibid.*). Le droit canonique obligeait le séducteur à épouser la fille séduite ou à la doter. Et cet usage, longtemps observé, était resté en vigueur dans quelques parties de la France. Mais comme il arrivait fréquemment que les filles spéculaient sur cette peine pour se procurer des partis avantageux, une déclaration du 22 novembre 1730 en prononça l'abrogation expresse, et décida qu'à l'avenir, les personnes majeures ou mineures qui se trouveraient seulement coupables d'un commerce illicite, seraient condamnées à telles peines qu'il appartiendrait selon l'exigence des cas (art. 3). D'après la jurisprudence, ces peines consistaient en de sim les amendes avec des dommages-intérêts, à moins que les circonstances ou la qualité des personnes ne vinssent aggraver la criminalité de l'acte.—Muyart de Vouglans, *Lois criminelles*, p. 212; Channeau et Hélie, t. 6, p. 106.”—(*Journal du Palais, voir attentat aux mœurs*)

Nous voyons donc que, pour ce qui regarde la déclaration de mon honorable ami, au sujet de la loi française, il a commis une grave erreur. Conformément à la loi canonique,

M. CHARLTON.

on a promulgué dans certaines parties de la France, une loi contre la séduction, mais on a trouvé que cela ouvrirait la porte à toutes sortes d'abus, et à un tel point, qu'on l'a fait expressément abroger en 1730. Maintenant, M. le Président, quel effet a produit la loi canonique? La loi canonique, je l'admets, existe encore. La loi canonique contient encore les dispositions que mon honorable ami a signalées dans son discours; mais je trouve qu'un commentateur éminent dit au sujet de la loi canonique:

“ Le droit canonique, moins sévère que le droit romain, condamnait à épouser ou à doter la fille séduite. Cette disposition, qui fut longtemps en usage, finit par tomber en désuétude. Elle avait tellement ouvert la porte aux abus que ce droit avait dégénéré en spéculation effrontée, et l'état de fille séduite était devenu un métier. On s'effraya des difficultés de la preuve; on recula devant une inquisition dans la vie privée, et on reconnut que par la divulgation, au lieu de remédier au mal, on l'empirait. Le remède était pire que le mal.” (P. Larousse, *Dic. 19e siècle*).

M. le président, je crois vraiment que lorsque mon honorable ami dit que dans vingt-sept des États-Unis d'Amérique, il existe des lois semblables à celle qu'il cherche aujourd'hui à mettre dans le statut, relativement au crime de séduction, il commet une grave erreur. J'ai pris la peine, vu que j'étais intéressé à cette législation, de consulter les autorités sur ce point. Je n'ai pas pu trouver la législation dont il parle. Il aurait été bon qu'il nous indiquât et qu'il nous lut ces dispositions législatives, afin que nous puissions voir si elles sont pareilles à celles qu'il veut insérer dans les statuts de ce pays. Je crois qu'il trouvera qu'il commet l'erreur que j'indique, et je crois encore plus qu'il ne peut pas mettre la main sur une seule autorité digne d'être étudiée un instant, sur l'autorité d'un juge ou d'un jurisconsulte distingué de ce pays, des États-Unis, d'Angleterre ou de France, qui scutiendra les opinions qu'il a énoncées ou qui fera voir que partout où a existé une pareille loi, elle a produit du bien dans le pays à l'avantage de qui elle a été promulguée. Je soutiens que lorsque nous arrivons à passer des lois de ce genre, quelles que soient nos dispositions, nous ne sommes pas ici pour faire de la législation sentimentale. Nous devons envisager cette question en gens pratiques et avec l'expérience des siècles devant nous. Nous ne pouvons ignorer les enseignemens de l'histoire; et quand nous considérons qu'aucune autorité n'a demandé cette législation; quand nous voyons que nos juges—qui ne reculent jamais lorsqu'il s'agit de parler du haut du tribunal, dans leurs adresses aux grands jurés, de toutes les améliorations qu'ils pensent devoir être faites à nos lois—n'ont jamais demandé cette législation; quand nous voyons que dans aucune partie du pays nous n'avons entendu un juge—quelle que fût sa position—exprimer l'opinion que la condition de la société deviendrait meilleure si nous avions une telle législation, je pense que nous devrions hésiter et ne pas mettre en aveugles dans nos statuts une loi qui, ainsi que je l'ai clairement fait voir, n'est pas faite pour l'avantage du pays, mais pour faire ici ce qu'elle a fait ailleurs, c'est-à-dire, comme nous le trouvons expressément dit dans les livres, pour ouvrir la porte aux délits les plus graves et les plus sérieux, à des abus qu'il serait difficile de réprimer. Il est probable que si nous adoptons cette mesure maintenant, nous reviendrons sur nos pas, comme d'autres pays l'ont fait, après expérience acquise, et que nous abrogerons une loi qui, je crois, ne devrait pas être insérée dans les statuts de ce pays.

M. BOSSÉ : Je propose que le comité s'ajourne et expose l'état de la question.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je voudrais appeler l'attention du gouvernement sur les dispositions de ce bill.

Il y a trois délits distincts d'énumérés, si je comprends bien. L'un, celui dont l'honorable député vient de parler, a provoqué l'attention, savoir: la séduction d'une femme au moyen d'une promesse de mariage. Je comprends parfaitement que l'honorable député qui siège vis-à-vis de moi puisse être hostile à l'application de cette disposition du bill à un délit particulier; mais il y a deux autres délits d'une nature

très grave, dont l'un est le mariage frauduleux ou simulé. Si nos lois ne font pas de l'entraînement d'une femme à un mariage frauduleux un délit criminel, elles devraient le faire immédiatement; et je crois que le sens commun de la Chambre et du pays adhérerait à la proposition de mon honorable ami, qui demande que l'entraînement d'une femme à un mariage frauduleux soit considéré comme un délit excessivement criminel. Je ne pense pas que mon honorable ami qui a opiné en dernier lieu—s'il me permet de l'appeler ainsi—ait appelé l'attention sur ces dispositions contenues au bill. J'ai compris que ses remarques étaient entièrement dirigées contre le premier article, celui qui a trait à la séduction au moyen de promesse de mariage. Le deuxième délit est d'une nature très grave. Je crois qu'il a été dit ici que notre loi criminelle actuelle ne pourvoit point ou ne pourvoit pas suffisamment à la manière dont il faut traiter ce délit; s'il en est ainsi, je soutiens qu'il faudrait le traiter de la façon la plus sévère possible. Le troisième délit consiste à entraîner une femme jouissant auparavant d'une bonne réputation, dans une maison de prostitution. C'est là, d'après moi, un délit presque aussi grave que tout ce qu'on peut imaginer, et cela mérite un châtement sévère édicté par la loi criminelle. Bien donc que je comprenne parfaitement, comme je l'ai dit, les objections faites par les honorables messieurs et par d'autres aussi au premier article, je crois qu'en vérité il serait fortement à regretter qu'à cause de leurs objections à un dispositif particulier, on allât jusqu'à détruire toutes les autres dispositions du bill sur lesquelles, je crois, nous sommes ou devrions tous être d'accord. Comme l'honorable ministre de la justice n'est pas membre de cette Chambre, je crois que le premier ministre pourrait nous donner le bénéfice de sa longue expérience et de ses opinions sur cette importante question—car c'est une question importante—pour le cas où la loi, ainsi qu'on me le dit, ne punirait pas assez sévèrement les deux derniers délits.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je vais faire une seule observation. L'honorable monsieur dit que, dans tous les cas, nous devrions voter en faveur de l'article qui déclare illégale l'action d'entraîner une femme à un mariage simulé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je n'ai pas dit illégale; j'ai dit un crime punissable par la loi criminelle.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne crois pas qu'il y ait tel article dans le bill.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Oui; le voici:

"Tout homme qui, au moyen d'une promesse de mariage, séduit une femme non mariée jouissant jusqu'alors d'une réputation de chasteté, ou a des rapports charnels avec elle, ou tout homme qui, au moyen d'un mariage feint ou prétendu—"

Je pense que cela comprend la chose.

M. COURSOL: Dans le cours de la discussion qui s'est faite hier au sujet du bill présenté à la Chambre par l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron), plusieurs députés ont parlé de la longue expérience qu'ils avaient et du nombre d'années pendant lesquelles ils avaient exercé devant les assises criminelles. Eh bien! je puis dire que moi aussi, je possède quelque expérience des cas qui ressemblent à ceux visés par le bill. J'ai appliqué pendant plus de vingt ans la loi criminelle dans la ville de Montréal, et il est venu devant moi plusieurs cas semblables à ceux dont il est question dans le bill. Je me suis habitué à regarder nos statuts comme les plus parfaits que nous puissions voir. Ils sont calqués sur les lois criminelles d'Angleterre, et il n'y a certainement pas un seul pays qui puisse se flatter d'avoir des lois qui approchent autant de la perfection. Heureusement pour le Canada, que les statuts criminels anglais sont quasi copiés *verbatim* dans nos statuts, et que toutes les améliorations adoptées, dans la suite des ans, en Angleterre, ont été mises dans nos statuts; et ce n'est qu'en suivant les statuts d'Angleterre que nous sommes arrivés ici à avoir les statuts que nous avons. Mais c'est parce que nous avons suivi les statuts anglais avec tant de

succès, parce que nous avons habitude de les copier, en changeant simplement le Royaume-Uni en Canada, que nous pouvons de temps à autre les améliorer si les besoins de notre société le demandent et l'exigent. Et à ce propos je dois dire qu'il y a certaines parties du bill qui, d'après moi, devraient devenir loi. Le deuxième article a trait aux femmes ou plutôt aux jeunes filles qui sont entraînées dans les maisons de prostitution. C'est un fait bien connu que, dans toutes les grandes villes, surtout maintenant que des centaines de voyageurs arrivent par les chemins de fer et les bateaux à vapeur, dans la ville, durant la nuit aussi bien que durant le jour, des cas de cette nature sont soumis aux tribunaux. Celui qui lit les journaux est frappé de la grande quantité de délits de ce genre, et il n'y a pas actuellement de remède réel à appliquer à ces cas. Nous entendons parler de filles respectables arrivant de la campagne, seules et sans protection, qui sont envoyées à une adresse d'une certaine rue, soit de Montréal, soit d'une autre grande ville, et qui sont amenées par des cochers et quelques associés à des maisons de prostitution.

La police et les autorités savent bien que ces cas se présentent, et nous devrions mettre une fin à de semblables pratiques. Il est grandement temps que la moralité du pays soit protégée par une loi comme celle qui est proposée. Nous voyons aujourd'hui des pères qui viennent dans les villes à la recherche de leurs filles, et des mères déplorant la perte de la vertu de leurs enfants, et tout cela à cause de l'absence d'une loi pareille à celle-ci. Ceux qui sont à la recherche de ce genre de voyageurs ont des complices; ils préparent un plan et attendent l'arrivée de la victime; et quand une de ces filles arrive et veut se faire conduire à une certaine adresse, un cocher va la promener dans la ville durant une demi-heure environ et la descend ensuite à une maison de prostitution. J'approuve l'article du bill qui porte sur ces cas, et je vais en voter l'adoption. Quant au premier paragraphe, je ne crains pas les conséquences dont on parle. Toutefois, j'en désapprouve les termes; car je crois qu'on en devrait restreindre la portée aux filles qui n'ont pas encore vingt et un ans. Tel que rédigé, il s'applique à toutes les femmes non mariées, quelque soit leur âge. S'il s'appliquait aux mineures seulement, je serais près à l'appuyer. Je crois que lorsqu'une fille a atteint l'âge de vingt et un ans, elle sait assez comment se conduire, et si elle ne le sait pas, elle ne le saura probablement jamais. Elle devrait avoir une assez grande expérience du monde pour ne pas avoir besoin d'être protégée par une loi de cette espèce, mais une mineure d'environ quatorze, quinze ou seize ans, et jusqu'à vingt et un ans, n'ayant pas le jugement mûri, doit être supposée sous l'influence de l'homme qui la séduit. Si l'on fait cet amendement, j'appuierai l'article et tout le bill.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai pas lu le bill, mais je suppose et je crois que c'est le même que celui présenté à la dernière session. J'étais donc bien sûr qu'il n'y avait pas d'article dans le bill déclarant qu'il y aurait peine pour la personne qui entraînerait à un mariage feint ou prétendu. En lisant l'article, je vois que je suis dans le vrai. Il n'y a pas de disposition dans le bill qui fasse un crime de l'action de contracter un mariage feint ou prétendu avec une femme; mais si l'honorable monsieur veut lire l'article du bill, il verra que le délit réside dans la conversation criminelle et non dans le mariage simulé.

M. FOSTER. J'ai voté en faveur du principe du bill présenté l'an dernier, lequel était semblable dans ses termes à celui actuellement soumis à la Chambre. Je n'ai pas eu, depuis, raison de changer de sentiment à ce sujet. Je suis bien sûr que ce que la Chambre a de mieux à faire, c'est d'en faire l'examen et la délibération avec soin et sincérité. Je ne vois pas de raison pour hâter ce bill à double vitesse. C'est pour le moins une question à laquelle la masse de la population s'intéresse; c'est une question à

laquelle, ainsi qu'on l'a vu par les votes de la dernière session, s'intéressent profondément un grand nombre de députés qui siègent des deux côtés de la Chambre. Il faut donc qu'elle soit examinée avec calme et circonspection par la Chambre. J'entretiens pour l'autorité autant de respect que n'importe lequel des honorables députés. Je crois au respect que nous devons aux vieilles choses, non parce qu'elles sont vieilles seulement, mais parce qu'elles sont le résultat de l'expérience des générations qui nous ont précédé. Mais tout en ayant et en professant du respect pour ce qui est vieux, je crois que nous sommes libres de changer nos méthodes de procédures et nos façons d'agir, de génération en génération. Je ne crois pas plus que la loi soit une chose divine, comme nous la trouvons dans nos statuts, que je ne crois que la philosophie, telle que nous la trouvons dans les livres, soit une chose divine. Ce sont simplement des formules philosophiques, des formules théologiques, ou des formules législatives; ce n'est que le résultat des meilleures pensées des gens qui les ont réunies et les ont concentrées; et comme les pensées et les sentiments des gens changent, ils ont parfaitement le droit de changer les expressions de ces pensées et de ces sentiments; et je crois que cela s'applique à la loi aussi bien qu'à toute autre chose. De sorte que, tout en reconnaissant que les précédents sont une excellente source d'enseignements, il nous faut considérer quelles sont les conditions et les besoins du présent. Un honorable député qui a parlé hier soir a donné une définition assez complète de ce pourquoi la loi est faite. Je ne saurais dire mieux; je pourrais varier la chose en disant ceci: toute loi est faite en vue de trois choses: premièrement, proclamer le droit; deuxièmement, punir celui qui fait le mal, et troisièmement, protéger la personne lésée. Prenons la loi contre l'esclavage; considérons ces trois choses, et nous verrons de quel bénéfice elle a été.

La loi a émancipé l'esclave et a proclamé le droit de l'homme à la liberté. Elle a fait plus que cela; elle a puni celui qui méconnaissait cette règle du droit, et elle a protégé ceux qui étaient sujets à être fouettés et insultés par les conducteurs d'esclaves. Ces choses font partie de toute loi et doivent entrer dans l'examen de la question soumise aujourd'hui à la Chambre. Est-il juste qu'entre les hommes qui forment une société, la confiance des uns envers les autres ne soit pas trahie et que les contrats sacrés ne soient pas violés? Si cela est juste, je dis que c'est juste dans l'espèce qui nous occupe, et que ce droit doit être proclamé dans notre statut. Ce n'est pas ici simplement une question de sentimentalité ridiculisée par le député de Montréal-Centre (M. Curran). Je suis surpris de voir que l'on pense que dans cette assemblée ou dans aucune autre, nous ne devons pas tenir compte du sentiment quand nous faisons des lois. J'avais supposé que nos lois avaient pour base le sentiment, et qu'il fallait se faire un sentiment juste et droit sur lequel appuyer nos lois pour leur donner de l'efficacité. Ce sera un triste jour pour ce pays et pour tout autre pays, que celui où la majorité des législateurs en viendront à la conclusion que la loi ne doit pas avoir le sentiment juste pour base, que ce n'est qu'une simple affaire mécanique, faite seulement pour parer à des inconvénients. Ce n'est pas là ma croyance. Je crois à la justesse des observations faites par l'honorable député de Montréal-Est, dont la grande et vieille expérience a plus de poids dans mon esprit que tout ce qui a été dit par l'honorable député de Montréal-Centre pour soutenir l'autre côté de la question. Je crois donc que nous devrions, en mettant cette loi dans nos statuts, proclamer ce que nous croyons être le droit dans les affaires de confiance et de contrats sacrés; proclamer l'inviolabilité des deux de façon à ce que ni l'un ni l'autre ne soit trahi ni froissé.

Je soutiens que tant qu'il restera un malfaiteur—et mon honorable ami qui représente Montréal-Est a dit qu'il y avait eu à maintes reprises des cas dont il a eu lui-même l'expérience—qu'il n'y ait qu'un seul cas sur dix mille; s'il y a un tel exemple; s'il y a un tel chenapan; je soutiens que c'est

M. FOSTER

une raison suffisante de mettre dans le statut une loi qui punisse ce malfaiteur. Puis, pour ce qui regarde le troisième article, je crois qu'il y a des personnes qui peuvent souffrir des préjudices. Tous n'ont pas la même expérience. Les filles qui viennent des districts ruraux n'ont pas autant d'expérience, ne peuvent pas aussi bien prendre soin d'elles-mêmes, sous certains rapports, que celles qui ont été plus mêlées à la société et se sont trouvées dans des circonstances et ont eu des avantages supérieurs. Il se produit des cas à tous moments. Nul ne peut lire un journal durant une semaine sans constater l'existence de cas où des personnes innocentes ont été lésées, et nous ne pouvons faire mieux que de mettre dans le statut une loi qui, autant que nous pouvons le faire, rendra moins praticable le mal fait aux innocents.

On a dit qu'il y a des États de l'Union américaine où de telles lois ont été promulguées, et on s'est demandé si les mœurs y avaient plus gagné là qu'ici. Je dis que ce n'est pas là une question qui touche au fond de la chose; ce n'est pas là une comparaison juste. Il faut se demander si les conditions dans lesquelles se trouvent ces États sont absolument les mêmes que celles dans lesquelles nous sommes placés; et il faut aussi se demander si, en l'absence de ces lois, la condition des mœurs aurait été aussi bonne. Si la réponse est négative, c'est une preuve assez convainquante de la sagesse et de la nécessité de telles lois, et que des hommes aussi intelligents que nous ont dans nombre d'États placés dans le statut; et si nous ne pouvons signaler aucun de ces États qui ait abrogé ces lois, c'est encore une assez bonne preuve qu'elles n'ont fait aucun mal, mais que l'on considère qu'elles ont fait un peu de bien. Je suis favorable à l'introduction de cette loi dans le statut. Si cela est juste, que la justice soit proclamée. Mettez la loi dans le statut; protégez l'innocent et punissez le malfaiteur. Ensuite nous pourrions nous mettre à l'œuvre, exercer notre ingéniosité à empêcher les fraudes ayant rapport à cette loi; mettons-nous en garde contre la fraude et le chantage autant que nous le pourrions; mais après cela, que le principe cardinal entraîne la punition du malfaiteur et la protection de l'innocence. J'espère que ce comité ne votera pas la clôture de la délibération pour tuer toutes les parties du bill. Je concède à tous les autres honorables députés le droit de soutenir leur sentiment et de le faire aussi vigoureusement que je le fais moi-même; mais je croirais que nous avons fait quelque chose qui ne rehausserait pas la dignité du Parlement aux yeux du pays si, par exemple, nous refusions d'édicter une loi qui, par des moyens fermes et énergiques, fût, pour la protection de l'innocence et le châtiement du coupable, descendre le bras de la justice sur toute personne assez vile et assez habile pour faire métier d'entraîner des jeunes filles, ou des filles plus âgées, dans des maisons de prostitution. Si nous votons la clôture de la délibération, nous tuons tous les paragraphes du bill—nous allons prendre sur nous de détruire le bien et le mal. S'il y a quelques paragraphes que nous puissions considérer comme n'étant pas bons, procédons en comité pour les faire disparaître; ne votons pas la clôture et ne tuons pas tout ce qu'il y a de bon dans le bill.

M. DESJARDINS: Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de King, que nous devons faire du sentiment le fondement de la loi. Je crois qu'elle devrait reposer sur la raison, et c'est pour cela que, selon moi, le premier article, tel qu'il est, ne devrait pas recevoir l'approbation de la Chambre. Par cet article, nous donnons une prime aux filles de mauvaise réputation—nous les récompensons de leur mauvaise conduite, en leur permettant de faire certains arrangements après l'acte; nous essayons de rendre bien ce que nous avons déclaré être mal dans certaines autres conditions. Si vous croyez nécessaire de punir la séduction, pourquoi mitiger le délit des deux criminels à condition qu'ils s'épousent? Si c'est un crime lors de la commission, ce doit en être un après. Pour ma part, je ne crois pas que la femme

soit aussi inférieure à l'homme, qu'elle ne puisse faire la distinction entre le bien et le mal ; et s'il en est ainsi, je ne vois pas pourquoi nous récompenserions la femme qui a fait le mal en lui fournissant la chance de faire du chantage aux dépens de son complice ou d'obtenir de lui soit une récompense, soit une position dans la société à laquelle son caractère ne lui donne pas droit. Je suis, pour cette raison, opposé à l'article tel qu'il est. Je serais disposé à punir un homme qui, à l'aide d'un complice, entraînerait une femme à contracter un mariage simulé. Je crois que dans ce cas il y a un crime à punir. Mais je n'irais pas plus loin que cela, car je pense que dans le premier cas, il y a consentement de la part des deux, et je ne vois pas pourquoi la loi protégerait l'un et punirait l'autre, alors que tous les deux sont coupables. Je suis en faveur du deuxième article, et si le premier paragraphe est réformé de façon à en limiter l'application aux mariages simulés, j'en voterai l'adoption.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'appelle l'attention du comité sur le fait que bien que l'honorable premier ministre soit assez dans le vrai quand il dit que le simple fait d'un mariage simulé peut n'être pas susceptible de châtiement d'après cet article, cependant les conséquences qui résultent ordinairement de ces cas entraînent expressément punition ; et c'est là un crime, et un très grand crime même, qui, s'il n'est pas puni maintenant par notre loi criminelle, devrait certainement être déclaré délit criminel. Ce point paraît quelque peu embrouillé dans l'article sur lequel j'ai attiré l'attention ; et je crois qu'il serait mieux d'insérer un article distinct par lequel nous pourrions faire, et du simple fait de contracter un mariage frauduleux, et des résultats qui peuvent s'ensuivre, des délits punissables séparément. Quant au fait mentionné par l'honorable député de Montréal-Est, tous ceux qui savent ce qui se passent dans les grandes villes, savent qu'il y a de vils misérables qui comptent pour perdre les jeunes filles innocentes qui tombent dans leurs filets. L'attention de la Chambre des Communes en Angleterre et d'autres corps délibérants a été appelée sur cette question ; et je crois que dans la plupart des autres pays, ces délits sont rendus séparément punissables par la loi criminelle.

La motion demandant la clôture de la délibération du comité est retirée.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je suis fortement opposé au premier article, pour les raisons que j'ai données à la dernière session et qui ont été données par celui de mes honorables amis qui a aujourd'hui porté la parole le premier. Je suis en faveur du deuxième article, et je l'ai dit lorsque le bill a été soumis à la Chambre dans la dernière session. Voici tout simplement ce qu'est le premier article : si un homme, au moyen d'une promesse de mariage, ou au moyen d'un mariage feint ou simulé, a des rapports sexuels avec une femme qui jouissait auparavant d'une bonne réputation, il sera considéré coupable de délit.

Je crois que c'est commettre une grave erreur de offrir un nouveau prétexte au chantage. Aujourd'hui, si une femme est liée à un homme en vertu d'une promesse de mariage, et s'il y a rupture de cette promesse, il y a un droit d'action au civil pour dommages-intérêts. C'est une protection suffisante pour une femme dont le temps se trouve perdu et dont l'avenir se trouve détruit par une promesse de mariage suivie de rupture. Mais le défaut de cet article, c'est qu'il met chaque homme à la merci de chaque femme. Il est vrai que l'article exige que la femme ait joui jusqu'alors d'une bonne réputation ; mais chaque femme doit être présumée innocente jusqu'à ce qu'elle ait été trouvée coupable, et, de fait, l'article place chaque homme à la merci d'une femme qui prétendrait qu'il y a eu promesse de mariage et que de cette promesse sont résultées des conséquences fâcheuses. Aujourd'hui la femme sait que s'il y a rupture de promesse, elle peut intenter une action pour

dommages-intérêts ; mais si elle veut tenir le jeune homme, elle ira plus loin, afin de le tenir par une double chaîne : d'abord elle lui intentera une action civile en réclamation de dommages-intérêts, et ensuite elle l'accusera de délit. Nous pouvons maintenant, M. le président, imaginer la nature de la preuve qui serait faite dans cette cause. Quand on a présenté le bill pour la première fois, il ne contenait pas de disposition semblable à la troisième, qui a trait à la preuve corroborative. Il a été inséré par suite de l'opinion fortement exprimée qu'il fallait donner une pareille protection. Je crois cependant que cette corroboration serait nuisible. Le paragraphe exige que la preuve de la femme soit corroborée, et quant à la promesse de mariage et quant à la séduction. On peut prouver la promesse de mariage et on la prouve toujours dans les cas de rupture de promesse.

Si la séduction a eu quelque conséquence, c'est là une corroboration. Mais comment peut-on corroborer le fait qu'il y a eu rapport illicite sans faire une preuve que nous ne pouvons discuter dans la Chambre alors qu'il y a des étrangers dans la galerie ; mais on peut imaginer la nature de la preuve qu'il faut faire afin d'établir le fait de la séduction. Il n'y a pas de preuve vivante de la chose, et il faut d'abord que la femme vienne déclarer délibérément sa propre honte, pendant qu'elle pourrait, aux yeux du monde, en suivant sa propre inspiration, passer pour vertueuse et chaste. Elle vient attester le fait par serment, et il faut qu'elle trouve un témoin étranger qui, par artifice ou de complicité, corrobore sa déclaration. Autrement il ne saurait y avoir de corroboration, à moins que les personnes aient été réellement prises sur le fait, ou qu'il y ait eu fabrication de preuve. Je crois qu'à tout prendre, il faut objecter à cet article. Maintenant, M. le président, ce qui constitue le prétexte offert par cet article aux femmes qui veulent contraindre les jeunes gens à les épouser, prend des proportions énormes à cause de la disposition qui veut que dans le cas où il s'agit d'un célibataire, on puisse invoquer le mariage subséquent des parties ou une offre *bond fide* de mariage faite par le défendeur, pour empêcher la condamnation. Le crime a été commis, la promesse a été faite, la femme a été séduite, et elle peut alors dire au jeune homme : "Vous m'avez séduite, et vous allez m'épouser, ou je vais poursuivre en justice." La tentation de faire du chantage à laquelle porte cette clause est augmentée à tel point que, je crois, les pères et les fils ne sont pas du tout disposés à lui laisser prendre force de loi. Voilà mon objection au premier article.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'objection de l'honorable ministre ne porte pas, cependant, sur le délit dont il est question dans le premier article, et qui consiste à avoir des rapports charnels au moyen d'un mariage frauduleux ou simulé. Comme les honorables messieurs le verront, les deux délits sont enveloppés ensemble dans cet article. Je dois dire en toute sincérité que j'admets qu'il y a beaucoup de force dans une partie considérable de ce qu'a dit l'honorable ministre, et je n'ai pas l'habitude de dire qu'il a raison, à moins d'en avoir tout à fait la croyance. Mais il y a les deux autres délits mentionnés dans ce bill : celui d'avoir eu des rapports avec une femme au moyen d'un mariage frauduleux, et le délit, — que, d'accord avec l'auteur du bill, l'honorable ministre reconnaît devoir être déclaré criminel, et qui consiste à conduire des jeunes filles dans les maisons de prostitution. On devrait, je crois, faire de ces deux délits des offenses criminelles ; mais j'appelle l'attention sur le fait que les deux délits sont mentionnés distinctement dans le premier article.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non, il n'en est pas ainsi. Il y a le délit qui consiste à avoir des rapports illicites ; c'est-à-dire soit au moyen de promesse de mariage ou au moyen d'un mariage simulé. On pourrait donner une complète efficacité à cette loi en y décrétant la punition de la

séduction faite au moyen d'un mariage supposé; et, en ma qualité de membre de cette Chambre, je n'objecte pas à ce qu'on prépare et inscrive un article dans le bill, rendant punissable le délit de supposition de mariage.

M. BLAKE: Comme je comprends la chose, la limite de l'article serait comme le dit l'honorable ministre. Ce ne seraient pas les rapports des sexes qui seraient punissables, mais les rapports obtenus par les mariages feints et simulés. Ce que l'honorable monsieur veut, c'est que le mariage simulé soit déclaré délit, qu'il y ait ou non, ensuite, de rapports sexuels. Ce serait alors une mesure plus stricte que le bill. Je ne m'y oppose pas, car je pense que son sentiment est juste.

On ne peut guère concevoir qu'un mariage feint ou simulé soit fait pour autre chose que les rapports charnels compris dans le délit. Ce ne sont pas les rapports seuls, ni le mariage seul, mais ce sont les rapports obtenus au moyen d'un mariage feint ou simulé. Il serait donc très aisé, si le comité y est disposé, d'effacer cette partie de l'article qui a trait à la séduction au moyen de promesse de mariage, et rendre seulement délit criminel, le fait de faire un mariage simulé. Il s'agit de savoir s'il y a quelque honorable député disposé à présenter un amendement au bill dans ce sens, en y laissant la première partie qui a rapport à la séduction au moyen de promesse de mariage, et de donner l'autre signification à l'article.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il peut y avoir plusieurs autres raisons que celles mentionnées dans cet article concernant le mariage simulé; le droit de propriété par exemple.

M. BLAKE: Un mariage simulé ne toucherait pas à cette question.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a là quelque chose. Il vaudrait mieux biffer cet article, vu qu'il ne sert à rien, et l'honorable monsieur devrait préparer un article qui ferait du mariage simulé un délit, et déclarant que si le mariage simulé est suivi de cohabitation, ce serait une aggravation de l'offense.

M. CHARLTON: Je regarde le crime de séduction par suite de promesse de mariage comme le délit le plus grave mentionné dans ce bill. Je ne puis comprendre comment l'honorable premier ministre peut entretenir les craintes qu'il manifeste à propos des abus comme le chantage, auquel, grâce à ce bill, des femmes artificieuses peuvent se livrer. J'ai examiné ce qui s'est passé aux Etats-Unis dans les cas de ce genre, et je conclus de mon examen que les appréhensions de l'honorable monsieur n'ont absolument aucun fondement. Je ne crois pas qu'il y aurait, à cause de ce bill, des tentatives de chantage qui réussiraient.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'en ai vu plusieurs cas dans l'exercice de ma profession.

M. CHARLTON: Naturellement on peut porter de fausses accusations à propos de n'importe quelle sorte de crime. C'est nuire à la réputation d'un homme que de l'accuser de vol ou de parjure, et il est aussi possible que de pareilles accusations soient portées dans un but de chantage. Je ne crois pas que ce bill offre de plus grands dangers de voir des accusations de cette nature que ce qu'on voit sous l'opération de la loi criminelle visant d'autres crimes à la commission desquels des châtimens sont attachés. Quant à l'objection soulevée par l'honorable monsieur, que le bill exige que la femme jouit auparavant d'une réputation de chasteté et que la loi présume la chose, tant que le contraire n'est pas prouvé, je pense que cela est tout à fait pertinent. Il est juste que la tâche de prouver un défaut antérieur de chasteté incombe à la personne qui affirme la chose.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il faudrait que l'acte d'accusation déclarât le fait de la séduction, la promesse de mariage et le fait qu'elle avait une réputation de chasteté; et il

Sir JOHN A. MACDONALD.

faudrait faire la preuve de toutes les accusations sérieuses contenues dans l'acte d'accusation.

M. CHARLTON: D'après le compte-rendu des procès américains, la loi présume que la femme était chaste, et c'est avant que la contestation puisse être liée qu'il faut prouver qu'elle ne l'était pas. Pour ce qui est de la prétention que l'action civile ou réclamation de dommages-intérêts porte sur tout le cas, qu'un certain montant d'argent payé est un remède suffisant, il y a des cas où demander des dommages-intérêts serait une moquerie.

Supposons que la femme ait été portée au suicide, ou que sa réputation soit souillée pour la vie et qu'elle ait été mise au ban de la société, est-ce que des dommages-intérêts lui rendront ce qu'elle aura perdu? Si le séducteur était emprisonné pendant deux ans, comme le veut ce bill, il ne souffrirait pas la peine qu'endurerait la femme qui ne peut jamais reprendre sa place dans la société. L'homme peut tenir la tête haute, et chez une certaine classe d'individus on applaudit à sa bassesse; mais c'est le contraire pour la femme, et voilà où la loi doit intervenir et déclarer que le paiement d'une quantité insignifiante de dollars n'est pas une compensation, et qu'il faut infliger un châtimement. La preuve de corroboration exigée en cette affaire rend tout à fait impossible la pratique du chantage, et à part du droit de rendre témoignage dans sa propre cause, l'homme est entouré de sauvegardes comme on n'en voit dans aucun pays de la chrétienté. Nulle part ailleurs on ne trouve de loi qui permette de rendre témoignage en sa faveur, et ajouté à la preuve de corroboration qui doit être faite par la femme, cela prévient efficacement le danger redouté. Quant à la preuve, l'honorable ministre dit que la promesse de mariage se prouve facilement, mais qu'il est presque impossible de prouver la séduction. Je ne vois pas de réelle difficulté à faire la preuve de l'un plus qu'à faire celle de l'autre. Les engagements de mariage ne se font généralement pas en public; non, en général, ce sont des affaires aussi secrètes que celles dont a parlé l'honorable ministre. Quant à la question de faire du mariage un empêchement à la conviction, je n'ai pas d'objection à accorder ce point. Comme je l'ai dit l'an dernier, je pense que lorsqu'un homme obtient des faveurs conjugales au moyen de promesse de mariage, la promesse, si elle est remplie, doit empêcher la condamnation, mais si le comité décide que non, je suis prêt à effacer la chose du bill. Quant aux mariages simulés, si naturellement, le comité est disposé à ne pas déclarer offense entraînant châtimement la séduction faite au moyen de promesse de mariage, je serai content de retenir l'autre partie, mais je la regarde comme une partie insignifiante du bill.

Je dois dire quelques mots au sujet des observations de l'honorable député de Montréal Centre. Dès le début il nous a dit que l'expérience avait condamné une mesure législative de cette espèce. Je mets en doute la vérité de cette assertion. Pendant des siècles, le principe de cette mesure a fait partie du droit romain. Il est vrai que sous l'empire, la licence la plus effrénée régnait dans la société romaine. Mais cela ne provenait pas du fait qu'il y avait une loi d'édicte contre la licence. Le crime ne provient jamais du fait que le crime est défendu ou puni, et c'est soutenir une chose insensée que de dire que parce que la licence régnait dans la société romaine que d'en conclure que l'existence dans le code romain d'une loi qui punissait la séduction a, par quelque procédé occulte, conduit la société à cet état de choses. Quant à la loi française, bien que la loi canonique ait été abrogée en 1730, elle exige encore ou que le séducteur épouse la personne séduite ou qu'il lui fasse une dote. L'extrait suivant de la loi française dit que bien qu'elle ne décrète pas de châtimement pour le crime de séduction, elle établit des sauvegardes contre elle:

"La loi française, bien qu'elle n'édicte aucune peine pour le crime de séduction, donne plusieurs sauvegardes pour la protection des femmes non mariées, telles que: les droits des mineurs, la filiation, les dommages-intérêts, etc. En 1867, le maître d'une femme apprenant, qui s'était

rendu coupable de séduction, a été condamné par la cour d'assises à payer une annuité à sa victime, et depuis, les différentes cours d'assises de France ont suivi ce précédent."

A propos de mes observations au sujet de l'existence d'une loi de ce genre dans les statuts des différents États de l'Union, il a contesté l'exactitude de cette assertion, et il a dit que j'aurais dû en citer les dispositions. Je n'ai pas cru qu'il valait la peine de prendre le temps de la Chambre pour lui donner une liste de ces dispositions; mais j'ai ici une liste de ces lois dans vingt-sept États, dans chacune desquelles, à l'exception d'une ou deux, il y a d'édictee une peine pour la séduction au moyen de promesse de mariage, et les châtements sont en général très sévères. Dans le Michigan, le maximum de la peine va jusqu'à dix ans d'emprisonnement, et ce n'est que dans peu d'États qu'elle est moindre que trois ans.

Dans plusieurs États, on punit l'adultère, et les lois, bien que différant sous beaucoup d'autres rapports, sont uniformes en ce qu'elles punissent la séduction au moyen de promesse de mariage.

Mon ami de Montréal-Est dit qu'il approuverait ce bill si la disposition relative à la séduction au moyen de promesse de mariage ne s'appliquait qu'aux mineures, qu'aux filles ou femmes âgées de moins de 21 ans. J'ai beaucoup médité cette question, et j'ai quelque fois été prêt d'arriver à la conclusion que se serait une disposition salutaire. Elle existe dans quelques-uns des États-Unis, et dans un ou deux de ces derniers la limite est de 18 ans—la séduction d'une fille au dessous de cet âge est punissable, mais non la séduction d'une femme âgée de plus de 18 ans. Ces légers détails, ces amendements au bill peuvent être réglés en comité. Je serai heureux de consentir à tout ce qui est raisonnable; à tout ce qui ne demandera pas l'abandon du principe du bill.

L'honorable député d'Hochelega (M. Desjardins) n'est pas d'avis qu'un mariage subséquent devrait mettre à l'abri d'une condamnation. L'an dernier la Chambre ne croyait pas qu'il était opportun de laisser subsister cette disposition. Elle est insérée dans le bill, et laissée à l'appréciation du comité. Si le comité croit qu'elle devrait être retranchée, qu'on la biffe, mais je maintiens que nous devons conserver le principe du bill, quant à ce qui concerne la séduction au moyen de promesse de mariage.

Il peut être opportun de limiter l'âge à 21 ans, et de décréter qu'un mariage subséquent ne mettra pas à l'abri d'une condamnation, mais je suis fermement convaincu que le bill devrait décréter la punition de la séduction par promesse de mariage; et je sou mets ces considérations à la Chambre, dans l'espoir qu'elle les étudiera, et qu'elle rapportera le bill avec les modifications qu'il pourra être opportun de lui faire subir.

M. MACMASTER: Ce bill a évidemment pour but de punir les offenses contre la chasteté, mais, bien que ce soit là son objet général, il ne propose de punir que l'homme coupable d'offenses contre la chasteté, et non la femme. Supposer que c'est toujours l'homme qui détourne la femme du droit chemin serait entièrement illusoire et dénoterait un manque de connaissance des mortels. N'y a-t-il pas des femmes artificieuses qui tendent des pièges aux hommes, surtout aux jeunes gens, et les corrompent? Et les femmes resteront-elles impunies, pendant que l'on ajoutera à nos lois un acte rendant les hommes responsables d'un nouveau crime? L'honorable monsieur propose de déclarer crime ce qui réellement n'en est pas un, et ce qui surtout n'est pas un crime pour l'une des parties à moins que ce soit également un pour l'autre. Dans la séduction, les deux parties doivent donner leur consentement.

S'il y a connaissance charnelle sans le consentement de l'une des parties, c'est un viol, et la loi criminelle a amplement prévu ce cas, mais il ne peut y avoir crime si les deux parties consentent. Il semble très plausible de dire qu'une femme ne devrait pas être séduite au moyen de promesse de mariage, mais une femme doit savoir, et les femmes

savent de fait qu'une promesse de mariage n'est pas un mariage; et comme le premier ministre l'a clairement démontré, si une femme artificieuse est exposée à la tentation résultant du fait qu'elle aura non-seulement une action en dommages pour rupture de promesse de mariage, mais aussi une action en cour criminelle si le mariage n'a pas lieu, elle sera fortement poussée à abandonner le sentier de la vertu et à consentir à la séduction. Je crois que, dans l'intérêt de la moralité, dont mon honorable ami de King's est dans cette Chambre un gardien si zélé, et cela avec beaucoup de raison, on ne devrait pas exposer les femmes à la tentation de se laisser séduire dans le but de forcer plus tard leur séducteur à les épouser. Je crois que la vieille règle est la bonne, savoir, que la vigilance est la condition de la vertu, de même que la condition de la liberté, comme l'a dit Junius. Une femme doit savoir, que bien que le mariage soit une excellente chose en perspective, elle ne doit pas mettre sa vertu dans la balance, et croire que la loi la protégera au moyen du double remède d'une action civile et d'une action criminelle contre son séducteur, parce qu'elle peut juger à propos de céder à ses sollicitations ou à ses paroles flatteuses. La femme est déjà protégée par une action en dommages. J'approuve entièrement les remarques du premier ministre—et je base mon opinion non-seulement sur son expérience et celle de l'autre député, mais aussi sur ma propre expérience devant les cours criminelles—à l'effet que ce bill, s'il devenait loi, et particulièrement la première clause, aurait pour effet d'augmenter considérablement ces offenses, et ne bénéficierait aucunement à la moralité.

M. FOSTER: J'aimerais, si la chose m'est permise, à proposer un amendement à la première clause. Je propose que la première clause soit adoptée, après en avoir retranché tout ce qui vient après les mots "tel que ci-dessous prescrit," omettant toutes les dispositions conditionnelles de manière à ce que cette clause se lise comme suit:

"Tout homme qui, par promesse de mariage, séduit une personne du sexe non-mariée et de mœurs chastes jusque là, et a un commerce illicite avec elle, ou tout homme qui, au moyen d'un mariage feint ou prétendu, a des rapports sexuels avec une femme de mœurs chastes jusqu'alors, est coupable de délit et punissable tel que ci-dessous prescrit."

M. BERGIN: Ceci ne me paraît pas être un amendement.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'en est un; il propose de retrancher quelques mots.

M. LANDRY (Kent): Dans le cas où cet amendement serait rejeté, cela ne voudrait pas dire, je suppose, que toute la clause serait adoptée telle qu'elle est. Je suggérerai qu'au lieu de retrancher ce que l'honorable monsieur a proposé de biffer, il serait mieux de tout retrancher après les trois premiers mots "Tout homme qui" jusqu'au mot "a" de la quatrième ligne, et laisser subsister le reste de la clause jusqu'à la disposition conditionnelle. Ensuite on inclura une disposition contre le crime d'un mariage feint et ses conséquences, et on omettra la première partie relative à une promesse de mariage et la disposition à l'effet qu'une offre de mariage faite de bonne foi pourra être plaidée comme fin de non-recevoir. Je crois que si cette clause est adoptée, elle devrait être conçue en ces termes.

M. BERGIN: Je recommanderais à l'honorable monsieur d'ajouter les mots "ou toute femme," après les mots "Tout homme."

Sir JOHN A. MACDONALD: Plusieurs députés, y compris mon honorable ami de Glengarry (M. Macmaster), ont parlé de leur expérience, et je suppose que mon honorable ami de Cornwall (M. Bergin) parle également de son expérience.

M. MACKENZIE: Le député de Carleton a fait la même chose.

Sir JOHN A. MACDONALD : M. le président, je voterai pour l'amendement de mon honorable ami, à l'effet de retrancher la disposition conditionnelle, parce que sans cette disposition la clause serait moins contestable qu'elle ne l'est sous sa forme actuelle. Je voterai néanmoins contre toute la clause après que cette disposition en aura été retranchée.

L'amendement est adopté sur division.

Clause 2^{me}.

M. ABBOTT : Quant à la clause 2^{me}, je crois qu'elle devrait être adoptée, mais je ne suis pas entièrement satisfait des termes dans lesquels elle est conçue. Je ne suis pas tout à fait sûr de comprendre ce que l'on entend par un homme qui "attire ou entraîne une personne du sexe." La personne du sexe peut être entraînée dans un certain endroit au moyen d'une promesse, par la persuasion, par des paroles mielleuses, etc., et je crois que cela ne suffirait pas pour constituer un crime, d'après la manière de voir que nous avons adoptée en biffant la première clause. Je vois que dans la législation précédente sur de semblables sujets, nous avons exigé la condition que la femme fût entraînée à commettre l'offense par des faux prétextes ou par quelque fausse représentation. Dans les lois criminelles de 1869, où il est question d'une offense quelque peu semblable, on a employé les mots "par de faux prétextes, de fausses représentations, ou autres moyens frauduleux. Je recommanderai que l'on amende cette deuxième clause en insérant ces mots dans la première ligne, de manière à ce que la clause se lise comme suit :

"Quiconque, par de faux prétextes, de fausses représentations ou autres moyens frauduleux, attire ou entraîne une personne du sexe. —"

Je propose que ces mots soient ajoutés comme amendement à la clause telle que conçue.

M. CHARLTON : J'acquiesce à cet amendement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois que l'on devrait biffer les mots "vertueuse et chaste." Si une femme, quelles qu'aient pu être ses mœurs jusque-là, était entraînée par des moyens frauduleux dans une maison malfamée, elle devrait être protégée autant que la femme la plus vertueuse du pays, car il se pourrait qu'elle désirât mener une meilleure vie. Si la clause est adoptée avec ces mots, ils doivent être insérés; ils constitueraient une allégation essentielle dans l'acte d'accusation, et comme tels, ils devraient être prouvés.

Ce ne serait pas une réponse que de dire que toute personne traduite en cour criminelle est réputée innocente de l'offense tant que sa culpabilité n'a pas été prouvée. Ceci n'a pas de rapport avec cette disposition; parce que cela serait l'allégation d'un fait particulier, de même que s'il était allégué qu'une femme est âgée de vingt-un ans, il faudrait le prouver. Pour ces raisons, je propose que l'on biffe les mots "vertueuse et chaste."

L'amendement est adopté.

M. CAMERON (Huron) : Je propose que tous les mots à partir de "corroboré," dans la troisième ligne, jusqu'à "à l'égard," dans l'avant dernière ligne, soient biffés.

M. ABBOTT : Je crois que l'honorable monsieur devrait aller plus loin, et que l'on devrait également biffer ces mots "à l'égard du fait qu'elle aura été ainsi attirée ou entraînée," vu que ce sont des éléments essentiels du crime.

M. CHARLTON : Je ne crois pas que l'on devrait biffer ces mots, parce que le texte de la clause précédente rend assez claire la définition de ces offenses.

M. ABBOTT : Le mobile qu'a l'individu en attirant ou en entraînant ainsi une personne du sexe est un élément de crime, et par conséquent le témoignage devrait également être corroboré à ce sujet.

L'amendement est adopté.

M. MAACKENZIE

Section 4^{ème}.

M. TUPPER : Je crois que l'honorable monsieur devrait différer l'examen de cette clause jusqu'à ce que la Chambre ait disposé de l'autre bill concernant ce genre de preuve.

M. CHARLTON : Je ne crois pas que la demande de l'honorable monsieur soit raisonnable, parce que la Chambre a insisté sur l'insertion de cette clause comme protection contre le chantage; c'est un des points du bill qui ont été le plus discutés, et la grande majorité des membres de cette Chambre a insisté sur son insertion.

M. TUPPER : Si l'honorable monsieur ne consent pas à différer l'étude de cette clause, je serai forcé de proposer qu'elle soit biffée.

M. WOODWORTH : Puisque vous avez permis à une personne du sexe, qu'elle soit chaste ou non, d'entrer dans la tribune des témoins et de perdre la réputation d'un homme en se parjurant, il ne serait que juste et raisonnable de permettre à l'accusé de rendre témoignage.

Le bill est rapporté.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

FRAUDE A L'ÉGARD DES CONTRATS ENTRAINANT LA DÉPENSE DE DENIERS PUBLICS.

M. CASGRAIN, en proposant la deuxième lecture du bill (No 12) à l'effet d'amender l'acte intitulé : "Acte pour mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant la dépense de deniers publics," dit : M. l'Orateur, j'ai déjà eu l'occasion d'amener devant cette Chambre à deux époques différentes le projet de loi dont j'ai maintenant l'honneur de proposer la seconde lecture. J'ai rencontré, la première fois, une hostilité assez marquée de la part du gouvernement. Néanmoins je n'ai pas manqué de persévérance et j'ai présenté ce projet de loi une seconde fois, et j'ai eu alors plus de succès. J'ai réussi à faire mettre dans le corps de nos statuts une partie du projet de loi que j'ai soumis alors, mais on en a éliminé une clause particulière. L'amendement que je propose maintenant à cette loi est à l'effet d'empêcher les entrepreneurs qui ont des contrats avec le gouvernement de souscrire aucun argent dans le but d'aider aux élections. J'aurai l'occasion de revenir dans quelques instants sur les détails de ce projet de loi.

On avait formulé deux objections lors de la première et lors de la seconde introduction de ce bill, et qui peuvent se résumer comme suit : la première était plutôt une exception à la forme qu'autre chose, parce que, disait-on, cette loi devrait faire partie de la loi électorale. Eh bien ! il importe peu que la loi soit classifiée sous une catégorie particulière, pourvu qu'elle entre dans le corps de nos statuts; et il ne peut y avoir aucun inconvénient à ce qu'elle y entre par un chapitre spécial, de sorte que cette objection devrait maintenant disparaître. L'autre objection que l'on a faite dans le temps, c'est que l'on attendait le résultat d'un projet de loi analogue qui était alors devant la Chambre des Communes en Angleterre, et l'on voulait attendre la passation de ce projet de loi afin d'avoir un précédent pour nous guider. Eh bien ! depuis cette époque, ce projet de loi a été passé par la Chambre des Communes en Angleterre, et j'aurai l'honneur dans un instant, de référer à une partie de cette loi qui est à peu près semblable à celle que je présente. Je dirai aussi, si les renseignements que j'ai reçus sont exacts — et j'ai lieu de les croire exacts — qu'un projet de loi semblable, proposé par le sénateur Pendelton, et dont j'avais une copie lorsque j'ai présenté le mien l'an dernier, a été adopté par le congrès des Etats-Unis.

Eh bien ! avec ces précédents, je crois que je suis autorisé, cette année, à ramener devant la Chambre le projet de loi qui a été rejeté l'année dernière, et je me crois en même

temps autorisé à dire que je devrai réussir cette fois, puisque les raisons qui ont provoqué un vote adverse à mon projet de loi, l'année dernière, sont maintenant disparues.

Maintenant, le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre aura-t-il l'effet désiré? Je sais qu'il est très difficile de découvrir les menées secrètes qui ont lieu pendant les élections; mais il en est de même pour ce genre d'offenses que pour toutes les autres que la loi cherche à découvrir et à punir. Il y a un grand nombre de délits et même de crimes qui passent inaperçus parce que la loi ne peut pas les découvrir. Ce ne serait pas là une raison pour rejeter le projet de loi que je soumetts, car du moment que l'on pourrait mettre la main sur le coupable, la loi viendrait ensuite le punir de l'offense grave et sérieuse qu'elle devrait réprimer.

Je crois être autorisé à dire ici, et on l'admettra sans peine, que par le passé les entrepreneurs ont de fait, contribué des sommes assez considérables pour faciliter les élections et les faire remporter par le parti de leur choix afin d'assurer le succès de leurs entreprises. Il va sans dire qu'il y aurait une grande anomalie si, dans notre corps de lois qui déjà punit d'une manière assez sévère toutes les offenses tendant à corrompre le corps électoral, il ne s'en trouvait une ayant pour but de tarir de suite la source d'où viennent les maux auxquels je veux remédier. Or, si l'on empêche que des sommes considérables soient souscrites de cette manière, il est évident que l'on fera disparaître par ce moyen une cause directe et immédiate de corruption et d'achat de votes. Puisque la loi électorale a été jugée nécessaire, il faut en même temps la rendre utile et pratique en empêchant le mal que je viens de signaler.

Il y a aussi une autre raison pour laquelle ce projet de loi devrait, ce me semble, être adopté. Il est reconnu que lorsque des entrepreneurs font des avances assez considérables pour faire triompher un parti sur l'autre dans une lutte électorale, ils ne le font pas sans avoir une arrière-pensée, c'est-à-dire l'intention bien arrêtée de rentrer dans leurs fonds et, pour me servir d'un vieux proverbe français: "ils donnent un œuf pour avoir un bœuf." C'est même probablement là la cause de leur surabondante charité, si je puis me servir de ce mot, envers certains candidats. Puisque l'on admet en théorie que les argents de cette provenance sont une source de maux, pourquoi continuer le même système? Pourquoi ne pas, dès à présent, y mettre un frein?

Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à cette Chambre réussirait à empêcher le coupable, au moins par la crainte de la punition assez sévère qui en est la sanction, de continuer à faire une dépense qui certainement n'est pas dans l'intérêt du public, mais qui au contraire, tend à gangréner le corps électoral.

On a formulé contre ce projet de loi une objection, en disant qu'il aurait pour effet de priver les entrepreneurs des droits et des privilèges dont ils jouissent actuellement et qui sont communs à tous les citoyens. Eh bien! je constate une analogie entre la position que la loi actuelle fait aux entrepreneurs et celle que ce projet de loi est appelé à leur faire. En effet, la loi telle qu'elle existe aujourd'hui pourvoit à ce que nul entrepreneur ayant des contrats avec le gouvernement ne puisse être candidat ou être déclaré élu membre de cette Chambre.

Cette loi est fondée sur une raison juste et légitime qui est de mettre les membres de la Chambre dans une position parfaitement indépendante vis-à-vis de leurs collègues et du parlement. Ce n'est donc les priver d'aucun privilège que de leur dire: puisque vous ne pouvez pas vous-même vous porter candidat, vous ne pouvez pas en créer de votre choix; vous ne pouvez pas, au moyen de votre argent, c'est-à-dire des fonds que vous recevez en vertu de vos contrats avec le gouvernement, aider à faire élire des députés. Cette disposition de la loi est bien sage et ne les prive d'aucun privilège dans un cas comme dans l'autre.

J'ai eu occasion, il y a un instant, de dire que ce principe avait été admis en Angleterre et qu'il avait été inséré dans

le corps de lois du parlement de la Grande-Bretagne. J'ai sous la main les statuts de l'année 1883 et je citerai le 46-47 Vict., ch. 51, sec. 13. Cette clause défend soit le paiement de souscriptions ou l'avance d'aucuns deniers, à l'exception des sommes versées dans un but strictement légal. Je dirai en passant que cette loi est extraordinairement sévère; que les dépenses légitimes d'élection sont réduites à leur plus simple expression, c'est-à-dire à une somme excessivement minime comparée aux sommes énormes autrefois dépensées en Angleterre pour les fins électorales. La clause 13 de ce statut se lit comme suit:

"When a person knowingly provides money for any payment which is contrary to the provisions of this Act, or for any expenses incurred in excess of any maximum amount allowed by this Act, or for replacing any money expended in any such payment or expenses, except where the same may have been previously allowed in pursuance of this Act to be an exception, such person shall be guilty of illegal payment."

Eh bien! On voit qu'il est défendu de payer, souscrire ou donner aucune somme d'argent afin de rencontrer les dépenses d'élection, qui puisse dépasser la limite établie par ce statut.

Par analogie, dans notre pays, les dépenses électorales ont été restreintes par la loi et ces dépenses doivent être constatées dans un rapport certifié par le candidat élu; elles doivent être données en détail afin de permettre de contrôler chaque item de ces dépenses. Or, je le demande, à quoi servirait-il si l'on veut maintenir cette loi dans son intégrité, de permettre des souscriptions de sommes énormes ou même d'aucune somme dépassant la limite ordinaire de celles nécessaires à une élection? Comme les dépenses électorales sont maintenant réduites à leur plus simple expression, la plupart des candidats peuvent d'eux-mêmes faire ces déboursés nécessaires, et il n'est pas nécessaire qu'ils aient recours à des étrangers pour les aider de leurs deniers.

Je ne répéterai pas, M. l'Orateur, ce que j'ai déjà dit dans deux ou trois occasions différentes à propos de ce projet de loi; je dirai seulement que je suis convaincu que la moralité publique y gagnerait si on restreignait, comme le veut la loi actuelle, toutes les dépenses électorales à une somme extrêmement minime.

Je vais maintenant indiquer quels sont les cas que la loi devrait atteindre. Voici le projet de loi en quelques mots:

"Quiconque, dans le but d'aider aux élections des membres du parlement du Canada ou de la législature de quelque une des provinces du Canada, pendant l'exécution de son entreprise....."

Un entrepreneur, pendant la durée de son contrat, est réellement sous la dépendance du gouvernement; il a jusqu'à un certain point un caractère officiel; il n'a pas sa liberté d'action pleine et entière puisqu'il se trouve pour ainsi dire en face de son créancier, lequel doit exiger de lui l'accomplissement en entier de ce contrat, et peut en rendre les conditions plus ou moins dures, plus ou moins difficiles dans l'acceptation des travaux faits en vertu de ce contrat.

Eh bien! en vertu de cette loi, tant que ce contrat existera, il ne pourra pas souscrire au fonds électoral. De plus, si ayant exécuté son contrat, il n'en a pas encore reçu le paiement, il sera encore privé du droit de souscrire pour les fins électorales. Et cette limitation devra s'étendre aux douze mois qui auront précédé l'élection et aux douze mois qui suivront l'élection. Enfin, s'il contracte de nouveau et s'il lui est encore dû des deniers en vertu de ce nouveau contrat, il sera également exclu du droit de pouvoir faire une souscription électorale. S'il enfreint ces prohibitions, il est soumis à une pénalité qui peut aller jusqu'à \$1,000. Mais cette sanction serait illusoire s'il lui était permis de se libérer immédiatement sans qu'il lui en coûtât autre chose que le paiement de cette pénalité; mais, si on attache une peine infamante à ce délit, si on y ajoute l'emprisonnement, lequel peut varier d'un mois à douze mois, à la discrétion du tribunal, on conçoit facilement qu'un homme qui ne veut

pas perdre son nom et sa réputation, n'osera pas encourir la peine de l'emprisonnement.

Si la pénalité n'était que de l'amende, on comprend qu'il serait très facile de se tirer de ce mauvais pas, surtout pour un homme dont la fortune est assez élevée, et cela se voit tous les jours devant les tribunaux de police où un homme condamné à \$20 d'amende pour avoir donné un coup de poing en applique un autre et s'estime content de payer de nouveau cette amende. Donc, l'amende seule ne serait pas une punition suffisante et je crois que la crainte de l'emprisonnement aura l'effet d'arrêter complètement ces souscriptions qui ne sont pas faites dans l'intérêt du public, mais qui le sont plutôt dans l'intérêt des entrepreneurs.

Avec ces considérations, M. l'Orateur, je soumetts ce bill à cette honorable Chambre, et j'espère qu'il recevra cette année une considération plus bienveillante que l'année dernière.

J'aurais désiré que le gouvernement eût lui-même présenté cette mesure qui intéresse l'ordre public, mais j'aime à croire que le gouvernement, cette année, n'y sera pas hostile et qu'au contraire il l'envisagera d'une manière favorable et que ce projet deviendra loi.

M. BERGERON : Je ne veux pas entrer dans le mérite du projet de loi maintenant soumis, mais je me permettrai de demander au promoteur de ce bill s'il est constitutionnel de légiférer dans ce parlement pour ce qui touche aux législatures provinciales. La première clause de ce bill dit ceci :

"Quiconque, dans le but d'aider aux élections des membres du parlement du Canada ou de la législature de quelque une des provinces du Canada....."

M. CASGRAIN : Si mon honorable ami veut me permettre, je lui dirai que nous avons discuté cette question l'an dernier, devant le comité auquel ce bill fut renvoyé. Ce point a été débattu très longuement, et nous avons décidé que nous avions ce droit, et la loi a été passée tant pour ce qui regarde les législatures provinciales, que pour le parlement fédéral. Le principe est donc admis par la loi qui a dû être passée.

Sir HECTOR LANGEVIN : M. l'Orateur, en réponse à l'honorable député de L'Islet (M. Casgrain), je dois dire que je suis d'accord avec lui qu'il est bon, qu'il est convenable d'empêcher la corruption dans les élections, et tel étant le principe du bill, j'en ai pas d'objection, dans les circonstances, à la seconde lecture du bill, sans toutefois en accepter les détails. Je ne suis pas prêt à admettre les détails de ce bill; quoique cette mesure soit courte, néanmoins c'en est une qui devra être considérée attentivement, parce qu'elle regarde non-seulement les membres de cette Chambre, mais aussi les électeurs dans le pays. En conséquence, je dois m'attendre à ce que l'honorable député fera une motion pour renvoyer ce bill à un comité spécial, avant qu'il soit considéré par un comité de toute la Chambre, afin que la mesure soit bien digérée. Je ne prétends pas que l'honorable député n'a pas apporté toute l'attention nécessaire à sa mesure, mais comme il le sait très bien, plusieurs têtes ensemble valent mieux qu'une seule, et, conséquemment, je lui demanderai de renvoyer ce bill à un comité spécial comme l'a été la première mesure, il y a un an ou deux.

Je suggérerais, si l'honorable monsieur veut bien y consentir, que le bill soit lu la seconde fois et renvoyé à un comité spécial composé de lui-même et de MM. Amyot, Patterson (Essex), Rykert, Mulock, Brecken et Tupper (Picton). Si l'honorable monsieur préfère un comité de neuf, nous pouvons ajouter deux autres noms.

M. BLAKE : L'honorable monsieur ne croit pas, dit-il, que cette mesure doive influencer sur les électeurs du pays. C'est le besoin de cette mesure qui influe sur ces électeurs.

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous pouvons différer d'opinion à ce sujet; mais si nous jetons un regard en arrière, M. CASGRAIN.

nous trouverons peut-être des circonstances au sujet desquelles nous pourrions nous accorder. Il est peut-être préférable de ne pas nommer de localités ni de noms.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

M. CASGRAIN : Je propose que le bill soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Amyot, Patterson (Essex), Rykert, Mulock, Brecken, Tupper (Picton), Cameron (Huron), Cameron (Victoria), et de l'auteur de la motion.

La motion est adoptée.

ENGRAIS AGRICOLES.

M. MASSUE : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 38) à l'effet de prévenir la fraude dans la fabrication et la vente des engrais agricoles.

Le but visé par ce bill est de protéger les cultivateurs contre l'achat d'engrais falsifiés, en obligeant le fabricant à déclarer quelle est la qualité des engrais qu'il offre en vente, et en lui imposant une amende dans le cas où il ne se serait pas conformé à cette obligation.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

M. MASSUE : Je propose que le bill soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Farrow, Orton, Bourbeau, Benoit, Allison (Hants), Sriver, Fisher, Trow, et de l'auteur de la motion.

La motion est adoptée.

BUREAU DE L'AGENT DES SAUVAGES A TORONTO.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Cook, concernant l'agent des Sauvages à Toronto, etc.

M. COOK : Lorsque la Chambre a suspendu sa séance hier soir, je venais de citer un extrait de la loi d'Ontario pour montrer qu'un homme occupant une position sous ce gouvernement ou sous celui d'Ontario, ou retirant un salaire de l'un ou de l'autre de ces gouvernements, n'était pas éligible à la législature locale d'Ontario. Je soutiens que la nomination de M. H. H. Thompson, par un arrêté du conseil rendu le 31 janvier 1883, le rendait inéligible à la législature locale. S'il en est ainsi, et il ne peut y avoir de doute à ce sujet—le gouvernement, en faisant cette nomination, commettait une grande inconvenance, pour ne pas dire plus, parce qu'il devait savoir à cette époque que M. Thompson allait se porter candidat à la Chambre locale. Je crois que le mot inconvenance est une expression très modérée. J'oserais dire que c'était un outrage pour les électeurs du comté de Simcoe-Est que de les placer dans la position dans laquelle on les a mis en rendant inéligible un des candidats de ce comté à la législature locale; car eût-il été élu, il n'aurait pu prendre son siège, ce qui aurait nécessité une nouvelle élection et par conséquent entraîné des dépenses considérables pour le public. Ce monsieur, toutefois, n'a pas été élu.

J'ai dit précédemment, en parlant au sujet de cette motion, que j'étais surpris que M. Thompson eût déclaré aux électeurs de cette circonscription qu'il n'avait été nommé à aucun emploi par le gouvernement fédéral. Est-il possible que ces messieurs d'Ottawa, réunis en conseil des ministres, aient rendu, à l'insu de M. Thompson, cet arrêté le nommant à cette position? Je ne dirai pas s'ils l'ont ou non instruit de la chose, mais je crois être l'interprète de l'opinion publique lorsque cette nomination a été connue, en disant que M. Thompson devait parfaitement savoir qu'elle avait été faite.

Or, M. l'Orateur, voici les deux points que je désire signaler à cette Chambre, relativement à la candidature de M. Thompson et au transfert du bureau de Toronto à Ottawa, savoir, que le transfert de ce bureau a donné lieu à une augmentation de dépenses pour le pays, de \$7,000 à \$10,000 par année, et que la nomination de M. Thompson a été un

acte très injudicieux, pour ne pas dire plus. J'ai dit, dans une occasion antérieure, que les dépenses seraient de \$7,000; mais des nominations de ce genre entraînent des dépenses incidentes dont je n'ai pas tenu compte, telles que le chauffage, l'éclairage, le loyer et, ainsi du reste, qui doivent être fournis aux titulaires des emplois, à part du salaire, qui s'élève, je suppose, à au moins \$200 de plus. Cela porte les dépenses à environ \$10,000. Mais je suppose que les membres de ce gouvernement regarderont cela comme une faute très insignifiante. Lorsqu'ils manipulent des millions, lorsqu'ils demandent à la population de ce pays d'avancer millions sur millions pour d'autres entreprises, ils pensent que cette population a presque oublié les petites dépenses qui ont été augmentées grâce à la conduite extravagante du gouvernement actuel; mais je doute que le public oublie, aux prochaines élections générales, de demander compte à ces messieurs de ceci et des autres dépenses qui ont été augmentées dans l'administration du pays. J'ai dit dans une autre circonstance, qu'un de ceux qui avaient été nommés agents des sauvages avait aussi été nommé agent des terres des sauvages, quelques années auparavant.

Je crois que si l'on eût cru la chose nécessaire et si l'on eût décidé de transférer ailleurs le bureau de Toronto, c'eût été un acte de prudence de la part du gouvernement que d'avoir confié la charge à ces personnes et d'avoir combiné la charge d'agent des terres des sauvages avec celle d'agent des sauvages. J'ai dit aussi qu'à Parry-Sound, il y avait une agence des terres des sauvages qui rendait d'éminents services au pays. Le capitaine Skeene, l'agent chargé de ce bureau à Parry-Sound, est un officier très capable et un homme qui peut faire beaucoup plus de travail qu'il n'en a à faire. Il n'a à s'occuper que de quelques sauvages sur la rive nord jusqu'à Shewanigog, ou peut-être un peu plus loin, jusqu'à la rivière des Français. Mais les devoirs de cette charge sont loin de l'occuper constamment. Il surveille le paiement des sauvages, il prend soin des terres. Ses devoirs auraient pu être étendus jusqu'aux îles du Chrétien. C'est aussi loin que Penetanguishene. La distance est peut-être un peu plus longue, mais les voies de communication pour y arriver sont beaucoup plus faciles qu'elles ne le sont pour aller à Penetanguishene, parce qu'entre Penetanguishene et les îles du Chrétien, il y a un espace ouvert que les gros navires mêmes ne peuvent traverser pendant une tempête.

Je vais attendre avec beaucoup d'intérêt la production de ce document. J'ignore si l'on n'a pas fait d'autres nominations à part celles que j'ai pu découvrir. Comme je l'ai déjà dit, neuf de ces messieurs ont été nommés pour remplir les vacances causées par le transfert du bureau de Toronto à Ottawa, mais il peut ce faire que ce nombre ait été accru dans des proportions assez considérables. Je ne sais pas et je ne serai pas en position de savoir et de dire au pays par l'intermédiaire de cette Chambre, jusqu'à ce que les documents aient été produits, quel est le montant de dépense additionnelle imposé au pays par le transfert de ce bureau. Je ne dirai rien de plus à ce sujet. J'avais l'intention de dire autre chose que je ne dirai pas en l'absence du premier ministre, qui n'est pas à son siège ce soir. En conséquence, je vais tout simplement placer entre vos mains la résolution que je propose.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je ne m'opposerai pas à ce que l'on accède à la demande de l'honorable député, mais je suis certain que lorsque les documents seront produits, l'honorable député verra qu'il y avait d'excellentes raisons pour le changement.

Motion adoptée.

LE MAJOR GÉNÉRAL LUARD.

L'ordre du jour relatif à la motion suivante, dont M. Mulock a donné avis est ensuite appelé, savoir: Qu'il soit produit copie de toutes lettres contenant des plaintes relatives à la conduite du major général Luard à Cobourg ou

ailleurs, adressées par le colonel A. T. Williams, M.P., ou toutes autres personnes ou personnes au gouvernement ou à aucun membre du gouvernement relativement à ces questions.

M. MULOCK: Je demanderai au gouvernement de permettre que cette motion soit remise à plus tard, pour la raison que l'honorable député d'Ottawa (M. Wright) désirait être présent lorsque la motion serait proposée, et qu'il lui a été impossible d'être présent ce soir.

M. L'ORATEUR: Les avis de motion ne peuvent être remis à plus tard, excepté à la demande du gouvernement.

M. CARON: Si l'honorable député le désire, la présentation de la motion peut être différée.

M. MULOCK: Je comprends que l'honorable ministre de la milice, au nom du gouvernement, demande qu'elle soit différée. Cela obviara à la nécessité de renouveler l'avis de motion.

HAVRE DE PORT-STANLEY.

M. WILSON: Je demande copie de tous relevés relatifs à la perception et à la dépense des recettes du havre de Port-Stanley, indiquant en détail les péages perçus sur tous les articles et dans quelles localités, et pour quels travaux, des dépenses ont été faites par la compagnie du chemin de fer Grand Occidental aux termes de l'affermage de ce havre. Aussi, copie de tous rapports des ingénieurs du gouvernement concernant la condition de ce havre et la manière dont la compagnie a rempli ses obligations aux termes de son bail, depuis la date du dernier rapport. Avec la permission du gouvernement et de la Chambre, je désirerais ajouter les mots suivants: "Aussi copie de tout rapport des ingénieurs du gouvernement, des levées hydrographiques relatives au havre de Port-Stanley."

Sir HECTOR LANGEVIN: Je dois dire à l'honorable député que ce serait là une nouvelle motion, vu qu'il est question d'un sujet nouveau. La motion principale s'applique au département du revenu de l'intérieur; ceci s'applique à mon département. L'honorable député ferait mieux de donner avis de cette nouvelle demande; je ne crois pas devoir m'y opposer.

M. WILSON: Dans tous les cas on me permettra peut-être de donner quelques-unes des raisons pour lesquelles je demande ces renseignements. On se souvient qu'il y a, un certain d'années, un chemin de fer nommé le chemin de fer de London et de Port-Stanley a été construit de la ville de London à Port-Stanley. A cette époque, le gouvernement loua le havre à la compagnie du chemin de fer à condition que celle-ci affecterait et les péages et les revenus du port à entretenir le havre en bon état de réparations; la compagnie s'engageait de plus à faire au gouvernement des rapports annuels indiquant la manière dont l'argent aurait été dépensé, et dans quel but la dépense aurait été faite.

Je crois que pendant tout le temps où le chemin de fer de London et Port-Stanley a été exploité comme chemin de fer indépendant, ces rapports annuels ont été faits assez régulièrement, mais lorsque le chemin est été loué au Grand Occidental, il est passé sous le contrôle de cette compagnie et je n'ai pu découvrir, à l'aide des documents publics, si depuis lors on a fait des rapports aussi complets qu'apparaissant. Depuis qu'il est passé entre les mains du Grand-Tronc je ne sais pas si, comme règle générale, les rapports nécessaires ont été faits. Je crois qu'il est de la plus haute importance que nous ayons ces rapports, afin que nous puissions savoir si l'argent reçu par la compagnie a été dépensé à cet endroit.

C'est un fait bien connu que ce port, étant situé environ à mi-chemin entre l'est et l'ouest, est d'une très grande importance pour les navigateurs montant ou descendant les lacs. Je suppose, M. l'Orateur, que si le gouvernement

eût compris l'importance de ce port, et s'il s'était vu dans la possibilité de dépenser un certain montant d'argent pour les réparations du havre pendant l'année qui vient de s'écouler, la population aurait eu à déplorer moins de pertes de vie sur le lac.

Quelles que puissent être les fautes du gouvernement, et quelque mauvaise que puisse être notre opinion à son égard, je crois, M. l'Orateur, qu'il est de beaucoup préférable qu'il reste en possession de ces ports et qu'il s'intéresse à leur entretien et à leur amélioration, au lieu de les laisser entre les mains de compagnies privées. Je dois dire ici que je regrette beaucoup qu'on ne nous ait pas donné des renseignements complets et détaillés qui eussent pu nous permettre de nous assurer si ce port est entretenu ou non dans la condition requise. Si tout ce qu'exigeait l'importance du port n'a pas été fait, alors il est absolument nécessaire que le gouvernement adopte une nouvelle ligne de conduite pour mettre ce port dans un état convenable. Je propose donc cette résolution dans l'espoir que je recevrai tous les renseignements nécessaires, et dans que le gouvernement verra s'il ne peut pas rendre ce havre plus commode qu'il ne l'est aujourd'hui, ou du moins si quelque autre chose ne peut pas être fait pour protéger les pauvres gens de cet endroit.

Motion adoptée.

DRAGAGE A JEMSEG, N.-B.

M. KING: Je demande un ordre de la Chambre pour copie des rapports d'exploration faites en vue d'exécuter des travaux de dragage à Jemseg, comté de Queen, N.-B., et de toute correspondance s'y rapportant. Aussi, les noms des personnes qui ont fait ces explorations et le montant payé à chacune.

Mon but en proposant cette motion est d'appeler l'attention de l'honorable ministre des travaux publics sur l'importance qu'il y a de parachever les travaux déjà commencés à cet endroit. Je dois dire qu'avant la confédération, le gouvernement local du Nouveau-Brunswick avait entrepris de draguer le chenal à Jemseg, chenal qui est le débouché du Grand Lac et de la rivière Saint-Jean. Je puis ajouter que le montant du trafic qui passe sur ce lac, par voiliers ou autrement, est très considérable, et que les inconvénients éprouvés par les personnes engagées dans le commerce sont très sérieux. Je crois que les deux gouvernements ont dépensé quelque argent en faisant des améliorations en cet endroit. Il y a un an ou deux, on s'est adressé au gouvernement pour faire parachever les travaux, et à la dernière session une somme de \$5,000 a été mise dans les estimations pour être dépensée à cet endroit spécial pendant l'été dernier, d'après ce que j'ai supposé.

Je dois dire de plus, M. l'Orateur, que le désappointement éprouvé par le peuple des environs a été très grand en conséquence des inconvénients très graves et des pertes sérieuses qu'ils éprouvent faute d'améliorations dans le chenal de Jemseg. Il est de fait que pendant toute la dernière saison un nombre considérable de navires faisaient le commerce entre ce lac et des ports américains, faisant des voyages qui duraient parfois un mois. Vu la condition du chenal, ils étaient obligés dans bien des cas de prendre des cargaisons moins considérables, et pendant une partie de la saison ils n'ont pu prendre que les deux tiers d'une cargaison à chaque voyage.

Je m'étonne que le ministre n'ait pas jugé à propos de faire draguer à Jemseg. Le gouvernement a à sa disposition dans le Nouveau-Brunswick un cure-môle à vapeur très convenable pour le genre de travaux requis dans ces eaux, je veux parler du cure-môle à vapeur, le *New Dominion*. Je désirais m'assurer où ce cure-môle avait été employé durant la dernière saison, et en feuilletant le rapport du ministre des travaux publics, j'ai découvert que c'était à la Nouvelle-Écosse, de l'autre côté du détroit de Fundy, à Digby, où je ne

M. WILSON.

crois pas qu'il ait pu être employé d'une façon bien profitable. En ouvrant ce rapport je trouve ce qui suit:—

Le 12 mai 1883 on a commencé à draguer au quai public à Digby, N.-E., et à la fin de l'exercice, 6,235 verges cubes de glaise, de vase bleue et de pierre avaient été enlevées. Vu la hauteur de la marée à Digby—de 26 à 30 pieds—et vu le fait que le cure-môle est arrangé de façon à ne pouvoir creuser qu'à une profondeur de 18 pieds seulement, on ne pouvait creuser que pendant trois heures seulement entre les marées; de là le retard et l'augmentation des dépenses.

J'ignore quelle est l'importance des travaux à Digby, et naturellement il peut se faire qu'ils soient d'une haute importance. Je ne veux pas dire que le cure-môle n'aurait pas dû être envoyé de la rivière Saint-Jean à Digby, vu que le député de ce comté se trouve dans la même position vis-à-vis le gouvernement que je le suis moi-même. Quelque raison spéciale doit avoir influencé le ministre en cette affaire, et j'ai hâte d'obtenir le rapport des levées hydrographiques qui ont été faites, afin que je puisse comprendre ce qui en est. J désire ardemment que le ministre consente à prendre cette question en considération et à se procurer de nouveaux renseignements, et j'espère que, si c'est possible, il consentira à prendre des mesures pour que les travaux dont j'ai parlé soient exécutés l'an prochain. S'il envoie le cure-môle à Jemseg au printemps prochain, il pourra trouver un mois d'ouvrage pour ce dragueur, qui pourra être constamment occupé.

Sir HECTOR LANGEVIN: Si l'honorable député avait eu la bonté de m'informer qu'il soulèverait la question du dragage à Digby à l'occasion de sa motion, j'aurais été en mesure de lui répondre. Mais malheureusement il a oublié d'en parler, et conséquemment je ne suis pas en position de déclarer quel est le nombre exact de jours pendant lesquels le cure-môle a été employé, ni pourquoi il a été employé, ni s'il a été employé constamment, etc. Mais si l'honorable député juge à propos d'inscrire un autre avis de motion relativement à la jetée de Digby, je pourrai lui fournir tous ces renseignements.

Comme il l'a fait remarquer, ce ne peut être pour des raisons politiques que le cure-môle en question a été envoyé à la jetée de Digby, car le comté dans lequel se trouve cette jetée est représenté par un honorable député qui siège du côté de l'opposition en cette Chambre, et avec lequel l'honorable député de King s'accorde politiquement. Si j'ai envoyé le cure-môle à Digby, c'est parce que ses services y étaient requis. Peut-être qu'il y a eu du temps de perdu et que l'on aurait fait plus de travail ailleurs. Ce n'est pas notre faute à nous. Si, à cause des marées le cure-môle ne peut travailler qu'un nombre d'heures par jour, nous ne pouvons pour cela l'envoyer ailleurs et abandonner les travaux de la jetée qui, étant très importants, ne pouvaient être négligés. Que le comté où se trouve cette jetée ait été représenté par un de ses partisans ou par un de ses adversaires en cette Chambre, le gouvernement n'a pas négligé ces travaux, et lorsqu'il a été nécessaire de draguer, le dragage a été fait.

Pour ce qui est du dragage à Jemseg, l'honorable député verra dans le rapport les raisons pour lesquelles les travaux n'ont pas été commencés. Mon attention a été spécialement attirée sur ces travaux par l'honorable ministre des finances, qui vient de cette province, mais je ne suis pas en position d'accéder à ses désirs. Je ne dis pas qu'on ne réglera pas cette question dès cette année; je m'en occupe actuellement en préparant le travail de l'année. L'honorable député aura les documents demandés, et s'il désire de plus amples renseignements au sujet des travaux exécutés à Digby, il n'a qu'à inscrire son avis de motion, et je lui donnerai tous les renseignements dont il a besoin.

Motion adoptée.

MALLES DANS LE COMTÉ DE LOTBINIERE.

M. RINFRET, en demandant copie des requêtes, correspondance, rapports et papiers de toutes sortes concernant

l'établissement d'une malle quotidienne dans les paroisses de Saint-Gilles, Saint-Patrice et Saint-Sylvestre, dans le comté de Lotbinière, dit: M. l'Orateur, je désire faire remarquer à l'honorable maître général des postes que le service des malles est tout à fait insuffisant dans les paroisses de Saint-Gilles, Saint-Patrice et Saint-Sylvestre. Ces trois paroisses ne reçoivent la malle que trois fois par semaine. En outre le mode de distribution est tout à fait défectueux, comme le prouvent les faits suivants: La malle arrive à la station de Craig's Road à 9½ du soir par le train de Québec. Le courrier part immédiatement pour se rendre, en suivant le chemin de Craig, dans les paroisses de Saint-Gilles, Saint-Patrice, Saint-Sylvestre et jusqu'à Leeds, dans le comté de Mégantic. Il redescend dans le cours de la soirée, pour remettre la malle au même train qui arrive de neuf heures à neuf heures et demie à la station de Craig, de sorte que les lettres et les papiers de toutes sortes vont se promener, pendant toute une journée à Richmond, pour ne redescendre que le lendemain matin par le train venant de Montréal, lequel train n'arrête pas à la station de Craig. Il arrive ainsi que la malle de l'ouest, et celle venant de Montréal doivent descendre jusqu'à Lévis pour ne remonter que le lendemain soir par le train qui arrive à Craig's Road à neuf heures et demie, de sorte que ces gens ne reçoivent leurs malles que deux ou trois jours après qu'elles ont été envoyées, et l'on comprend qu'il doit en résulter des inconvénients considérables.

Je suis informé qu'il y a une couple d'années, les électeurs des paroisses de Saint-Patrice et de Saint-Sylvestre ont signé une requête demandant leur accorder la malle tous les jours par le chemin de fer Québec Central. Cette requête a été mise entre les mains du maître général des postes, mais leur demande n'a jamais été accordée. On me dit aussi que la paroisse de Saint-Gilles, vers le même temps, a demandé la malle tous les jours, et que ceux qui ont fait cette demande n'ont pas reçu de réponse. Tout dernièrement, — il y a deux ou trois mois — les trois paroisses de Saint-Sylvestre, Saint-Patrice et Saint-Gilles, ont signé conjointement des requêtes demandant la malle tous les jours, et le gouvernement a encore refusé leur demande.

Eh bien! M. l'Orateur, je crois devoir faire remarquer à l'honorable maître général des postes que ces trois paroisses, érigées sur le chemin de Craig, sont des paroisses d'une grande importance; elles sont situées dans un des plus jolis endroits du pays et sont en outre très avancées au point de vue agricole. Je crois même qu'elles sont plus avancées que la plupart des paroisses de la province de Québec. Il y a là, ainsi que dans la paroisse de Leeds, comté de Mégantic, des éleveurs de bestiaux; je crois que cela vaut la peine de faire quelques dépenses pour leur accorder la malle tous les jours.

Si l'honorable maître général des postes était disposé à accorder ma demande, voici ce que je suggérerais, comme étant le mode de distribution le plus facile et le plus avantageux. La malle devrait être déposée à Craig's Road à six heures du matin au lieu de neuf heures et demie du soir, à bord du train qui descend de Montréal. Alors le courrier partirait de suite et monterait dans les paroisses de Saint-Patrice, Saint-Sylvestre et Saint-Gilles pour redescendre dans l'après-midi et donner la malle au train de neuf heures et demie qui vient de la Pointe-Lévis; la malle irait alors à Richmond pour redescendre à Québec le lendemain matin. De cette manière tous ces gens recevraient la malle de l'ouest de suite et la malle de l'est irait à Richmond et retournerait à Québec le lendemain matin; il n'y aurait ainsi que la nuit qui serait perdue, ce qui ne serait pas un inconvénient parce que c'est le temps pendant lequel les gens ne peuvent pas recevoir leurs malles. Je crois que ce système serait beaucoup plus avantageux et pas plus dispendieux. Il devrait même être plus économique parce qu'un courrier de jour doit coûter moins cher qu'un courrier de nuit. Eh bien! si l'honorable maître général des postes

voulait établir ce nouveau mode de distribution et accorder la malle tous les jours, ces gens seraient très satisfaits. Il est réellement curieux de voir que des paroisses si importantes n'ont pas encore le bénéfice d'une malle quotidienne, et je suis convaincu que si l'honorable maître général des postes connaissait leur importance, il n'hésiterait pas un seul instant à leur accorder cet acte de justice.

J'espère donc que cette demande sera prise en grande considération par le gouvernement.

Motion adoptée.

DOUANE ET BUREAU DE POSTE D'AMHERSTBURG.

M. PATTERSON (Essex): Je demande copie des rapports des architectes se rattachant au choix d'un emplacement pour les bureaux de douanes et de poste d'Amherstburg.

Je dois dire que j'ai besoin de ce rapport comme supplément à la motion adoptée l'autre jour demandant un état indiquant les lots à bâtir offerts pour les bureaux de douane et de poste à Amherstburg, et les prix auxquels ces lots ont été offerts au département des travaux publics. Je ne crois pas qu'un état de cette nature, s'il n'est accompagné d'explications de la part des architectes qui ont évalué les lots et ont fait rapport au département, puisse donner satisfaction ou être de nature à donner des renseignements suffisants.

En 1880, et plus tard, en 1881, la question de la construction d'un bureau de douane à cet endroit a été soumise avec instance à l'attention du ministre des travaux publics, et finalement, en 1882, un amendement a été inséré dans les estimations dans le but de pourvoir à la construction de cet édifice. On n'a pas prétendu alors que la ville eût droit, vu son importance, d'avoir un bureau de poste, mais vu sa position sur le chenal principal de la grande chaîne des lacs, et vu son importance comme dépôt de charbon, et comme endroit de ravitaillement pour les navires, il a été considéré comme ayant raisonnablement droit à un bureau de douane; et l'on a eu l'habitude en pareil cas de ménager un local pour le bureau de poste dans le même édifice. L'emplacement choisi est à 40 verges du bureau de poste actuel et à moins de 400 verges de la maison qui a été occupée par la douane depuis 50 ans. L'emplacement se trouve près de la rivière, et l'on verra, je crois, par le rapport des architectes, qu'il a été choisi pour des raisons très sages, au nombre desquelles je puis citer la proximité de la douane aux bureaux d'affaires des armateurs et des propriétaires de navires faisant escale à cet endroit.

On a aussi jugé à propos de construire près de la rivière, pour la raison qu'il n'y a dans la ville ni aqueduc ni système d'égout suffisant, de sorte qu'il était essentiellement nécessaire que l'édifice fut près de la rivière. M. Tracy, un architecte de London, Ontario, un monsieur que je n'ai pas le plaisir de connaître, a été envoyé par le gouvernement pour examiner les divers emplacements qui étaient offerts. Il fit un rapport et recommanda l'emplacement qui a été choisi par le gouvernement plus tard — propriété qu'il évaluait \$2,800 à \$3,000. Vers le même temps, M. Scott, un architecte de Windsor, fut aussi employé pour s'enquérir de l'opportunité de choisir cet emplacement ou un autre le long de la rivière. Il l'évalua à une somme beaucoup moins élevée — à environ \$1,800. Il déclara qu'il était nécessaire de se procurer un emplacement près de la rivière et consulta le maire, le *reeve*, et les conseillers d'Amherstburg, qui furent presque unanimes à déclarer qu'il fallait trouver un emplacement sinon sur les bords du moins, à peu de distance de la rivière. Bon nombre de personnes voulaient que l'édifice fût construit sur leur propriété, afin de profiter de la plus-value que cela lui donnerait, mais comme les édifices publics sont construits dans l'intérêt public et non dans celui des particuliers, ces offres, dont plusieurs étaient à des prix moins élevés que celui qui a été payé pour l'emplacement choisi, et qui s'appliquaient à des propriétés qui auraient été absolument sans valeur pour les bureaux de la douane, n'ont pas été acceptées.

Je crois que lorsque les documents seront produits, l'on verra que le choix qui a été fait par le département des travaux publics est pleinement justifié. Je suis tout à fait convaincu que ce choix sera considéré comme satisfaisant pour la localité, et ce qui est beaucoup plus important, qu'il sera considéré comme satisfaisant par les armateurs ou par les marins qui auront occasion de faire escale dans ce port pour faire du charbon et pour d'autres fins.

L'honorable chef de l'opposition a eu occasion de parler, dans un discours qu'il a fait dans le pays il y a quelque temps, de quelques remarques que j'avais faites. Je n'ai jamais eu occasion auparavant de parler de ses remarques, et tout en étant convaincu qu'il était justifiable de les faire, vu qu'il les basait sur un rapport du journal le *Mail*, tout ce que j'ai à dire c'est qu'on a mal interprété ma pensée en cette occasion, et que je n'ai pas prononcé les paroles qu'on m'a prêtées dans ce compte-rendu. Ce que j'ai dit relativement à l'édifice a été dit par plaisanterie, et je suis tout à fait convaincu que si l'honorable député avait su cela, il ne se serait pas servi de mes paroles comme il s'en est servi.

M. BLAKE : Peut-être que l'honorable député voudra bien répéter ici sa plaisanterie ?

M. PATTERSON : Il n'est guère nécessaire, je crois de répéter ici des paroles prononcées à l'occasion des réjouissances qui ont eu lieu immédiatement après les élections de 1882. En tant que cela me concerne, et en tant que cela concerne mon collègue de la circonscription électorale d'Essex-Sud, quel qu'ait été le sentiment local à ce sujet, nous croyons que tout le monde sera pleinement convaincu que l'emplacement choisi était le meilleur que l'on pût choisir pour y ériger les bureaux de douane. Le choix a été fait, comme je l'ai dit, par les architectes agissant indépendamment l'un de l'autre et expédiant leurs rapports au chef des architectes à Ottawa, qui a finalement choisi l'emplacement en question. Cette décision finale repose sur ce monsieur et aussi sur les larges épaules de l'honorable ministre des travaux publics.

Sir HECTOR LANGEVIN : Les documents seront produits. Je puis dire qu'autant que je puis me rappeler, le choix du lot a été fait sur les rapports d'architectes qui avaient été envoyés sur les lieux dans le but spécial d'examiner les emplacements qui étaient offerts. L'ingénieur en chef m'a fait un rapport en conséquence, et j'ai recommandé à mes collègues l'emplacement qui a été définitivement choisi. Comme le dit mon honorable ami, je crois que je porterai sur mes épaules le poids de cette responsabilité si cela est nécessaire.

Motion adoptée.

SAISIE DE BARILS A L'HUILE DE CHARBON DANS ESSEX.

M. PATTERSON (Essex) : Je demande copie des rapports et de la correspondance concernant la saisie de barils à l'huile de charbon à Sandwich, Windsor et Walkerville. Lorsque les plaintes relatives à ces saisies me sont d'abord parvenues, il y a de cela quelques jours, j'ai cru que c'était encore une attaque insidieuse de mon ancien ennemi, le ministre des douanes, au sujet de certaines propensions de mes commettants ; mais je constate que j'étais dans l'erreur et que ces saisies ont été pratiquées en vertu de la loi concernant le revenu de l'intérieur. Les droits sur ces barils à huile de charbon avaient été acquittés à leur entrée dans le pays, l'huile de charbon avait été employée, et les barils se trouvaient dans des remises ou hangars ; mais le zèle et l'activité des officiers du revenu de l'intérieur étaient tels qu'ils les ont saisis parce qu'ils n'étaient pas marqués.

Je vois que la punition infligée aux gens pour avoir eu ces barils en leur possession est une amende variant de \$1 à \$10. Je crois que le département devrait avoir le soin d'avertir le public de ce fait, car les gens qui ont formulé

M. PATTERSON (Essex)

ces plaintes se sont fait enlever de vingt à trente barils. En m'écrivant ils me disent qu'ils ignoraient absolument l'existence d'une pareille loi ; qu'ils n'ont jamais eu le moindre désir de frustrer, en quoi que ce soit, le revenu de ce qu'il lui est dû, et qu'ils n'auraient pas enlevé ces marques des barils s'ils eussent su qu'en ce faisant il se mettaient en contravention avec la loi. Cela étant, je prie l'honorable ministre du revenu de l'intérieur de se montrer indulgent pour cette fois, envers ces personnes, et de les avertir de n'y plus retourner.

Je ne crois pas qu'il leur arrive jamais de déranger de nouveau l'honorable ministre. Aucun de mes commettants ne désire éluder la loi. Le ministre des douanes et ses mignons nous ont traités avec tant de libéralité que nous n'avons nul désir d'é luder la loi, tant en ce qui concerne la douane que le revenu de l'intérieur, ce dernier département surtout. Je crois que dans le cas actuel, l'amende devrait être remboursée, et je suis convaincu que ce qui vient d'arriver empêchera toute action de cette nature d'ici à longtemps.

Motion adoptée.

SALAIRES DES EMPLOYÉS SUR LE CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

M. DAVIES : Je demande un état comparé indiquant les noms, charges ou positions, salaire annuel et date de l'entrée au service des fonctionnaires employés sur l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, dans les divisions suivantes : bureau du surintendant, service de la voie, département des machines et du matériel et bureau de la comptabilité. Aussi les noms et la moyenne du salaire mensuel payé respectivement aux chefs de trains, ingénieurs-mécaniciens et chefs de gares, sur les dites lignes.

Les employés du chemin de fer de l'Île croient qu'il existe une différence injuste entre les gages qu'ils reçoivent et ceux payés aux hommes faisant le même travail sur le chemin de fer Intercolonial. Je ne suis pas en position de déclarer jusqu'à quel point cette différence existe, et c'est dans le but d'obtenir des renseignements à ce sujet que je demande l'état en question. J'aurai naturellement, à une époque ultérieure, l'occasion de démontrer l'opportunité de faire disparaître toutes ces différences, car je suis convaincu qu'elles ne sont pas approuvées par le gouvernement ni sanctionnées par la Chambre.

Il est injuste que des hommes employés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard ne reçoivent que la moitié de ce que reçoivent d'autres hommes pour remplir les mêmes devoirs dans la province voisine. Je crois que nous avons le droit d'exiger que les ouvriers, surtout ceux qui sont employés sur le chemin de fer, et qui sont obligés de payer aussi cher que dans la province voisine pour les choses nécessaires à la vie, soient payés au même taux.

Nous savons que les hommes abandonnent les endroits où les gages sont peu élevés pour se rendre aux endroits où ils peuvent gagner plus cher. Ces différences ne sauraient être justifiées pour aucune raison. Je désire savoir jusqu'à quel point elles existent, et en conséquence je propose que cet état soit produit.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas d'objection à ce que cette motion soit adoptée, bien qu'elle ait une tendance très mauvaise. Elle aura pour effet de produire des mécontentements parmi les employés du gouvernement, et bien que cela puisse fournir à mon honorable ami, l'auteur de la motion, un genre d'occupation très agréable, cela n'est pas dans l'intérêt du public. J'admets franchement, et de suite, qu'il y a une différence entre les salaires payés aux employés du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard et ceux payés sur le chemin de fer Intercolonial, et je crois que je serais tout à fait disposé à confier cette question à l'arbitrage en choisissant comme arbitre le chef de l'hono-

nable député, dont les vues sur une question à peu près analogue qui a été soumise à la Chambre offrent la meilleure réponse qui puisse être faite à celles que l'honorable député vient d'exposer.

Je nie immédiatement la vérité de l'assertion allant à dire que des travaux semblables, ou des emplois entraînant des devoirs semblables, dans diverses localités, doivent nécessairement recevoir la même rémunération en argent. Je pars du principe qu'il est de mon devoir, puisque je suis responsable de l'administration du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, de me procurer les services d'employés compétents au plus bas prix possible. Je nie que les responsabilités de la position soient les mêmes, ou que les travaux soient aussi ardu sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard que sur l'Intercolonial. Je nie qu'il soit possible d'établir une comparaison entre les deux lignes sous ce rapport.

L'Intercolonial est encombré de trafic qui circule dans les deux sens, et les devoirs de tous les employés, depuis le gérant jusqu'au plus humble de ses subordonnés, sont beaucoup plus ardu et entraînent une responsabilité beaucoup plus considérable que sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Je crois que mon honorable ami sait très bien, quoiqu'il ne se trouvait pas à la Chambre à cette époque, que lorsque j'ai été appelé à me charger du chemin de fer Intercolonial, j'ai fait une réduction considérable dans les salaires de tous les employés du chemin, depuis les appointements les plus élevés jusqu'aux salaires les plus minimes, parce que l'exploitation du chemin imposait au gouvernement une charge tellement lourde, et la différence entre les recettes et les dépenses était si considérable, que cela entraînait la nécessité de mettre toutes les choses sur le pied le plus économique possible. Mais j'ai déclaré à cette époque que dès que nous serions capables de rétablir l'équilibre entre le revenu et les dépenses, ce serait avec le plus grand plaisir que je rendrais pleine et entière justice aux employés du chemin, et lorsque nous avons été assez heureux pour voir arriver un temps où le chemin de fer a cessé d'être un fardeau pour le pays, lorsque nous avons vu les recettes s'équilibrer avec les dépenses, les anciens salaires furent de nouveau accordés aux employés.

Sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, comme l'honorable député le sait très bien, en dépit des efforts énergiques du département, le déficit est encore très considérable. Il sait que tandis qu'il nous a été possible de maintenir une petite balance sur le côté droit du grand-livre dans l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, le résultat a été tout à fait différent en ce qui concerne le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, et que la besogne de l'Île est faite au prix d'une forte somme de la part des contribuables du pays. Dans ces circonstances, je crois que l'honorable député ne peut guère soutenir que nous devions payer au gérant du chemin de fer de l'Île le même traitement que nous payons au gérant de l'Intercolonial.

Cependant, cet argument aurait cette portée, puisqu'il prétend que l'on devrait faire la même proportion de dépenses sur le chemin de fer de l'Île que sur l'Intercolonial. Je suis d'accord avec l'honorable monsieur sur toute la question, surtout dans l'état de choses actuel. Lorsque nous mettons le chemin dans les meilleures conditions possibles, comme il est aujourd'hui, je suis heureux de le dire, que nous maintenons un matériel de roulage suffisant, et que nous faisons, comme, c'est le cas, de grandes dépenses additionnelles pour prolonger le chemin de fer jusqu'au Cap Traverse, il n'y a, d'après moi, aucune loi qui doive nous porter à payer aux employés du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard des salaires plus élevés que ceux auxquels nous pouvons trouver des hommes compétents.

M. DAVIES. Je ne veux pas que l'honorable ministre soit sous l'impression que, d'après moi, l'on devrait payer au surintendant de l'Île le salaire que nous payons au surinten-

tendant du chemin de fer Intercolonial. Je n'ai pas émis une semblable proposition. Je comprends parfaitement que les devoirs et les responsabilités de ces deux officiers diffèrent beaucoup, que les devoirs de l'un sont beaucoup plus onéreux et plus difficiles que ceux de l'autre, et exigent un salaire plus élevé; mais la proposition que j'ai faite est celle-ci. En ce qui concerne ceux dont le travail est en grande partie purement mécanique, qui s'engagent à faire une certaine somme d'ouvrage par jour, il est absurde d'affirmer qu'ils doivent recevoir \$2 par jour à Moncton et seulement \$1 à Charlottetown. Je ne pense pas que l'honorable ministre desire qu'un homme reçoive seulement 80 ou 90 centins par jour à Charlottetown quand, en traversant le détroit, il recevra, à Moncton, \$1 par jour pour un ouvrage tout à fait semblable. Le fait que l'honorable ministre cherche à remplir les conditions de l'Union en construisant le chemin de fer jusqu'au Cap Traverse, ce qui nécessairement entraîne de grandes dépenses, ne le justifie pas, je crois, de laisser les gages des ouvriers de l'Île au-dessous de ceux que reçoivent les ouvriers qui font le même ouvrage dans la province voisine.

Motion adoptée.

ACTE DES PÊCHERIES.

M. O'BRIEN: Je propose que la pétition de D. W. Post et autres, intéressés dans les pêcheries de la baie Georgienne, du lac Huron et du lac Supérieur, demandant des amendements à l'Acte des Pêcheries, présentée à cette Chambre et lue et reçue le 7 février 1884, soit renvoyée à un comité spécial composé de MM. Dawson, Sproule, McNeil, Cameron (Huron), Lister, McCarthy, Allen et de l'auteur de la motion, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents.

Pour faire cette motion, je me base en grande partie sur l'allégation contenue dans la pétition même, ce qui, je crois, me rend justifiable de dire que nos pêcheurs des grands lacs éprouvent de très grandes difficultés. Ils disent:

On ne trouve plus le gros poisson en assez grande quantité pour encourager la pêche des côtes, et les pêcheurs doivent pêcher à 20 ou 30 milles du rivage, avec des bateaux plus grands et des filets et des engins de pêche plus dispendieux que ceux d'autrefois.

Cela veut dire que ces pêcheurs, pour leur protection personnelle, sont obligés d'alléguer qu'en vertu du système actuel et de l'acte actuel des pêcheries, les pêches des côtes de la baie Georgienne, des lacs Huron et Supérieur vont se détruisant; ils sont aujourd'hui obligés de s'éloigner du rivage et de se servir de plus grands bateaux, ce qui exige des capitaux plus élevés.

Il y a une foule d'autres questions relatives à ce sujet, sur lesquelles j'ai attiré l'attention de la Chambre à la dernière session. La question de la grandeur des filets exige, naturellement, une surveillance sérieuse; il en est ainsi de la protection du poisson. Je crois qu'au sujet de cette dernière question, il est difficile, pour le département, de faire des règlements parfaits, car il existe de forts doutes, sur la rive nord, relativement à la question de savoir si la saison de la pêche est convenablement définie. On pourrait améliorer beaucoup la méthode de protéger les pêcheries. J'ai fait remarquer, à la dernière session, que le système actuel de nommer des inspecteurs pour les pêcheries de l'intérieur était tout à fait inefficace, et que toutes les pêcheries des rives nord du lac Huron et de la baie Georgienne étaient réellement sans protection; ce qui produisait précisément le résultat dont on parle dans la pétition. Le plus grand ennui que nous éprouvions en traitant cette question provient de ce que, tandis que nous imposons à nos pêcheurs des restrictions dans le but de conserver le poisson, les pêcheurs de l'autre côté des lacs ne sont soumis à aucun règlement. Ils se servent de rets à enclos et de filets de toutes sortes sans en être empêchés. Cela a l'effet de détruire le poisson sur le rivage américain, et la rareté s'en fait sentir dans toutes nos eaux intérieures.

Ces pêcheries sont trop importantes pour qu'on les laisse détruire tout à fait, si l'on peut par un moyen quelconque en empêcher la destruction, et en faisant cette motion, j'ai l'appui de tous ceux qui représentent les pêcheurs des rivages des lacs Supérieur, Huron et de la baie Georgienne, y compris Algoma. Si nous formons ce comité des pêcheries, ceux qui en feront partie pourront probablement recueillir, de sources indépendantes, des renseignements très précieux, et pourront suggérer quelques moyens d'empêcher la destruction du poisson. Il est temps pour nous d'étudier sérieusement cette question et de nous efforcer de porter les divers États de l'autre côté à prendre avec nous des arrangements pour la conservation du poisson et empêcher par là nos pêcheurs d'être soumis aux grands désavantages qu'ils éprouvent aujourd'hui. J'ose dire humblement à l'honorable ministre, que s'il juge à propos de permettre la nomination de ce comité, nous pourrions recueillir des renseignements de grande valeur. Nous pourrions interroger les pêcheurs à ce sujet, et l'on pourrait difficilement manquer de nous suggérer des règlements satisfaisants. Je ne veux pas critiquer la façon dont les règlements ont été jusqu'aujourd'hui mis à exécution, mais j'espère que l'on peut effectuer quelque amélioration.

Les faits que j'ai révélés nous justifieraient pleinement, je crois, de faire une enquête des plus minutieuses, qu'elle soit faite par le département ou par un comité de cette Chambre. Je regrette que l'honorable député d'Algoma (M. Dawson), qui s'intéresse profondément à cette question et qui avait l'intention de parler à ce sujet, ne soit pas à son siège; mais je crois que les faits que j'ai rapportés et ceux qui sont à la connaissance d'autres honorables membres de cette Chambre me justifieront pleinement d'avoir fait cette motion, qui, je l'espère, sera adoptée par le gouvernement.

M. ALLEN. M. l'Orateur, il importe beaucoup que nous fassions quelque chose sous ce rapport pour satisfaire les pêcheurs de la baie Georgienne et du lac Huron. Je crois que depuis un grand nombre d'années, ils ont fait des plaintes relativement à la position qu'ils occupent, car ils disent que ce gouvernement s'est occupé des pêcheurs des provinces maritimes et leur a payé tel et tel montant, bien que les pêcheries de nos lacs fussent d'une égale importance pour le pays. Il y a plusieurs centaines de pêcheurs sur les lacs, et les mailles des filets qu'ils employaient avaient 4½ pouces, tandis qu'aujourd'hui la loi exige que les mailles aient au moins 5 pouces. Or, les pêcheurs ont placé des capitaux assez considérables dans leurs bateaux et leurs filets. Les filets sont fabriqués de telle sorte qu'on s'en sert une saison, et puis un grand nombre sont réparés pour la saison suivante, et il serait pénible qu'ils fussent obligés de les abandonner à une époque quelconque de l'année et d'en acheter de nouveaux, de les faire fabriquer en Angleterre et de les commander six mois d'avance, pour pouvoir s'en servir pendant la saison de la pêche.

Ils se plaignent aussi de ce que les pêcheurs américains se servent de filets dont les mailles sont de toute grandeur, et de ce qu'ils peuvent pêcher avec des filets dont les mailles sont plus petites que celles des filets dont se servent nos pêcheurs. Je crois, néanmoins, que toutes ces plaintes proviennent de ce que quelques-uns des inspecteurs que le gouvernement a nommés dans les villes ont constaté que le poisson envoyé des lacs et mis en vente dans ces mêmes villes était plus petit qu'il aurait dû l'être; et l'on s'est plaint au département de ce que ces pêcheurs se servaient de filets dont on aurait dû défendre l'usage. Mais, d'après ce que je comprends, les pêcheurs disent que ce petit poisson est pris dans ce que nous appelons des rets à enclos, c'est-à-dire des filets qui sont tendus dans l'eau profonde et dont les mailles ont beaucoup moins de 4½ pouces.

Je recommande à ce comité d'examiner les plaintes de ces pêcheurs et de voir si elles sont fondées. Si l'on prend ce petit poisson dans ces rets à enclos, l'on devrait prendre des moyens d'empêcher qu'on s'en servît dans nos eaux.

M. O'BRIEN

Ils se plaignent aussi de ce que les pêcheurs américains viennent dans nos eaux, tendent ces rets à enclos sur nos rivages, et emportent aux États-Unis le poisson qui nous appartient. Si ces nouvelles sont fondées, je crois que le comité devrait faire une enquête, faire un rapport à cette Chambre, et régler définitivement cette question.

J'espère que la Chambre permettra la nomination de ce comité, qui est nécessaire pour donner satisfaction aux pauvres pêcheurs de cette partie du pays, qui font un travail si pénible.

M. LISTER: M. l'Orateur, en ma qualité de représentant d'un comté baigné par des lacs, où l'industrie de la pêche est exercée sur une très grande échelle, je crois qu'il est de mon devoir de faire une remarque ou deux relativement à cette motion. Je n'ai pas l'intention d'ennuyer longtemps la Chambre; je ne dirai que peu de mots pour appuyer les observations que vient de faire l'honorable préopinant; et je désire que l'honorable ministre des pêcheries comprenne que mes paroles ne comportent aucun blâme contre l'administration de son département; mais je crois que si les pêcheurs de ce pays ont des plaintes à faire, il est du devoir de ce parlement de les écouter, et si elles sont bien fondées, d'y faire justice.

En ce qui concerne les règlements du département, relativement à la grandeur des filets, je ne doute pas que les pêcheurs des eaux de l'intérieur de ce pays souffrent beaucoup. Il est vrai, comme l'a dit l'honorable député de Muskoka (M. O'Brien), que les mailles des filets sont trop grandes pour le poisson qu'ils peuvent maintenant prendre. Il serait dans l'intérêt des pêcheurs et dans l'intérêt du peuple en général, que la grandeur des filets fût réduite.

Il y a une autre chose sur laquelle on a attiré l'attention de la Chambre: c'est l'emploi de ces rets à enclos. Je crois qu'en vertu de la loi actuelle, il n'est pas permis de se servir de ces filets. Cependant, comme question de fait, nous savons qu'on les emploie sur une grande échelle aux États-Unis; cela à l'effet de détruire inutilement le poisson. Tous ceux qui connaissent ce que c'est que les rets à enclos savent de quelle façon l'on détruit les poissons par ce moyen; ceux qui sont trop petits souffrent tellement qu'ils n'ont plus de valeur.

Je crois qu'il y a, dans ce pays, une loi contre l'usage de ces rets, mais cette loi n'est pas en vigueur aux États-Unis, et tant que les pêcheurs américains se serviront de ces rets et que les nôtres n'oseront le faire, l'approvisionnement du poisson sera considérablement réduit dans ce pays, à moins que des mesures ne soient prises pour empêcher l'usage de ces rets.

Outre cette loi, nous avons de très bons règlements au sujet des pêcheries, mais aux États-Unis, je crois que les lois sont très défectueuses. Je crois qu'il serait à l'avantage des pêcheries des eaux intérieures de ce pays que les lois fussent uniformes des deux côtés de la frontière. Sur la recommandation du comité dont mon honorable ami demande la formation, je crois que le gouvernement pourrait faire des représentations basées sur les renseignements que ce comité obtiendrait, lesquelles représentations auraient l'effet de redresser ou de faire disparaître ces griefs.

Cette industrie est très importante pour ce pays. Personne ne peut se former une idée de l'importance de cette industrie ni des placements que l'on y place, à moins d'avoir été aux endroits où se font ces pêcheries. C'est une industrie que le gouvernement, j'en suis sûr, sera heureux d'encourager, comme il encourage toute autre chose.

Si ces hommes ont des griefs, il est du devoir de ce parlement, comme je l'ai déjà dit, de les écouter, et je ne sache pas qu'on puisse trouver de meilleur moyen de faire connaître ces griefs au parlement, qu'en formant le comité demandé par mon honorable ami le député de Muskoka.

Je crois que l'honorable ministre de la marine ne s'opposera pas à la motion; je ne puis croire qu'il s'y oppose, car ce

comité aura l'effet d'être avantageux à ceux qui sont immédiatement intéressés; à cette industrie, et, ainsi, il sera avantageux au pays en général.

M. McLELAN : Je ne suis pas surpris, M. l'Orateur, que l'honorable membre fasse cette motion; car je sais que les pêcheurs des différents comtés insistent constamment auprès de leurs représentants et auprès du département pour qu'on leur permette de prendre une plus grande quantité de poisson. On a constamment insisté auprès de moi pour me faire prolonger la saison de la pêche. Je puis mentionner le fait que dans l'espace de quelques semaines, les pêcheurs d'un des comtés des provinces maritimes, ont insisté pour faire prolonger la saison de la pêche, pour qu'il leur fût permis de prendre une certaine espèce de poisson. Avant d'accéder à leur demande, j'ai cru de mon devoir de recueillir les renseignements que j'ai pu avoir sur cette question, et je vois que le fait même de me conformer à leurs désirs, signifierait la destruction de cette espèce de poisson. Les pêcheurs insistent pour qu'on prolongeât d'une semaine la saison de la pêche d'une certaine espèce de poisson beaucoup recherchée sur le marché, et, en même temps, il y avait dans ce comté, 500 tonneaux de petit poisson qui n'étaient pas vendus et qu'ils avaient en mains, c'est-à-dire assez pour approvisionner le marché américain pendant la saison actuelle.

C'est un exemple des efforts que les pêcheurs font constamment pour obtenir une prolongation de délai pour prendre tout le poisson qu'il est possible de prendre, sans tenir compte de l'effet que cela pourrait avoir plus tard sur les pêcheries.

En conséquence, je ne suis pas surpris que mon honorable ami ait présenté sa requête et qu'il ait fait cette motion que d'autres honorables députés représentent des comtés où l'on fait la pêche ont appuyée, car je connais un peu la pression que les pêcheurs exercent sur les membres.

Bien que l'honorable membre ne m'ait pas envoyé de copie de cette requête, j'ai vu, par les remarques qui ont été faites, que les pêcheurs demandaient la permission d'employer des mailles plus petites que celles que la loi actuelle permet de se servir sur les lacs.

Je crois que la loi qui détermine la grandeur des mailles au Canada, a été d'abord adoptée en 1858; il en a été ainsi pendant sept ans, puis l'on a permis l'usage de mailles plus petites pendant quelques années, mais l'on s'est aperçu que ce système amenait la destruction des pêcheries, et enfin, on a modifié la loi et on a permis de nouveau les mailles de 5 pouces. Maintenant, l'honorable député de Muskoka (M. Cockburn), dit que les pêcheries des côtes sont relativement détruites, et qu'aujourd'hui on ne prend que très peu de poisson si l'on ne s'éloigne pas du rivage. La Chambre pourra voir que les mailles de 5 pouces ont eu l'effet de produire ce que l'on peut regarder comme la destruction des pêcheries des côtes, et que l'on prend le meilleur poisson loin du rivage; en conséquence, si l'on accorde les conclusions de cette requête et que l'on permette l'usage de mailles plus petites, cela aura l'effet de faire disparaître plus promptement le poisson des lacs. Or, le but que nous voulons atteindre, doit être la conservation de nos pêcheries; on doit en user et non en abuser, et d'après tous les renseignements que je puis recueillir, le fait de réduire la grandeur des mailles hâterait certainement la destruction des pêcheries des lacs, qui, comme l'ont dit les honorables membres de la gauche, constituent une industrie très importante, industrie à laquelle se livrent un grand nombre d'hommes.

J'ai en ma possession une lettre adressée au département de la marine et des pêcheries; j'en lirai un extrait, pour montrer l'importance de l'industrie de la pêche sur les lacs.

CHIEF MINISTER.

En réponse à la demande que vous m'avez faite verbalement, je me permettrais de dire que pendant les seize dernières années, j'ai fait la

pêche sur le lac Huron, la baie Georgienne, la rivière du Détroit et le lac Erie; que j'emploie une moyenne de 200 hommes et que j'ai placé dans l'industrie de la pêche un capital de \$200,000, dont \$160,000 ont servi à l'achat de steamers, de filets, de bâtiments et de matériel nécessaire à ce genre d'affaires; que pendant toute cette période je n'ai jamais employé d'autres mailles que celles de cinq pouces, et j'ai constaté que c'était le système non-seulement le moins dispendieux de prendre du gros poisson pour le marché, mais encore le plus sûr.

On peut se faire une idée de la valeur des pêcheries des lacs par le fait qu'une seule personne emploie 200 hommes et un capital de \$200,000. En conséquence, la Chambre pourra voir qu'une industrie aussi importante mérite l'attention la plus sérieuse du département, et exige que l'on prenne les meilleurs moyens pour la protéger et pour la maintenir dans l'état où elle est aujourd'hui.

Le département recueille constamment des renseignements de ceux qui se livrent réellement à la pêche des lacs et de ceux qui achètent et vendent du poisson, comme étant le meilleur moyen à adopter pour la protection de cette industrie importante. Je crois que le comité ne peut pas, dans le court espace d'une session du parlement, recueillir de renseignements qui ne soient déjà en la possession du département, renseignements que le gouvernement met à profit de temps à autre.

L'honorable membre qui a proposé l'adresse en réponse au discours du trône, a parlé du fait que les pêcheurs américains avaient détruit leurs pêcheries. Cela est vrai. Ils n'avaient imposé aucune restriction, ni quant à la saison de la pêche, ni quant au mode de pêche; la grandeur des filets n'étaient pas non plus réglementée, et leurs pêcheries, comme l'a dit l'honorable membre, sont comparativement ruinées. La raison qui a amené ce résultat, c'est que le gouvernement fédéral des États ne cherche pas à surveiller les pêcheries; ce soin est laissé à chaque Etat, et les différents États se sont emparés de la question que lorsqu'ils s'aperçurent que les pêcheries étaient détruites. Un des États limitrophes de notre pays a, à l'heure qu'il est, devant la législature, un bill d'une nature plus restrictive que toute loi ou tout règlement que nous avons de ce côté-ci de la frontière. Si ce bill devient la loi de l'État, les pêcheries américaines seront considérablement améliorées, et nos pêcheurs ne pourront pas se plaindre de ce que les pêcheurs américains ne sont pas soumis à des restrictions. Il sera avantageux aux pêcheurs et aux pêcheries qu'il y ait des restrictions quant à la saison de la pêche et à la grandeur des mailles de filets. Dans le passé nos officiers n'ont pas appliqué la loi relative à la grandeur des mailles aussi sévèrement qu'ils auraient dû le faire, et dans quelques localités, peut-être dans la localité à laquelle l'honorable membre fait allusion, la grandeur des mailles a été graduellement réduite à 4½ pouces ou 4¾ pouces; et notre attention ayant été attirée sur ce fait, nous avons recommandé à nos inspecteurs de voir à ce que les pêcheurs reprissent la grandeur légale des mailles, savoir: 5 pouces. Nous ne voulons pas employer des moyens arbitraires pour obliger les pêcheurs à retourner à ce système. Nous savons que quelques pauvres pêcheurs ont payé très cher des filets dont les mailles mesurent 4¾ pouces, et nous proposons que ces filets soient employés pendant la saison actuelle, jusqu'en 1885, et que tous les nouveaux filets que l'on achètera aient des mailles de grandeur autorisée.

C'est, je suppose, le fait que le gouvernement a demandé aux inspecteurs d'exercer une surveillance plus attentive, qui a porté les pêcheurs à faire un mouvement en faveur d'une modification de la loi. Mais tous les membres qui connaissent quelque chose des pêcheries des lacs, de leur valeur et de l'énorme quantité de poisson que l'on y prend, qui connaissent même quelque chose de la grandeur des mailles, admettront, je pense, que les pêcheries ne doivent pas être complètement ruinées ni détruites; et d'après l'expérience du département et d'après mon expérience personnelle, que j'ai acquise depuis le peu de temps que j'en suis le chef, je suis convaincu que si nous persistons à réduire la grandeur des mailles, nous détruirons nos pêcheries.

Si l'honorable membre veut venir au département, nous pourrions lui donner des renseignements qui le convaincraient qu'il serait imprudent de réduire la grandeur des mailles, et qu'il n'est pas dans l'intérêt des pêcheurs eux-mêmes, ni dans celui du pays, qui compte sur un approvisionnement de poisson frais, que l'on fasse des changements. L'honorable membre devrait se contenter des renseignements que nous pourrions lui donner au département, renseignements que nous recueillons tous les jours par tous les moyens en notre pouvoir, et cela le convaincra que le comité dont il demande la formation est inutile.

Dans ces circonstances, j'espère que la motion sera retirée.

M. MITCHELL: J'ai écouté avec quelque intérêt les explications données par l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et je ne pense pas qu'il y ait, à l'heure qu'il est, devant le parlement, de question qui intéresse plus le pays que la question qui comporte la motion. Les explications données par l'honorable ministre sont tout à fait celles que j'aurais données, avec le peu de renseignements que je possède sur l'état actuel des pêcheries, ou que j'aurais données lorsque j'avais l'honneur d'être le chef de ce département. Chacun sait que le département de la marine et des pêcheries ne peut préparer aucun règlement qui soit considéré comme acceptable par les pêcheurs du Canada, soit ceux des côtes de l'Atlantique ou ceux des grands lacs. Les règlements actuels ont été préparés par des hommes compétents en rapport avec le département et qui avaient plusieurs années d'expérience; ce ne sont pas des règlements que l'on peut rendre uniformes d'une extrémité à l'autre du pays. Dans chaque district, on prend de certaines espèces de poisson, et de temps à autre, pendant de longues années, les officiers ont donné au département des renseignements importants qui lui ont permis de rédiger des règlements adoptés aux localités et aux espèces de poisson que l'on y prend.

L'honorable monsieur m'a attaqué sévèrement dans le cours de ses remarques, et cela, sans mentionner mon nom. Je me crois obligé de répondre à ce qu'il a dit. J'ai dû, pendant les trois ou quatre derniers jours, présenter à l'honorable ministre une requête signée par environ 500 pêcheurs de mon comté, lesquels font la pêche de l'éperlan. Cette industrie rapporte un revenu immense aux habitants de mon comté. Les requérants, au nombre de 400 ou 500, comme je l'ai dit, ont représenté que vu la courte durée de la saison de la pêche et de la rigueur de l'automne, ils ne pouvaient pas utiliser tout le temps; ils ont demandé que la saison fût prolongée de façon à leur permettre de pêcher jusqu'à la fin du présent mois. Le délai expirera demain, et j'ai insisté auprès du ministre pour qu'il accédât à cette demande par la raison que ces gens industriels et respectables étaient dans la misère, vu que la glace ne s'était pas formée dans les premiers mois de la saison et pendant une partie du temps assigné pour la pêche, et en conséquence le fait d'ajouter ce temps à la fin de la saison ne pouvait causer de tort. Mais lorsque le ministre m'eut appris — et j'ai ensuite obtenu moi-même de semblables renseignements — lorsque, dis-je, le ministre m'eut appris qu'il y avait, au moins, 500 tonneaux de ce poisson, tout prêts à être expédiés à New-York, Boston, Baltimore, Montréal et autres marchés, et lorsqu'il m'eut dit que les officiers chargés de la surveillance de cette partie du pays lui avaient représenté que l'immense quantité de ce poisson que l'on prendrait enlèverait vraisemblablement, en peu d'années, la nourriture des plus gros poissons qui fréquentent ces rivières, j'ai cru que mon honorable ami avait raison de refuser d'accéder à la demande qui lui était faite, et j'ai été obligé, quoique la chose me répugnât, de dire aux nombreux amis qui s'étaient adressés à moi, que l'honorable ministre du département avait refusé de se conformer à leur désir.

Avant que les quinze dernières minutes fussent écoulées et avant que mon honorable ami eût commencé son discours,

M. McLELAN.

j'avais envoyé ce télégramme, et je me suis cru aussi obligé de leur dire que je le croyais justifiable d'avoir adopté cette ligne de conduite. Nous savons tous, M. l'Orateur, que c'est pour nous une question de grand intérêt de protéger et d'encourager particulièrement les industries auxquelles on se livre dans les localités d'où nous venons, et nous savons qu'il est très désagréable d'être obligés de refuser, surtout à un grand nombre de nos électeurs, une requête qui, à première vue, semble raisonnable; et nous savons quels propos singuliers tiennent les gens, lorsque les requêtes qu'ils font ne sont pas accordées.

M. l'Orateur, vu la position pleine de responsabilité que le ministre de la marine et des pêcheries occupe aujourd'hui; considérant l'importance des intérêts qu'il doit sauvegarder; considérant non-seulement les besoins de la présente année ou ceux de l'année prochaine, mais les besoins de l'avenir, dans un grand pays comme le nôtre, je crois qu'il est du devoir de cette Chambre, lorsque l'honorable ministre a fait l'énoncé que l'on sait et qu'il a donné ses raisons si franchement et si cordialement, raisons que l'expérience que j'ai acquise pendant les sept ou huit ans que j'ai passés à la tête de ce département me fait approuver entièrement et sincèrement; je crois, dis-je, qu'il est du devoir de cette Chambre, avant qu'elle nomme des commissions, d'examiner les explications qu'il a données et les énoncés qu'il a faits, toutes choses qui, dans mon opinion, semblent parfaitement concluantes.

Mon honorable ami, M. l'Orateur, a fait un énoncé relatif à la grandeur des mailles. Qui, plus que les officiers qui ont acquis une longue expérience dans ce service, pourrait donner une opinion impartiale relativement à la grandeur des mailles que l'on doit employer à la pêche d'une espèce particulière de poisson? Qui pourrait parler avec plus d'autorité que les officiers expérimentés à qui incombe la tâche d'informer le département au sujet de ces choses? Je sais, M. l'Orateur, que c'est un devoir très désagréable pour les inspecteurs des pêcheries, dans ces localités, d'être obligés de refuser ce que les pêcheurs regardent comme une requête raisonnable, ou d'être obligés de faire quelque chose qui peut leur sembler déraisonnable relativement à des restrictions qui sont si nécessaires. Nous savons, M. l'Orateur, que la réduction d'un huitième, ou d'un seizième de pouce, et surtout d'un pouce, dans les mailles, dans quelques endroits, augmente considérablement la quantité de poisson que l'on pêche, comme elle contribue énormément à la destruction du poisson.

Il serait imprudent, suivant moi, surtout à cette époque avancée de la saison, de se mettre en frais de nommer un comité qui serait chargé de prendre des témoignages que l'on ne pourrait obtenir de toutes les parties de la Confédération qu'en faisant des dépenses énormes. Mes amis qui habitent les bords de la baie Georgienne, des lacs Huron et Supérieur, devraient savoir, si l'on constitue un semblable comité, que dans la partie est de la Confédération, tout le long du Saint-Laurent, sur les bords du golfe, sur les côtes de la baie de Fundy, de Calais au Labrador, il y a des gens qui ont des plaintes et des griefs à faire valoir et qui se croient obligés de venir donner leur témoignage et d'amener leurs témoins. Il faudrait des mois pour entendre tous les exposés et écouter tous les témoins qui voudront venir devant cette Chambre. Si l'on doit faire quelque chose dans ce sens, M. l'Orateur, si cette Chambre ou quelque membre de cette Chambre croit que le département ne possède pas tous les renseignements qu'il doit avoir pour être en état de nous faire un exposé des faits et de les discuter convenablement, pour remplir la tâche qui lui incombe, le moyen le plus efficace sera de nommer une commission chargée de prendre les témoignages, non-seulement des gens qui habitent les bords d'un des lacs de l'Ouest, mais des gens qui résident sur les bords de tous les lacs; le moyen le plus efficace sera de nommer une commission chargée de prendre des témoignages dans toute la Confédération et d'examiner sérieusement

la question avant que nous ne cherchions à paralyser le département de l'honorable monsieur ou à nous immiscer dans les affaires des officiers dans l'exécution des règlements actuels.

Si l'on doit faire quelque chose de ce genre, si ce sont là tous les renseignements fournis à la Chambre, je dirai à mon honorable ami que je ne suis pas sûr s'il ne serait pas opportun que l'on fit cette chose en vue de nouveaux règlements et en vue d'éventualités qui se produiront vraisemblablement à une époque qui n'est pas très éloignée, en rapport avec les relations qui existent, au sujet des pêcheries, entre nous et le peuple américain. Nous voyons qu'avis a été donné de l'abolition du traité actuel, relativement aux privilèges accordés aux Américains de pêcher sur nos côtes; il serait très opportun, en vue d'un effort possible et plus que probable fait dans le but de conclure de nouveaux arrangements, que des renseignements de ce genre fussent obtenus. Il serait certainement opportun que les renseignements les plus exacts fussent donnés en ce qui concerne nos arrangements locaux; et si l'on doit faire quelque chose, je suggérerais qu'on le fit au moyen d'une commission qui recueillerait des renseignements dans toutes les parties de la Confédération, qui parcourrait le pays, si la chose était nécessaire, de l'Atlantique au Pacifique, puisant ses renseignements à toutes les sources, non-seulement chez les surintendants des pêcheries, mais chez les pêcheurs eux-mêmes, dont les témoignages seraient soumis à la critique des hommes d'expérience attachés au département.

Je ne veux pas m'opposer aux projets de l'honorable membre qui a fait cette motion, mais s'il désire obtenir ces renseignements, ils ne doivent pas être d'une nature partielle; ils ne doivent pas être présentés ni examinés à la hâte. Si on ne les obtient pas par les moyens que j'ai suggérés, on doit adopter quelque autre moyen pour que les renseignements les plus complets soient donnés à la Chambre, afin de permettre d'examiner la question après mûre délibération.

On a parlé de quelques-unes des raisons qui ont fait que les pêcheurs n'ont pas rapporté autant de bénéfices qu'autrefois dans certaines parties du pays. Nous savons que sur tous les lacs qui baignent la frontière des Etats-Unis, les Américains n'ont pas aussi bien protégé les pêcheries que nous l'avons fait de notre côté. Et je puis dire, en parlant de nos pêcheries, que la façon dont elles sont protégées dans ce pays nous fait honneur; et bien que l'on puisse supposer que je me décerne des éloges en parlant ainsi, je paierai ce tribut, non-seulement à mon administration personnelle des affaires, mais à l'administration de celui qui m'a remplacé et à celle de l'homme qui occupe aujourd'hui la position de chef du département de la marine et des pêcheries, bien que des plaintes aient été faites de part et d'autre, et cela, au risque de passer pour égoïste.

Ce contre quoi nous avons dû combattre, ça été le manque de protection qui existait de l'autre côté de la frontière. Pendant que nos pêcheries étaient protégées tout le long de nos côtes, pendant que nos pêcheurs limitaient la grandeur de leurs mailles, les dimensions de leurs filets; pendant qu'ils avaient des règlements sur la manière de tuer le poisson et que les pièges et les harpons dont ils se servaient étaient aussi réglementés, les Américains n'étaient réellement soumis à aucune restriction sous ces différents rapports. Ici, le gouvernement fédéral réglemente nos pêcheries, mais nous voyons que, de l'autre côté des lignes, ce soin revient à chaque Etat en particulier, le gouvernement central n'ayant aucun droit de surveillance, si ce n'est le droit de surveillance générale, nécessaire à l'administration et à la protection convenables des Etats sur lesquels il ne peut pas exercer d'autorité positive et absolue. Pendant que les Américains emploient toutes sortes de moyens pour détruire leur poisson, nous voyons que le long du lac Ontario, du lac Érié, du fleuve Saint-Laurent, du lac Memphremagog, et des autres lacs et cours d'eau qui baignent la

frontière des Etats-Unis, il nous est impossible de protéger notre poisson d'une façon aussi complète et aussi efficace que nous le pourrions si nous avions sur ces eaux l'autorité absolue que nous avons sur les eaux qui dépendent exclusivement de notre gouvernement. C'est là, réellement, la grande difficulté, et si nous devons jamais avoir un système parfait de protection de ces pêcheries, nous l'aurons en vertu de quelque arrangement que nous concluons avec les Etats que baignent les eaux qui arrosent en partie les Etats-Unis et en partie le Canada, arrangement qui nous permettra d'insister auprès d'eux sur la nécessité de nous unir dans un but commun et d'adopter des règlements identiques relativement aux dimensions et à la nature des filets, à la méthode de prendre ce poisson et aux saisons pendant lesquelles on pourra le prendre, pour qu'il y ait une protection réciproque qui aura l'effet de conserver une des plus grandes industries de ce pays.

Je profiterai de la circonstance pour dire à ceux qui, il n'y a pas très-longtemps, semblaient parler avec dérision du chemin de fer Intercolonial, qui en parlaient comme d'un chemin qui traversait un mauvais endroit et qui ne rapportait que peu d'avantage au pays; je profiterai, dis-je, de la circonstance, pour leur dire ce qu'il a fait dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Avant la construction de ce chemin, le petit poisson pris pendant l'hiver, c'est-à-dire l'éperlan, qui n'a pas plus de sept, huit ou neuf pouces de longueur, ne servait qu'à un seul usage; on le prenait pour engraisser la terre, et ainsi, l'on gaspillait cet aliment providentiel qu'un Dieu tout-puissant nous a donné, et l'on détruisait la nourriture naturelle des plus gros poissons. Aujourd'hui, j'étonnerais la Chambre si je lui faisais connaître—comme j'espère pouvoir le faire avant la fin de la session—la quantité et la valeur de ce poisson. J'allais dire que ce revenu produit des centaines de millions de dollars, mais il représente certainement une somme considérable, le long de toute la côte de la baie de Miramichi, y compris Miramichi, Richibouctou, Bathurst, Ristigouche et autres endroits. Avant la construction du chemin de fer Intercolonial, ces poissons ne valaient pas un cent, car nous ne pouvions pas les expédier aux marchés étrangers. Mais aujourd'hui nous alimentons les marchés de Philadelphie, de Baltimore, de New-York et de Boston, aussi bien que les Etats intérieurs de l'Union et les grandes villes de notre pays. Il y a en magasin dans le comté d'où je viens, d'après les renseignements qui ont été envoyés au département, environ 500 ou 600 tonnes de ce poisson attendant les demandes du marché, afin de ne pas l'encombrer, mais de le régulariser de façon à pouvoir expédier ce poisson au fur et à mesure des demandes et obtenir des prix convenables. C'est là une des questions les plus importantes dont cette Chambre puisse s'occuper, et je suis heureux d'avoir eu l'occasion de rendre témoignage de la façon dont les affaires du département ont été administrées par ces fonctionnaires, ainsi que de la droiture et de la sûreté du jugement dont le chef du département a fait preuve à propos de la question de protection pour ces pêcheries, et chaque fois qu'il refuse d'obtempérer aux désirs de personnes qui, quelquefois, comme moi, dans leur ardeur pour rencontrer les vœux de notre population, sont portés à exiger des concessions qui, d'après son jugement plus froid et la connaissance qu'il a de toutes ces circonstances, il croit imprudent d'accorder.

M. ALLEN : Comme j'ai des intérêts dans les pêcheries de la baie Georgienne, j'aimerais savoir le nom de la personne considérablement engagée dans les pêcheries qui a donné les renseignements au ministre.

M. McLELAN : C'est M. Gauthier.

M. O'BRIEN : Ayant que la motion soit retirée, je désire dire un ou deux mots. Je crois que la Chambre se trouve, jusqu'à un certain point, endettée envers moi pour lui avoir donné l'occasion d'entendre l'éloquent discours prononcé par

l'honorable ministre de la marine; et je crois que l'honorable ministre m'est aussi redevable de quelque chose pour lui avoir fourni l'occasion de le faire. Je pense devoir faire une excuse à l'honorable ministre pour avoir, faute de connaître la procédure ni les règles de cette Chambre, présenté cette requête sans la lui avoir préalablement fait voir. Je suis sûr qu'il me croira si je lui dis que je n'avais pas l'intention de lui manquer de courtoisie.

Le fait est que c'est l'honorable député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) qui était chargé de cette affaire, avant d'être forcé de partir; il me l'a passée et il m'a dit de faire ce que j'ai fait. Je pense que l'honorable ministre de la marine représente quelque peu faussement la position que j'ai prise à propos de cette question. Il a dit que je n'adhérais pas du tout à la demande contenue dans la requête. Ce que j'ai dit, c'est que je croyais qu'il fallait faire une enquête, vu que durant le temps que ces filets de cinq pouces ont été mis en usage, les pêcheries ont presque été détruites.

Si le gouvernement pense que ce ne serait pas conforme à sa pratique que de faire droit à cette proposition, j'accède de bon gré à sa demande et je retire la motion. Il y a une chose que l'honorable ministre de la marine a dite, qui va donner du contentement aux pêcheurs intéressés: c'est qu'il va leur être permis, cette saison, de se servir de filets de même dimension que ceux dont il font actuellement usage.

Les filets dont ils se servent ont été longtemps en usage, et s'il doit y avoir un changement, il devrait en être donné avis, avis qu'il faut donner non-seulement pour les pêcheurs, mais encore pour les fabricants de filets. Conformément à la demande de l'honorable ministre, et dans la croyance que le gouvernement va accorder aux pêcheurs la protection que je désire leur voir accorder autant que n'importe qui, je demande la permission de retirer ma motion.

La motion est retirée.

COUT DE L'IMPRESSION ET DES ANNONCES.

M. McMULLEN: Je demande un état, en détail, des sommes payées par le gouvernement à la compagnie de publication de la *Gazette*, pour impressions, annonces, ouvrages faits, ou matériel fourni, pendant les années 1878, 1879, 1880, 1881, 1882 et 1883.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je recommande à l'honorable monsieur d'ajouter après le mot "Montréal," les mots "et autres journaux dans le Dominion," et aussi les années 1874, 1875, 1876 et 1877, de sorte que nous ayons un état complet pour les dix années passées.

M. McMULLEN: Je n'y ai pas d'objection. Je veux seulement obtenir le renseignement, et je veux bien accepter la recommandation de l'honorable monsieur.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable monsieur va-t-il promettre de donner le renseignement avant l'année prochaine? Sur un grand nombre de rapports demandés à la dernière session, il y en a eu quarante qui n'ont pas été déposés sur le bureau de la Chambre. Si l'honorable monsieur fait cet ajout avec l'intention de donner le renseignement pendant cette session, je suis sûr que mon honorable ami ne pourra qu'être content de l'avoir. Mais si je ne me trompe pas, cela va occuper une douzaine de commis pendant les six mois qui vont suivre.

Sir HECTOR LANGEVIN: Sans doute que cela va occuper quelques commis, mais je suis certain que l'honorable monsieur ne peut pas objecter à ce que nous ayons l'information. Je crois que cela vaudra tout le travail que nous y mettrons, et l'honorable monsieur peut être sûr que nous ferons la chose avec tout le soin et toute la célérité possible.

La motion telle qu'amendée est adoptée.

M. O'BRIEN

COUT DES ARPENTAGES A METTRE AU COMPTE DU CAPITAL.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je demande que le détail du coût des arpentages à mettre au compte du capital dans les comptes publics de 1884 soit envoyé au comité des comptes publics.

Sir CHARLES TUPPER: Je voudrais savoir de l'honorable monsieur de quelle genre d'arpentages il parle.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Les items des arpentages du Dominion à mettre au compte du capital, qui se montent à environ \$500,000.

Sir CHARLES TUPPER: Les arpentages des terres du Nord-Ouest?

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Oui; c'est le seul item d'arpentage à mettre au compte du capital.

La motion est adoptée.

RAPPORTS DEMANDÉS.

Les motions demandant les états suivants sont adoptées séparément:

État indiquant en autant de colonnes différentes les noms des différents employés supérieurs au service du gouvernement sur le chemin de fer Intercolonial, leur âge, leur nationalité (origine), leur domicile, la nature de leur emploi, le montant actuel de leur salaire annuel, la date de leur entrée au service, le montant de leur salaire à la date de leur nomination.—(M. Landry, Montmagny.)

État donnant le nombre de jours, avec dates, pendant lesquels le bureau des commissaires de l'Intercolonial a siégé à partir du 1er janvier 1883 jusqu'au 31 janvier 1884; combien de fois chaque membre a été absent des séances, l'allocation mensuelle payée à chaque membre du bureau, soit à titre de salaire, de frais de déplacement ou autrement, et le montant total payé à chacun pendant la période susmentionnée. Aussi les dates auxquelles des séances ont été tenues en dehors d'Ottawa, et où elles ont été tenues.—(M. McMullen.)

État du nombre et des noms des agents d'immigration employés pendant l'année 1883, les dates de leur nomination, la longueur du temps pendant lequel ils ont servi durant l'année, et les dépenses encourues; aussi le nombre de ceux qui sont encore employés, leurs salaires et leurs dépenses.—(M. McMullen.)

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée; et (à 10.35 h. p. m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 15 février 1884.

L'Orateur prend le fauteuil à trois heures

PRIÈRE.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés et lus une première fois:

Bill (n° 92) à l'effet de donner l'existence légale à la Banque des Négociants du Canada.—(M. Beatty.)

Bill (n° 93) pour constituer légalement l'Association Loyale Orangiste de l'Amérique Britannique.—(M. Cameron, Victoria.) Après vote.

Bill (n° 94) pour autoriser le compagnie d'Assurance contre le feu "la Souveraine" à renoncer à sa charte, et à pourvoir à la liquidation de ses affaires.—(M. Mackenzie.)
Bill (n° 95) concernant le Diocèse Catholique Romain d'Ottawa.—(M. Tassé.)

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je présente un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. l'ORATEUR: Voici le message:

Messieurs de la Chambre des Communes:

J'accuse réception et vous remercie de la loyale adresse que vous avez votée en réponse au discours que j'ai prononcé à l'ouverture de la session et je mets toute confiance dans l'assurance que vous m'y donnez que les importantes mesures qui vous seront soumises seront l'objet de votre part d'une attention pleine et assidue.

LANSDOWNE.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 13 janvier 1884.

PRÊT AU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose, qu'à dater de ce jour, l'ordre pour la prise en considération des résolutions présentées par sir Charles Tupper au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien, ait la priorité immédiatement après les affaires de routine et les interpellations faites par les députés.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. J'espère que l'honorable monsieur ne se propose pas d'exiger l'adoption de cette motion. Il y a un grand nombre de demandes soumises à la Chambre pour avoir des rapports que l'opposition désire obtenir et qui n'ont pas encore été déposés. On a déposé sur le bureau des papiers très importants qui ne sont pas imprimés et qui n'ont pas été mis à la disposition des honorables députés en général; et je crois que la grande importance qu'a la question aux yeux de tout le monde devrait nous porter à procéder avec toute la circonspection raisonnable sans briser la régularité des procédures du parlement. L'opposition n'a pas l'intention de retarder ni de prolonger ce débat, mais elle pense qu'on ne devrait pas y procéder tant qu'elle n'aura pas les papiers demandés et dont la Chambre a ordonné la production. Un nombre très considérable de motions présentées par mon honorable ami de Durham-Ouest, qui affectent des affaires de haute importance, n'ont pas, je crois, été déposés sur le bureau. Il n'y a que quelques minutes, l'honorable ministre des chemins de fer a déposé sur le bureau un document important que nous aimerions à avoir imprimé et distribué afin d'avoir la chance de l'examiner à loisir avant que nous arrivions aux dernières phases de cette affaire. Est-ce que l'honorable monsieur a l'intention de forcer l'adoption de cette motion?

Sir JOHN A. MACDONALD: Oh oui; je crois que nous devons le faire.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je vais être obligé de proposer:

Que tous les mots après le mot "Que" dans la dite motion soient omis et que les suivants soient insérés en leur place:—des renseignements complets au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien n'ont pas encore été déposés sur le bureau de cette Chambre et que la grande masse des états déposés n'est pas encore imprimée.

Que la question du chemin de fer du Pacifique canadien telle que mentionnée au gracieux discours du Trône est d'une vaste importance et que son étude requiert beaucoup de temps et l'attention la plus sévère et qu'il n'est pas expédient que la discussion en soit à présent pressée d'une manière qui entraverait la procédure ordinaire de la Chambre, les régies régissant la conduite des affaires publiques et les facilités d'obtenir les renseignements nécessaires pour en arriver à une décision judiciaire.

L'amendement est rejeté par le vote suivant:

POUR:

Messieurs

Allison (Lennox),
Armstrong,
Auger,
Bécharé,
Bourassa,
Burpee (Sunbury),
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright
Casgrain,
Catudal,
Charlton,
Cook,
Davies,
Fairbank
Fisher,

Fleming,
Forbes,
Gillmor,
Gunn,
Harley,
Holton,
Innes,
Irvine,
Jackson,
King,
Kirk,
Landerkin,
Laurier,
Lister,
Livingstone,
Mackenzie,
McCraney,

McIntyre,
McMullen,
Platt,
Ray,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Scriver,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Thompson,
Trow,
Vail,
Weldon,
Wilson,
Yeo.—51.

CONTRE:

Messieurs

Allison (Hants),
Bain (Soulanges),
Baker (Missisquoi),
Baker (Victoria),
Beaty,
Bell,
Belleau,
Benoit,
Benson,
Bergeron,
B-rigin,
Billy,
Bolduc,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Burnham,
Burns,
Cameron (Inverness),
Cameron (Victoria),
Carling,
Caron,
Chapleau,
Cochrane,
Costigan,
Coughlin,
Coursol,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desjardins,
Dickinson,
Dodd,
Dugas,

Dundas,
Dupont,
Farrow,
Fortin,
Foster,
Gagné,
Gigault,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guilbault,
Guillet,
Hackett,
Hall,
Hawkins,
Hay,
Hickey,
Hilliard,
Homer,
Houde,
Hurteau,
Jamieson,
Kaulbach,
Kilvert,
Kinney,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
McDonald (Cap Breton),
Mackintosh,
Macmaster,
Macmillan (Middlesex),
McCallum,
McDongald,

McGreevy,
McLellan,
McNeill,
Massue,
Méthot,
Mitchell,
Montplaisir,
O'Brien,
Paint,
Pope,
Reid,
Riipel,
Robertson (Hastings),
Royal,
Rykert,
Shakespeare,
Small,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Tassé,
Taylor,
Tilley,
Tupper (Pietou),
Tyrrhitt,
Vanasse,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
Williams,
Wood (Brookville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth,
Wright—107.

M. MACKENZIE: Afin d'éviter tout autre vote et la perte du temps, je demande à l'honorable monsieur de mettre dans sa motion "à partir de mardi et après." Cela donnerait le mercredi et le jeudi de la semaine prochaine et laisserait le lundi pour les affaires particulières. J'espère que l'honorable monsieur va accepter ma demande.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crains, M. l'Orateur, de ne pouvoir le faire. De même qu'en 1881, lors du débat à propos de la charte du chemin de fer du Pacifique, nous nous proposons de nous occuper de cette motion jusqu'à ce que la discussion soit finie. Nous donnerons toutes les facilités possibles pour faire la législation particulière, mais je dois maintenir ma motion. Je l'ai déjà remise deux ou trois fois.

M. WELDON. Je propose en amendement que la dite motion soit amendée en y insérant, après le mot "préséance," les mots "mercredis et jeudis."

L'amendement est rejeté sur la division suivante:—

POUR:

Messieurs

Allison (Lennox),
Armstrong,
Auger,
Bain (Wentworth),

Fisher,
Fleming,
Forbes,
Gillmor,

McIsaac,
McMullen,
Paterson (Brant),
Platt,

Béchar, Bernier, Bourassa, Burpee (Sunbury), Cameron (Huron), Cameron (Middlesex), Campbell (Benfrew), Cartwright, Casgrain, Catudal, Charlton, Cook, Davies, Fairbank,

Gunn, Harley, Innes, Irvine, Jackson, King, Kirk, Landerkin, Laurier, Lister, Livingstone, Mackenzie, McCraney, McIntyre,

Ray, Rinfret, Scriver, Somerville (Brant), Somerville (Bruce), Springer, Sutherland (Oxford), Thompson, Trow, Vail, Weldon, Wilson et Yeo.—53

CONTRE :
Messieurs

Allison (Hants), Bain (Soulanges), Baker (Missisquoi), Baker (Victoria), Beaty, Bell, Belleau, Benoit, Benson, Bergeron, Bergin, Billy, Bolduc, Bourbeau, Bowell, Brecken, Burnham, Burns, Cameron (Inverness), Cameron (Victoria), Carling, Caron, Chapleau, Cochrane, Costigan, Coughlin, Coursol, Curran, Cuthbert, Daly, Daoust, Dawson, Desjardins, Dickinson, Dodd, Dugas,

Dundas, Dupont, Farrow, Ferguson (Leeds & Gren.), Fortin, Foster, Gagné, Gigault, Girouard, Gordon, Grandbois, Guilbault, Guillet, Hackett, Hall, Hawkins, Hay, Hickey, Hilliard, Homer, Houde, Hurteau, Jamieson, Kaulbach, Kilvert, Kinney, Landry (Kent), Landry (Montmagny), Langevin, Macdonald (King), Macdonald (Sir John), McDonald (Cap Breton), Mackintosh, Macmaster, Macmillan (Middlesex), McCallum,

McDougald, McGreevy, McLellan, McNeill, Massue, Méthot, Mitchell, Montplaisir, O'Brien, Paine, Pope, Reid, Riopel, Robertson (Hastings), Royal, Rykert, Shakespeare, Small, Smyth, Sproule, Stairs, Tassé, Taylor, Tilley, Tupper (Pictou), Tyrwhitt, Vanasse, Wallace (Albert), Wallace (York), White (Cardwell), White (Hastings), William, Wood (Brockville), Wood (Westmoreland), Woodworth, Wright.—108.

La motion principale est adoptée sur la même division renversée.

EMPRUNT DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

L'ordre du jour appelle la reprise du débat ajourné sur la motion de sir Charles Tupper "Que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération certaines résolutions (page 84) qui sont proposées au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique."

M. CURRAN. M. l'Orateur, si je ne commence pas le discours que je dois faire aujourd'hui devant cette honorable Chambre en m'excusant longuement, ce n'est pas que je ne sois pas tout à fait convaincu que je manque de l'habileté nécessaire pour traiter l'importante question que nous sommes à étudier.

Je crois, M. l'Orateur, que nous avons coutume de nous occuper d'abord des observations faites par celui qui nous a précédé, et dans ce cas, je devrais être disposé à suivre cet exemple jusqu'à un certain point; mais, M. l'Orateur, je me sens relevé de ce devoir important par l'estime que les amis de l'honorable préopinant semblent avoir pour ses observations, si nous en jugeons par les commentaires que le principal organe du parti libéral de la province de Québec a fait de son discours. Je fais allusion au correspondant du *Daily Witness*, qui, après avoir payé un tribut d'éloges à l'honorable député de Queen et après avoir fait un compliment encore plus flatteur à l'honorable député de King, qui ont pris part à ce débat, parle ainsi de l'honorable membre qui m'a précédé: "Différent de deux orateurs qui l'ont précédé, il abandonna

M. WELDON

le sérieux pour tomber dans le comique." Or, M. l'Orateur, comme je n'ai pas la prétention d'être le membre comique de la droite de cette Chambre, je me dispenserai certainement de m'occuper des facéties de l'honorable membre qui a déjà pris part à cette discussion.

La question maintenant soumise à la Chambre est d'une importance nationale. M. l'Orateur, je n'ai pas la prétention de pouvoir jeter plus de lumière sur le sujet, après les discours prononcés par l'honorable ministre des chemins de fer, par l'honorable chef de la gauche, qui lui a répondu, par l'honorable député de Cardwell (M. White), et par d'autres membres distingués qui ont parlé dans cette enceinte depuis que cette discussion est à l'ordre du jour; discours qui ont traité la question sous toutes ses faces. Je veux innover; en tout cas, je désire le faire jusqu'à un certain point. Je n'ai point l'intention, du point de vue où je me place, de chercher à éclairer ceux qui, à l'heure qu'il est, me font l'honneur de m'écouter; mais je veux plutôt garder la position d'un observateur du dehors, d'un citoyen patriote; d'un spectateur du combat que des adversaires se livrent aujourd'hui à propos de cette importante question. Et, M. l'Orateur, en agissant ainsi, je crois que s'il est une chose qui doit être plus agréable que toute autre à celui qui aime son pays, à celui qui a été témoin de cette discussion, c'est bien l'enthousiasme avec lequel chaque parole patriotique a été accueillie de ce côté-ci de la Chambre, et je le dirai aussi, l'enthousiasme avec lequel nos amis de la gauche ont repoussé les attaques portées contre leur patriotisme. Je crois, M. l'Orateur, que cette question de patriotisme doit être soulevée dans cette discussion; je crois que cette question de patriotisme a beaucoup à faire dans ce débat. En conséquence, me plaçant au point de vue où je me suis placé, jouant le rôle d'un observateur du dehors, je dis que je suis poussé, non par les paroles des honorables membres qui ont parlé ici, mais je suis involontairement poussé à jeter un coup d'œil rétrospectif sur l'histoire des partis et à les juger par leurs actes.

Quelle est l'histoire des deux partis engagés dans cette grande lutte? Il n'est pas besoin de chercher très longtemps pour constater qu'après les combats qui se sont livrés sur des simples questions provinciales, lorsque l'horizon se fut éclairci et que la fumée eut disparu, la première grande question dont fut saisi le parlement de l'ancien Canada, fut celle des secours à donner au chemin de fer national de l'époque. Et, M. l'Orateur, cette proposition fut appuyée et soutenue par le parti libéral-conservateur de l'ancienne province du Canada, et ce parti, dans ce noble combat, eut pour adversaires les prédécesseurs des honorables membres de la gauche, qui cherchèrent à écraser à son début la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, comme ils cherchent aujourd'hui à écraser la compagnie du chemin de fer du Pacifique en la couvrant d'opprobre.

Si, M. l'Orateur, sans entrer dans beaucoup de détails, nous arrivons à la politique patriotique adoptée ensuite par le parti libéral-conservateur du pays; si nous remontons aux jours où les chefs de ce parti, désireux de faire connaître notre nation aux peuples de l'autre côté de l'Atlantique, établissaient une grande ligne de steamers qui nous mit dans la position que nous devons occuper aux yeux du monde, et nous donnaient ces communications faciles que nous n'aurions pas eues sans cela; si, dis-je, nous faisons cet examen, nous constaterons que le parti conservateur n'a pas craint de se présenter devant le peuple et d'assumer la responsabilité de donner à cette ligne la subvention qu'elle demandait. Et, M. l'Orateur, le soi-disant parti libéral, ceux qui, aujourd'hui, prétendent hautement avoir le monopole du patriotisme, ceux-là s'opposèrent encore à ce grand projet et combattirent, comme ils l'ont toujours fait depuis, la politique nationale qui a eu l'effet de développer ce grand pays. Puis, M. l'Orateur, quand fut soulevé la grande question de jeter les bases de cette grande Confédération dans laquelle nous vivons, quels furent les hommes qui ont hâté l'accomplissement de ce grand projet, si ce ne sont le

très honorable chef du gouvernement actuel et les prédécesseurs de ceux qui le suivent aujourd'hui.

Et cependant, M. l'Orateur, à chaque instant ils avaient à lutter contre le parti des honorables membres de la gauche, qui prétendaient développer ce pays et être mus par une ambition noble et patriotique. Mais, M. l'Orateur, ils ont combattu, non pour renverser le drapeau de la Confédération, mais pour empêcher que ce drapeau fût jamais déployé, comme le feront voir les fastes de l'histoire.

Prenez les débats de la Confédération, et vous verrez, à une ou deux exceptions près—et ceux qui ont fait ainsi exception se sont bientôt repentis de la ligne de conduite qu'ils avaient suivie—vous verrez, dis-je, que ces hommes-là n'étaient pas animés d'un patriotisme très élevé.

De plus, M. l'Orateur, si nous examinons la question du chemin de fer de l'Intercolonial, l'autre grand projet de politique nationale du parti libéral conservateur, que voyons-nous ? Nous voyons nos adversaires s'opposer à la construction de ce chemin national qui devait relier les provinces jusque-là divisées. Ils disaient que ce chemin ne devait jamais être construit, qu'il ne paierait pas l'huile que l'on emploierait pour graisser les roues des wagons, et alors comme aujourd'hui, ils combattaient une politique patriotique. Ils combattaient tout projet présenté dans le but de consolider cette Confédération.

Ce n'est pas tout, M. l'Orateur ; lorsque le peuple de ce pays demandait à grands cris une politique qui donnât le Canada aux Canadiens, l'on vit ces hommes combattre le tarif protecteur qui nous a apporté la prospérité. Ils ont non-seulement combattu ce projet, mais, comme les événements l'ont prouvé, ils ont combattu contre l'opinion de la grande majorité des habitants de ce pays. Et aujourd'hui, M. l'Orateur, lorsque l'on s'occupe de ce grand projet qui doit unir toutes les provinces de cette immense Confédération, nous donner un chemin depuis l'Atlantique au Pacifique, et apporter toutes les richesses de l'Occident dans les anciennes provinces du Canada, projet qui doit développer cette contrée au moyen d'une ligne transcontinentale et que l'on a adopté dans toutes les parties du pays ; aujourd'hui, dis-je, ces mêmes hommes, qui se prétendent patriotes, nous combattent encore et s'opposent à ce projet de la façon qu'il leur a plu d'adopter. Je dis, M. l'Orateur, que si nous devons juger un arbre par ses fruits, ceux que le parti soi-disant libéral a produits n'ont été que des fruits de discorde et de dissension, tandis que les actes du parti conservateur accusent le désir et la détermination de développer cette grande Confédération et de nous donner la position que nous méritons parmi les nations de la terre.

Maintenant, M. l'Orateur, pour arriver à l'examen de la grande question que nous avons à étudier, je puis dire que, même après avoir entendu les explications du gouvernement, je ne me suis pas cru capable de juger de toute la portée de cette question. Je me suis permis, M. l'Orateur, de consulter ceux qui m'inspirent de la confiance. Je me suis rendu à Montréal et j'y ai rencontré les principaux hommes d'affaires de cette grande ville. J'ai parlé, non aux représentants d'un parti, non aux représentants d'une nationalité, non à des hommes représentant une seule branche de commerce, mais j'ai parlé à des hommes tels que James O'Brien, J. B. Rolland, M. Shorey, de Montréal, qui ont des relations commerciales dans toutes les parties de la Confédération. Je me suis adressé à plusieurs autres et leur ai demandé ce qui, dans leur opinion, devrait être fait au sujet des résolutions maintenant soumises à cette honorable Chambre.

Non-seulement j'ai consulté les hommes que j'ai mentionnés, mais, depuis, j'ai eu l'occasion de rencontrer le président de la Chambre de Commerce de Montréal, et des membres de cette institution, lesquels représentent tous les grands intérêts de ce pays, surtout les intérêts manufacturiers, commerciaux et financiers ; et je me crois autorisé à dire, au nom de ceux à qui je n'ai pu parler, que, dans toute la dépu-

tation qui s'est rendue dans la ville d'Ottawa, personne n'a affirmé d'une façon plus énergique qu'ils l'ont fait, que les intérêts de la Confédération exigeaient que l'on adoptât ces résolutions.

Qu'a-t-on dit, M. l'Orateur, relativement à cette question ? On m'a demandé : Avez-vous réfléchi aux placements qui ont été faits par ceux qui croyaient que ce chemin de fer serait terminé dans deux ans ? Avez-vous songé à la façon dont, pour la même raison, on a poussé le commerce, et jusqu'à quel point on avait compté sur l'immigration ? Avez-vous songé que, dans le cas où cette politique ne serait pas adoptée, toute compagnie rivale, non-seulement du chemin de fer canadien du Pacifique, mais du Canada même, non-seulement fera répandre des nouvelles désavantageuses à l'étranger, aux foyers du peuple, en Angleterre, en Irlande et en Écosse, comme l'a fait remarquer éloquemment l'honorable député de King (M. Foster), mais encore que chaque agent d'immigration, chaque agent des compagnies de steamers, chaque agent des compagnies de chemins de fer, de l'autre côté de l'Atlantique, en Angleterre, en Irlande, en Écosse, en Allemagne, et dans toute l'Europe, diraient, non-seulement que les travaux de ce chemin de fer ont été suspendus et que la compagnie doit exécuter le contrat originnaire et compléter le chemin en 1891, mais ils diraient que ce chemin de fer et même le grand Nord-Ouest ont fait fiasco, et que ce fiasco retombera sur toute la Confédération, amènera une crise et nous ruinera ; c'est—je le crois et ils le croient—ce que nous pouvons éviter en adoptant ces résolutions.

Je comprends parfaitement, M. l'Orateur, qu'il m'est tout à fait inutile, dans ce moment, d'invoquer des raisons qui ont déjà été données ici. Je comprends cela, et cette Chambre me remerciera de ne pas parler des grands avantages qui devront découler de l'adoption de ces résolutions. Mes électeurs, auxquels je suis responsable, désirent naturellement entendre mes raisons personnelles, comme les raisons de ceux que j'ai consultés, au sujet de la position que j'ai l'intention de prendre dans cette discussion et au sujet du vote qui doit être donné sur ces résolutions ; je dis qu'ils s'attendent à ce que je rende compte de ma conduite et que je donne les motifs qui m'ont porté à voter comme je vais le faire.

Les arguments apportés contre le projet, ont été, d'abord, que nous n'avons aucune garantie ; en second lieu, que le parlement, si garantie il y a, ne mettra pas en vigueur les conditions de l'arrangement quand le temps sera venu de les exécuter. Je prétends que ce que nous avons maintenant à faire, relativement à la seconde objection que l'on a soulevée, c'est simplement ceci : Il est de notre devoir, comme représentants du peuple dans ce parlement, de conclure un marché strict, qui forme lien de droit ; un marché que la compagnie ne pourra détruire, quoi qu'elle fasse. Si nous faisons notre devoir sous ce rapport, si nous concluons un marché qui ne puisse être annulé ni méconnu, nous aurons accompli notre devoir ; que ceux qui plus tard occuperont nos sièges en parlement fassent leur devoir, comme ils l'accompliront sans doute avec patriotisme.

Relativement à la première objection que nous n'avons aucune garantie, cette Chambre me permettra probablement de dire quelques mots.

Dans quelle position sommes-nous, et quelle est notre garantie ? Nous avons mis exactement la compagnie dans la position où le peuple du Canada désire la voir ; nous l'avons ôtée de la position qu'elle occupait d'après les ennemis du Canada. Ils disaient que la compagnie était plus puissante que le gouvernement, qu'elle intimidait le gouvernement, qu'elle était le pouvoir derrière le trône, et qu'elle était plus forte que le pouvoir du trône même. Je dis que par cet arrangement, nous mettons la compagnie exactement dans la position qu'elle doit occuper ; c'est-à-dire, au pouvoir et entre les fortes mains du peuple de ce pays.

Quelle est donc la garantie qu'elle nous offre ? Toutes les propriétés de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ont été remises au gouvernement ; non-seulement les travaux exécutés sur la ligne qu'elle s'est engagée, envers le pays, de construire en 1881, mais encore un placement en argent d'environ \$25,000,000, dans des entreprises essentielles au succès de l'exploitation du chemin lorsqu'il sera achevé. Quelles sont ces accessoires ? D'abord, 269 milles d'embranchements achevés. En deuxième lieu, un privilège sur le prolongement de Callander à Brockville et Montréal. En troisième lieu, une flotte de steamers en acier supérieurs à tous ceux qui font le service sur les lacs. En quatrième lieu, \$1,500,000 d'obligations du chemin de fer du Sud-Est. En cinquième lieu, un matériel en mains de la valeur de \$4,000,000. En sixième lieu, des terrains pour têtes de lignes, travaux, etc., valant plus de \$500,000. En septième lieu, un matériel de roulage évalué à \$8,000,000. Puis nous avons un privilège sur la ligne qui va de Callander dans la direction ouest, dont 1,121 milles sont complétés, le tout représentant \$23,000,000.

Nous avons le capital-actions de la compagnie, déposé entre les mains du gouvernement, \$35,000,000, et nous avons les terres de la compagnie, 21,000,000 d'acres, dont la moitié est déjà réalisée. Maintenant, M. l'Orateur, \$15,000,000 de la subvention qu'on nous demande sont jetés dans les travaux et constituent immédiatement une garantie égale à ce montant. Aucune partie de ce montant n'est payée qu'au fur et à mesure que se font les travaux. La compagnie ne doit toucher l'emprunt qu'au fur et à mesure que se font ses travaux, auxquels elle doit dépenser le coût de la construction avant qu'elle puisse réclamer un centime de ce coût au gouvernement.

Comparez cette garantie avec celle de 1881, lorsque nous avions \$1,000,000 en argent et 5,000,000 d'acres de terre pour l'achèvement et l'exploitation du chemin. La garantie donnée pour l'achèvement et l'exploitation du chemin pendant cinq ans—car l'emprunt n'est payable qu'en 1891, cinq ans après l'achèvement du chemin—est de \$23,000,000 sur la ligne-mère, 21,000,000 d'acres de terre, 269 milles d'embranchement, \$35,000,000 d'actions, un privilège sur le prolongement de Callander à Montréal, des steamers en acier, l'équipement, des propriétés aux têtes de ligne, des ateliers, et des obligations du chemin de fer du Sud-Est.

Mais on nous dira peut-être que nous payons \$22,500,000 pour cette garantie. C'est vrai, mais les terres seules, vendues \$1.50 l'acre, nous garantiront ce montant. Relativement à la question des terres, je parlerai, non des discours de certains membres de la gauche, non, par exemple, du grand discours prononcé par le chef de la gauche à cette assemblée qui était censée être une grande assemblée d'indignation des citoyens de Montréal contre le premier contrat de 1881, et à laquelle l'indignation était si forte, mais si forte de l'autre côté, que ceux qui en étaient les organisateurs furent obligés d'admettre les assistants par billets, de peur que l'indignation ne se traduisit d'une manière qui n'était pas conforme à leur goût.

Je n'ai pas l'intention de les tenir responsables de l'énoncé absurde fait relativement à ce qu'on a appelé les conditions outrageantes faites alors à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; mais je les tiens responsables, tous et chacun d'eux, du manifeste lancé à cette époque dans la ville d'Ottawa, par le parti libéral. Et dans ce manifeste l'on prétendait que le terrain seul donné à la compagnie valait \$79,000,000, et que nous volions le pays en donnant ces terres. Si vous examinez ce manifeste, dont chaque membre du parti libéral est responsable, vous verrez que cet énoncé est fait exactement comme je l'ai fait. En voici un extrait :

D'après l'évaluation de sir John A. Macdonald et du ministre de l'intérieur, les terres que recevra la compagnie valent \$3 18 l'acre, somme moindre que le prix réalisé par les compagnies de chemin de fer des États-Unis. Ainsi, la subvention en terre accordée par le gouvernement

M. CURRAN

pour la construction de la section centrale du chemin de fer équivaldra à \$19,625,000.

La section Est du chemin doit être aidée par une subvention en argent de \$10,000,000 et de 6,250,000 acres de terre, lesquelles, d'après l'évaluation du gouvernement, équivaldront à \$19,725,000.

Je crois, M. l'Orateur, que dans la discussion de cette question, il y a eu des erreurs fatales commises par les messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre. Je regrette extrêmement que le chef de l'opposition ne soit pas à son siège, car j'ai à faire une ou deux remarques auxquelles il est intéressé, et je préférerais les faire en sa présence. La plus grave de toutes ces erreurs a été, je pense, de parler de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Je suis aujourd'hui ce que j'étais il y a 22 ans, lorsque, à la demande du regretté sir George Étienne Cartier, j'ai parlé pour la première fois devant le public. J'étais alors et je suis encore un ami de la compagnie du Grand-Tronc. Je soutiens que, malgré ce qu'a dit du Grand-Tronc l'honorable monsieur, lorsqu'il en a parlé comme d'un exemple terrible donné au parlement ; malgré l'amplification qu'a faite de cette idée mon honorable ami le député de Queen, I. P. E. (M. Davies), qui, je crois, connaît autant l'histoire de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, que je sais celle de quelque voie ferrée située au cœur de l'île du Prince-Édouard, dont je n'ai jamais entendu parler—je dis, malgré ces remarques, que la compagnie du Grand-Tronc a fait plus pour le développement de ce pays—en supposant qu'elle n'aurait jamais embourré un seul dollar de l'argent qui lui est venu du trésor public,—qu'elle a fait cent fois plus pour le commerce et les intérêts du pays en général, que ce que vaut le montant d'argent qui lui a été accordé. Mais cette question m'a reporté en imagination aux premières années de ma vie, alors que, jeune garçon de dix-neuf ans, j'ai prématurément peut-être, pris part à la politique de ce pays. Ces périodes éloquentes et bien tournées de l'honorable monsieur me paraissent ressembler beaucoup à ce que j'ai entendu alors, et il m'est venu à l'idée que ce discours n'avait pas un caractère d'originalité.

Je me suis donc rendu à la bibliothèque que nous avons dans cet édifice et j'ai feuilleté les débats qui ont eu lieu précisément sur cette question du chemin de fer le Grand-Tronc, au mois de mai 1855 — époque mémorable où la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc s'adressait à la province du Canada pour en obtenir £900,000. J'ai trouvé au rapport de ce débat publié dans la *Gazette* de Montréal du temps, quelque chose qui m'a réellement étonné et qui, je crois, amusera et instruira cette honorable Chambre. J'ai trouvé que les objections que l'honorable chef de l'opposition a soulevées contre le chemin de fer du Pacifique canadien, avaient été soulevées à propos du chemin de fer le Grand-Tronc, dans la circonstance dont je parle.

Si l'on s'en souvient, l'honorable monsieur a dit qu'il se plaignait de la compagnie parce qu'elle avait failli à ses engagements, parce qu'elle avait pillé le pays et qu'elle était obligée de solliciter de l'aide. Il a objecté en second lieu à la façon inconsidérée dont la dépense a été faite, trait caractéristique, dit-il, de cette compagnie si prompte. Il a protesté contre les placements qu'elle a faits dans l'achat d'embranchements et pour des fusionnements qu'elle a opérés avec d'autres chemins de fer ; et enfin il s'est adressé à vous, M. l'Orateur, et il a ridiculisé la position dans laquelle le chemin de fer se trouvait placé. Et se tournant ensuite vers le ministre des chemins de fer, il dit avec un doux sourire : quel spectacle pitoyable vous offrez aujourd'hui en faisant votre exposé, si on le compare au langage triomphant de l'an dernier !

Comme la plupart des honorables députés le savent, le regretté John Sandfield Macdonald, alors membre du parti réformiste, soutenait en 1855, contre le Grand-Tronc, justes les prétentions invoquées aujourd'hui par le chef de l'opposition contre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Il disait que le pays était dupé par les spécula-

teurs; il citait sir John Young, qui avait dit: "livrer une pareille entreprise aux mains d'une compagnie serait rendre la compagnie plus puissante que le gouvernement même. Il disait: "La compagnie et les entrepreneurs s'étaient engagés à exécuter les travaux moyennant certaines avances des provinces. Ont-ils exécuté leur contrat? Non." Ce sont exactement les paroles dont le chef de l'opposition se sert aujourd'hui. Il disait encore: "Ils ont fait avec l'argent prélevé de mauvaises spéculations dans lesquelles la province n'avait aucun intérêt, et après avoir de cette façon, épuisé leurs ressources, ils ont demandé à la province de leur accorder une aide additionnelle de £900,000." Tout juste comme on dit aujourd'hui que cette compagnie a épuisé toutes ses ressources dans des entreprises de spéculation qu'on n'avait jamais eues en vue, et maintenant que ces ressources sont épuisées, elle demande encore du secours.

Il disait de plus: "A part ces acquisitions et ces fusions, l'argent consacré à l'exécution des travaux a été dépensé de la façon la plus extravagante, la plus prodigue et la plus mal réglée, sans aucun égard à l'économie? C'est précisément ce qu'a dit l'honorable monsieur, l'autre jour. Puis il ajoutait qu'il croyait qu'on dehors du parlement toute nouvelle avance d'argent destinée à être dépensée par ces entrepreneurs serait universellement condamnée." Ce sont exactement les mots du chef de l'opposition, il y a quelques jours. Il disait qu'il "croyait qu'on n'avait pas fait un examen complet et satisfaisant des travaux." C'est encore là une chose qui a été répété par le chef de l'opposition.

C'est ce qu'il a dit lorsqu'il s'est plaint de ce que nous n'avions pas eu d'examen des travaux, de ce que nous n'avions que les déclarations de deux employés du gouvernement, qu'il a ridiculisés parce qu'ils sont sous le contrôle du ministre qui dirige le département. Il a dit qu'il ne voulait pas jeter d'odieuses sur ces messieurs, qui sont des hommes respectables, mais qu'on ne pouvait aucunement se fier à leurs déclarations. Se servant des paroles de l'honorable M. John Sandfield Macdonald, il a dit que nous n'avions pas eu d'examen satisfaisant des travaux; et l'honorable M. John Sandfield Macdonald donnait alors lecture d'un extrait du *Spectator* de Hamilton, disant que le Grand-Tronc était une complète escroquerie. Il avait en réalité emprunté le sarcasme et l'ironie dont j'ai parlé, lorsqu'il s'est tourné vers vous, M. l'Orateur, et qu'il a parlé du chemin de fer du Pacifique canadien; il a emprunté les paroles suivantes qui ont été proférées, dans le même débat, par l'honorable M. George Brown:

L'Orateur doit avoir été surpris du changement survenu dans le langage dont on s'est servi dans le présent débat, comparé au ton qu'on a pris dans le dernier parlement. Ce n'était certainement pas une légère cause d'étonnement que de rappeler à l'esprit toutes les histoires faites au sujet de la richesse de ces capitalistes anglais—comme quoi ils devaient exécuter les travaux pour la province sans demander d'aide, et puis songer à quel misérable résultat on est arrivé.

Ce sont précisément les paroles dont s'est servi le chef de l'opposition lorsque, l'autre soir, au cours de ce débat, il s'est tourné vers vous, M. l'Orateur.

Je sens aujourd'hui que je connais quelle est l'ambition du chef de l'opposition. Il aimerait à se voir à la tête du jeune parti canadien. Il aimerait à se voir à la tête et au premier rang de toute la jeunesse canadienne et des patriotes nobles et généreux qui grandissent dans le Dominion; mais s'il désire voir cette ambition couronnée de succès, s'il veut entretenir l'espoir de voir venir ces jeunes gens sous son drapeau, il faut qu'il leur offre une autre livrée que les guenilles maculées du défunt *gritisme*.

Mais, M. l'Orateur, est-ce que le chemin de fer du Grand-Tronc a réellement causé tous ces malheurs? Ces honorables messieurs sont-ils sincères lorsqu'ils signalent, comme ils le font, cette compagnie à la réprobation du public? Est-ce qu'ils n'ont pas foi à la déclaration faite par le directeur gérant de la compagnie du Grand-Tronc, qui a été publiée

dans la *Gazette* de Montréal, et dont le *Post* de Montréal fait le résumé que voici:

Dans une communication adressée à la *Gazette*, ce matin, M. Joseph Hickson fait remarquer que la somme des avances faites par le gouvernement aux lignes qui forment aujourd'hui le chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, se montait à £3,111,503. Comme condition de l'obtention de ce secours, la compagnie a été obligée de construire la ligne de la Rivière-du-Loup, qui coûte £1,180,000; l'embranchement des Trois-Rivières qui coûte £220,000, et de donner aux lignes du Canada Occidental (aujourd'hui l'Ontario) £150,000. Il a perdu l'intérêt pendant vingt-quatre ans sur l'argent qu'il a été obligé de dépenser sur les chemins de la Rivière-du-Loup et des Trois-Rivières de plus que l'aide accordée par le gouvernement à ces lignes, environ £400,000 à 6 pour 100 pendant vingt-quatre ans—£576,000. Il a exploité ces lignes—et il en a encore une sous son contrôle à une perte annuelle de £20,000 environ pendant vingt-deux ans—£440,000. Il était de plus obligé de construire le pont Victoria. M. Hickson dit que le montant réellement donné, si on prend les chiffres ci-dessus, peut être estimé tout de suite, et il conclut en exprimant l'opinion qu'il est été beaucoup mieux pour la compagnie de n'avoir jamais reçu un seul louis du gouvernement, considérant les conditions auxquelles ces secours ont été donnés.

Je n'ai pas mission, M. l'Orateur, de régler les petites difficultés qui existent entre le Grand-Tronc et les honorables messieurs de la gauche qui l'ont attaqué; mais j'ai eu la déclaration de M. Hickson afin que l'opinion publique ne soit pas préjugée contre cette institution à cause des attaques, et des attaques calomnieuses, je crois, qui ont été dirigées contre elle par l'honorable chef de l'opposition et ses partisans, dans cette discussion.

Après les très éloquentes paroles de l'honorable chef de l'opposition, nous avons eu une explosion de l'ex-ministre des finances du Dominion. J'ai été surpris de voir cet honorable monsieur se précipiter de cette façon dans le débat, moi qui connais la réputation financière qu'a laissée l'honorable monsieur comme administrateur du trésor du Dominion, réputation faite avec les larmes des femmes et des enfants des ouvriers du pays. J'ai été étonné de l'audace avec laquelle il s'est jeté dans le débat—pas dans un langage ordinaire, certainement pas dans le langage d'un homme qui ne comprend point qu'il a été poussé au pied du mur. Il s'y est précipité de cette façon-là. Il s'y est jeté de la façon que n'aurait jamais fait quelqu'un qui connaît le moindre ment ce que doivent être les qualités de l'homme d'Etat—de l'homme d'Etat ai-je dit? Non, M. l'Orateur, mais de l'homme qui n'avait pas le moindre égard pour les sentiments de la grande masse des patriotes du Canada—il s'est précipité sur les Canadiens-Français qui représentent ici leur race, et il leur a dit qu'ils se laisseraient traîner dans le borbier pourvu qu'ils fussent payés dollar par dollar pour chaque pas qu'ils feraient. Quand j'ai entendu faire cette déclaration, j'ai regardé de l'autre côté de la Chambre pour voir si mon honorable ami de Québec-Est (M. Laurier) était à son siège. Je crois que je puis lui donner le nom d'ami, et je le crois un vrai et honnête patriote canadien français, quelles que soient ses opinions politiques. J'ai voulu voir s'il était à son siège, parce que je pensais que s'il y avait été il aurait levé la voix contre cette attaque scandaleuse, non justifiée et non justifiable, dirigée contre ses compatriotes, bien qu'ils diffèrent d'opinion avec lui en politique. Il aurait signalé à cet honorable monsieur les sacrifices qui ont été faits par la province de Québec pour les entreprises de chemins de fer du Dominion. Il aurait fait voir ce que la population de la province de Québec a fait, à même son propre trésor, dans l'intérêt du Dominion. Il aurait démontré que ses compatriotes ne méritent pas ces calomnies, car ils ont porté haut le nom et la renommée du Canada, non-seulement dans leur propre pays et dans la république voisine, mais de l'autre côté de l'Atlantique, où leurs historiens, leurs poètes, leurs savants et leurs femmes si distinguées aussi, ont inscrit le nom du Canada dans les registres de toutes les sociétés savantes, de toutes les associations de littérature et d'art, de chaque académie scientifique. Mais, malheureusement, l'honorable monsieur n'était pas à son siège. Les députés canadiens français qui siègent dans cette Chambre se sont montrés patriotes et dévoués aux intérêts de leur pays, et ils ont été

pendant des années des partisans de l'honorable chef du gouvernement sans avoir été payés pour leur fidélité, et sans avoir fait preuve d'aucune vénalité. Il n'appartient pas à l'honorable député, il n'appartient pas à l'ex-ministre dont j'ai parlé, de déverser sur eux ce blâme insensé autant qu'injustifiable. Je ne suis pas canadien français, mais dans ma poitrine bat le cœur d'un canadien irlandais, rempli de sympathie pour mes amis canadiens français, non-seulement de la province de Québec, mais vivant sur toute la vaste surface du Dominion. J'appuie la politique du gouvernement dans cette grande entreprise, mais je l'appuierai également dans toutes les réclamations dont il pourra contencancer la justice et l'honnêteté; et je sais qu'on fera droit à de pareilles réclamations, mais je sais encore mieux que je me trouve derrière un homme qui a toujours veillé, dans le passé, à ce que sa province fût traitée avec justice, et qui veillera à ce qu'elle le soit dans l'avenir—l'honorable ministre des travaux publics, qui siège ici comme successeur de feu sir George Étienne Cartier—qui gardera la foi qu'il doit à son pays d'origine dans toutes les circonstances qui pourront se présenter. Fort de cette assurance et sachant que justice sera faite à la province de Québec et à toutes les autres provinces qui feront de justes demandes, aujourd'hui ou plus tard, je reste, en ma qualité de représentant venu de la province de Québec, uni aux amis avec qui j'ai combattu pendant vingt-deux ans depuis mon adolescence. Je suis certain que ni les cajoleries d'un côté, ni les moqueries, ni les calomnies ni les abus de l'autre, ne détourneront un seul instant ces hommes de l'allégeance au grand et vieux parti qui a fait le Canada, qui a fait le pays ce qu'il est, et qui le rendra encore plus grand dans l'avenir.

Cet honorable monsieur, l'ex-ministre des finances, a fait encore une autre exhibition. Comme tous les autres grits, quand il a été réduit aux abois, tout ce qu'il a pu crier, a été: "Le scandale du Pacifique." Pourquoi n'a-t-il pas regardé autour de lui dans cette Chambre? A-t-il oublié le verdict de la population du Dominion? Pourquoi n'a-t-il pas jeté un coup d'œil autour de lui? Il se serait souvenu que le grand conspirateur, le chef des conspirateurs, le chef de la plus vile conspiration contre l'Etat qui ait été tentée depuis les jours de Catilina—on peut rire; mais on est aujourd'hui ce chef de conspirateurs? Il est "loin de la patrie," et le vieux héros qu'il croyait enterrer sous les ruines de son parti n'est pas endormi comme le héros du poème, mais il vit aujourd'hui, et il a un monument à lui élevé dans le cœur de chaque citoyen patriote de ce pays. Il est vivant aujourd'hui, combattant comme autrefois, jouissant de la confiance et de l'appui de la population du Dominion. Je ne parlerai pas davantage de cette question, mais je dirai un mot d'une déclaration—parfaitement vraie—que ce monsieur a faite, et que je ne puis laisser passer, puisqu'elle est vraie et que j'ai stigmatisé celles qui sont fausses et sans fondement. C'est que durant son règne ruineux et celui de ses amis, les terres du Nord-Ouest ne valaient pas plus de 25 cents l'acre. Il est vrai qu'elles ne valaient pas plus, et rien dans le pays ne vaudrait plus que 25 cents l'acre si lui et ses amis étaient restés au pouvoir. Pour mettre fin à ces remarques qui, peut-être ont été trop longues, jedis que, considérant la question en spectateur, pesant avec calme tout ce qui a été dit des deux côtés de la question, faisant la revue de l'histoire du passé, et témoin des faits historiques qui se déroulent dans le présent, je trouve une raison qui doit décider tous les patriotes à appuyer le gouvernement, et cette raison, c'est que dans le cœur de la population il y a la conviction que le très honorable chef du gouvernement, qui a fondé cette confédération, qui l'a conduite au présent état de progrès et de prospérité, qui s'est assuré le titre de *Pater Patriæ*, ne permettra pas que le résultat de tant d'années de travail soit détruit d'un seul coup pour le bénéfice de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ou de toute autre compagnie ou organisation. La population a au fond du cœur la certitude que l'honorable

M. CURRAN

monsieur ne présenterait pas cette mesure s'il n'était certain d'agir dans l'intérêt du pays qu'il a si bien servi. Le peuple a confiance en lui, la majorité de la Chambre a confiance en lui; j'ai confiance en sa politique, et c'est sa politique que je veux appuyer.

M. FISHER. En disant quelques mots sur une question aussi importante que celle maintenant soumise à cette honorable Chambre, je ne chercherai pas à m'occuper de l'histoire des autres projets du Pacifique, dont on a parlé dans le pays en différents temps; mais je m'efforcerai d'arriver le plus tôt possible au sujet qui fait réellement l'objet du débat. Si je dis cela, vous ne penserez pas, je l'espère, que je vais suivre l'exemple de mon honorable ami le député de Kent, N.-B. (M. Foster), qui, l'autre soir, après avoir censuré différents membres de la gauche pour avoir passé une heure avant de discuter la question à l'ordre du jour, a employé la première heure de son discours à nous faire une conférence sur le patriotisme et la création d'une nouvelle nationalité, et qui, à la fin de son discours, a passé une autre heure à parler contre un honorable membre qui l'avait précédé dans le débat. Si j'avais préparé sur ces questions une conférence que j'aurais déjà donnée et que je pourrais répéter dans une circonstance quelconque, je serais peut-être tenté de suivre l'exemple de l'honorable monsieur, mais je me rappellerai, je l'espère, la différence qui existe entre l'auditoire d'une école de campagne, qui pourrait trouver instructives et édifiantes ces sentences sonores, et cette honorable Chambre, composée surtout d'hommes d'affaires qui désirent discuter d'une façon pratique une question importante pour le public. Si je désirais, dans la dernière partie de mon discours, donner à cette honorable Chambre une leçon de mythologie classique, je crois que, si j'osais le faire, je pourrais, en racontant l'histoire de Cassandre, au lieu de m'arrêter là, montrer que ces prophéties que la pauvre Cassandre faisait dans les rues de Troie, lorsque la foule la ridiculisait, se réalisèrent, et qu'aujourd'hui Troie est tellement bien détruite que ce n'est que depuis un an ou deux que les savants ont pu trouver l'emplacement où s'élevaient jadis ses orgueilleuses murailles. Mais je passerai immédiatement à la question à l'ordre du jour, au sujet de laquelle le pays attend la décision du parlement. Et, M. l'Orateur, en traitant cette question, je ne désire pas me perdre dans les chiffres, entasser millions sur millions, comme l'ont fait plusieurs membres de la droite qui ont adressé cette Chambre.

J'avoue, M. l'Orateur, que n'étant pas un homme d'affaires, n'étant pas habitué à manipuler des montants aussi énormes, j'ai été un peu surpris de voir la façon un peu légère dont certains membres parlent de ces sommes énormes. Il sera mieux, je crois, pour le pays en général, et il sera peut-être préférable aussi pour quelques membres de cette Chambre, de chercher à discuter cette question simplement au point de vue sous lequel elle se présente réellement devant la Chambre. Je veux aussi discuter simplement le premier contrat passé avec la compagnie actuelle du chemin de fer du Pacifique, en tant que cette discussion et ce contrat peuvent contribuer à nous éclairer sur le projet qui nous est maintenant soumis.

Les honorables membres de la droite, en traitant cette question, ont bien le soin de nous dire que la compagnie est encore en état de remplir les conditions de son premier contrat; mais, si nous nous donnions un peu la peine d'examiner leur manière de raisonner et d'étudier l'impression sous laquelle ils désirent mettre la Chambre, nous pourrions nous imaginer qu'il ne s'agit pas de savoir dans combien de temps notre chemin de fer du Pacifique sera construit, mais qu'il s'agit de savoir s'il sera jamais construit ou s'il sera construit dans deux ans.

Cette question comporte aussi un autre détail très important, je crois; je veux parler des intéressés à ce nouveau traité qui ont proposé cette discussion. En lisant la circulaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Paci-

fique, publiée en décembre dernier, je vois que cette compagnie elle-même propose que le chemin soit achevé dans une période de deux ans. Je crois aussi qu'il est évident, d'après la manière de voir des membres de la droite, que la proposition est réellement venue de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et non du gouvernement. Ainsi, il y a une différence entre la position actuelle des parties et celle qu'elles occupaient lorsque le premier contrat a été conclu. Dans le débat qui a eu lieu alors, il a été clairement démontré, non-seulement par les discours des honorables membres de la droite, mais aussi par mon honorable ami, le chef de la gauche, que le gouvernement était réellement obligé à faire ce contrat, faute de mieux. Il n'avait rien autre chose à faire qu'à accepter les conditions que le syndicat était alors en état de lui offrir, ou bien, il n'aurait pas réussi du tout à conclure de contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Cela étant, il est très facile de voir que le gouvernement était réellement au pouvoir de ceux avec lesquels il cherchait à conclure ce contrat. Aujourd'hui, nous voyons que la position du gouvernement est exactement l'opposé de ce qu'elle était. L'honorable préopinant, le député de Montréal-Centre (M. Carran), nous a dit clairement qu'aujourd'hui la compagnie se trouve au pouvoir du gouvernement. S'il en est ainsi, il est évident que les positions occupées par ces deux parties contractantes à l'époque où le premier contrat a été passé, sont aujourd'hui interverties. Nous savons qu'à l'époque où le premier contrat a été passé, le gouvernement, étant, je pourrais presque le dire, au pouvoir du syndicat, ne pouvait pas faire un traité aussi avantageux que celui qu'il aurait désiré faire.

Les honorables membres de la droite ont eux-mêmes reconnu, dans cette occasion, que le traité n'était pas tout à fait ce qu'ils auraient désiré qu'il fût, mais que c'était le meilleur traité qui, dans les circonstances, pouvait être conclu. Cela étant et vu qu'il est évident qu'à cette époque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ou plutôt, le syndicat, comme on l'appelait alors, a exercé ce pouvoir, ces hommes pourraient certainement s'attendre, lorsqu'ils viennent aujourd'hui s'adresser en mendians au gouvernement, à ce que ce dernier exercât à son tour le pouvoir qu'il possède de passer un contrat aussi rigoureux que possible. Or, M. l'Orateur, à l'époque où le premier contrat a été conclu, on a dit à maintes reprises que nous devrions traiter généreusement ces hommes, afin qu'ils fussent en état d'exécuter leur contrat et qu'ils fussent capables de l'exécuter dans tous ces détails.

Aujourd'hui encore, dans ce débat, les honorables membres de la droite qui y ont pris part, surtout mon honorable ami le député de Richmond et Wolfe (M. Ives), nous ont demandé de traiter généreusement la compagnie. Il s'agit de savoir pendant combien de temps il nous faudra traiter généreusement la compagnie. Puisque l'on nous a demandé et que l'on nous demande encore d'agir généreusement envers ces gens, il est bien raisonnable que nous demandions si, dans quelques années, l'on nous sollicitera encore d'agir généreusement envers eux. Néanmoins, je crois qu'il s'agit réellement d'une opération commerciale, et non de nous demander de traiter généreusement la compagnie.

Il s'agit d'une compagnie obligée envers le gouvernement d'exécuter un certain contrat et qui vient demander à ce même gouvernement, quoi ? Elle demande d'abord d'emprunter \$22,500,000, somme qui devra être remboursée au bout de sept ans.

En second lieu, elle demande une avance de \$7,500,000, qui devra être remboursée au bout de cinq ans. Or, qu'allons-nous avoir en échange de cette avance ? Autant que je puis en juger d'après les discours des honorables membres de la droite, d'autant que je puis en juger d'après la déclaration du ministre des chemins de fer, tout ce que le pays va obtenir en échange de cette avance, c'est

que le chemin de fer du Pacifique sera achevé dans deux ans au lieu de l'être dans six ans.

C'est là, je crois, un exposé clair et d'homme d'affaires de la question qui nous est soumise, et cela étant, je pense que nous devons seulement examiner si le pays est excusable de risquer de faire cette avance dans le but d'obtenir que l'on abrège le délai accordé pour l'exécution du contrat. Mais, puisque le gouvernement possède l'avantage auquel je viens de faire allusion, et qu'il n'en profite pas, je pense que le peuple du pays en général demandera pourquoi il ne s'en est pas servi ; je pense qu'il lui demandera pourquoi il ne s'est pas servi de l'avantage qu'il possède réellement aujourd'hui sur la compagnie. Et les raisons qui porteront le peuple canadien à demander au gouvernement de profiter de cet avantage, seront, je crois, les suivantes : D'abord, nous demanderons : quels sont ces gens qui font ces demandes au gouvernement ? Ce sont des hommes qui ont le contrôle de cette compagnie et qui, immédiatement après la conclusion du premier contrat, ont émis certaines actions et s'en sont emparés moyennant un certain prix.

Quand le peuple, dans tout le pays, sait que ces hommes, après avoir déposé leurs \$10,000,000 dans cette compagnie, en ont obtenu des actions valant \$25,000,000 ; quand il sait que ces actions qu'ils ont achetées en payant une moyenne de 40, valent aujourd'hui 55 ou plus ; s'il réfléchit qu'en conséquence de cette opération que la compagnie a faite sur la mise qu'elle avait alors, elle a augmenté de 15 pour 100 la valeur de cette mise et que, partant, ce stock a été depuis porté à \$25,000,000 ; s'il réfléchit à tout cela, dis-je, le peuple pourra voir facilement que ces hommes ont réalisé, par cette opération, une fortune énorme.

Il y a aussi certaines autres choses qui, si on les examine attentivement, feront voir la position où se trouvent aujourd'hui ces messieurs, qui viennent demander des faveurs au pays. Il a été entendu entre le gouvernement et la compagnie que, pendant l'exécution des travaux, il serait payé à cette dernière, sur ce stock dans lequel ces messieurs ont versé 40 cents dans le dollar, 3 pour 100 sur la valeur au pair, c'est-à-dire, qu'on lui paierait 7½ pour 100 sur la valeur de l'argent versé à son fonds capital. Outre cela, ils ont payé sur le capital qu'ils ont mis dans la compagnie, une proportion additionnelle de 2 pour 100, pendant l'exécution des travaux, c'est-à-dire, qu'au taux de 40 cents dans le dollar auquel ils ont pris ce stock, ils réalisent 5 pour 100 sur leur premier placement et ainsi, sur ce premier placement, une proportion de 12½ pour 100 pendant l'exécution des travaux. La plupart des habitants de ce pays seraient parfaitement satisfaits s'ils recevaient la moitié de cet intérêt sur leurs placements. Je crois que le peuple du pays en général sera poussé à demander comment il se fait que des hommes qui réalisent des sommes aussi considérables au moyen de ce contrat, viennent ici *in formâ pauperis* demander de nouveaux secours au gouvernement.

Il y a, néanmoins, un autre détail qui portera le peuple à réfléchir plus attentivement sur cette question ; je veux parler de cette compagnie de construction qui a été mêlée d'une façon si inextricable à l'exécution des travaux de ce chemin. Autant que je puis en juger—et je regrette de dire qu'à cette phase du débat nous ne pouvons pas comprendre parfaitement tous les faits qui se rattachent à la compagnie de construction—néanmoins, autant que je puis en juger, il semble certain que cette compagnie d'entrepreneurs est composée, en grande partie, d'hommes qui ont des intérêts dans le premier contrat conclu pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et qui, partant, dans le traité conclu entre les deux compagnies, représentent à la fois, et la compagnie d'entrepreneurs et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Vu ce fait, il est tout raisonnable que le peuple ait des soupçons relativement au traité de cette compagnie d'entrepreneurs et à

tout ce qui la concerne, surtout lorsque le gouvernement a cru à propos, malheureusement, de refuser de nous donner, dans un délai raisonnable, les renseignements nécessaires pour discuter cette question d'une façon intelligente et convaincante. Mais, M. l'Orateur, nous en savons assez pour comprendre que par cette compagnie d'entrepreneurs, on a dû espérer que les membres de la compagnie réaliseraient une fortune considérable au moyen de leur contrat avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Cette compagnie d'entrepreneurs devait recevoir un certain montant en argent pour son contrat et un certain montant on action de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. D'après ce que je comprends en lisant les conditions du traité, elle devait recevoir, si elle pouvait exécuter son contrat, environ \$45,000,000 en actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Or, M. l'Orateur, je veux attirer votre attention sur le fait que ces actions auraient dû lui être données en paiement de ses travaux. Après la conclusion de ce traité avec la compagnie d'entrepreneurs, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a obtenu du gouvernement de ce pays une garantie d'un dividende de 3 pour 100 sur ce stock. Dans quel but, M. l'Orateur, a-t-elle obtenu cette garantie? Les honorables membres de la droite ont déclaré positivement, il est positivement déclaré dans le discours du trône, et je le crois, il est généralement compris et reconnu, que la compagnie a obtenu cette garantie dans le but exprès de hausser la valeur des actions. Ces actions ont été émises pour la compagnie d'entrepreneurs à 60 cents dans le dollar, tel que déclaré dans le traité qu'elle a fait avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le stock a été livré à la compagnie de construction à raison de 60 cents dans la piastre, et d'après ce que nous a dit l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), nous sommes autorisés à supposer que la garantie hausserait ce stock à 75 cents dans la piastre; mais une toute petite opération arithmétique fera voir que par ce moyen, sur \$45,000,000 de stock, cette compagnie obtiendrait une avance de 15 pour 100 sur tout son stock. De cette façon, M. l'Orateur, nous voyons que cette compagnie de construction, ne se contentant pas des profits réels qu'elle devait retirer de la construction d'une partie considérable du chemin, voulait encore et espérait faire ce profit additionnel sur son stock. Si, M. l'Orateur, ce profit avait dû être fait par des messieurs tout à fait indépendants de la compagnie avec laquelle ils faisaient affaires, peut-être qu'on ne pourrait soulever beaucoup d'objections à cela; mais lorsque nous voyons qu'un nombre considérable des messieurs qui composent la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, sont en même temps intéressés pécuniairement dans cette compagnie de construction, j'avoue, qu'à mon avis, cette particularité donne à cette affaire une apparence suspecte, et je crois, M. l'Orateur, qu'à cause de cette circonstance, la population du pays regardera toute l'affaire avec plus de soupçon et avec plus de répugnance.

Il y a encore une autre raison qui portera les gens à considérer toute cette affaire comme suspecte. Je crois que c'est l'honorable ministre des chemins de fer qui nous a expliqué comme quoi le chemin de fer du Pacifique canadien a fait hausser le stock de la compagnie des terres du Nord-Ouest. Si j'ai bien compris les explications, ce montant d'argent a été souscrit dans le but de maintenir le prix du stock de cette compagnie. Ceci, M. l'Orateur, nonobstant les explications du ministre des chemins de fer, a été entrepris par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, avec l'intention bien arrêtée de tromper le public. Il est évident que si le prix du stock a été maintenu par ceux qui étaient particulièrement intéressés dans ce stock, par ceux qui étaient intéressés à amener des immigrants dans cette région, et par ceux qui étaient particulièrement intéressés à amener la vente de ce stock, il est évident, dis-je, que cela a été fait expressément dans le but de trom-

per le public et de spéculer sur les stocks. Je dois dire, M. l'Orateur, que toutes ces particularités combinées, ont une apparence suspecte, et que cela aura pour effet de jeter du discrédit dans l'esprit du public au sujet de cette nouvelle proposition du gouvernement.

Mais il y a un autre point de vue auquel je crois qu'il est juste et raisonnable de se placer pour juger de cette question, je parle du point de vue auquel s'est placé le gouvernement lors de la passation du contrat primitif, alors que le gouvernement faisait sonner si haut la richesse personnelle des messieurs qui étaient concernés dans le contrat. A cette époque, l'une des principales raisons qu'on nous donnait pour adjuger l'entreprise et pour assurer le prompt achèvement du chemin, était le prétendu fait que ceux qui étaient concernés dans cette affaire possédaient personnellement des richesses si énormes qu'un fiasco de leur part n'était pas dans l'ordre des choses possibles. M. l'Orateur, si, au moment actuel, nous trouvons ces mêmes messieurs, au lieu de mettre à contribution leurs richesses et leurs ressources personnelles pour se tirer d'embarras, s'adressent au gouvernement et demandent au pays de les aider, à quoi nous servent la richesse et les ressources personnelles des directeurs et des gérants de la compagnie? Assurément, il est naturel de supposer que lorsqu'une corporation se trouve dans l'embarras elle doit épuiser ses propres ressources avant que de demander un emprunt pour lui venir en aide. Mais ce n'est pas là la ligne de conduite adoptée par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

Nous n'avons aucune raison de supposer que ces messieurs ont perdu leurs fortunes personnelles, ni même que ces fortunes aient diminué; au contraire, d'après ce que j'ai dit relativement à des transactions sur le stock et autres spéculations, nous pouvons raisonnablement supposer que leur fortune personnelle a été considérablement augmentée depuis que le contrat a été signé. Cependant, aujourd'hui, au lieu de tirer sur ces richesses et ces ressources personnelles, si vantées à l'époque de la passation du contrat, nous les trouvons s'adressant au gouvernement et lui demandant de l'aide pour se tirer d'embarras. Tout homme raisonnable, envisageant cette affaire au point de vue du bon sens, dira que ce n'est pas là la ligne de conduite qui devrait être suivie; et qu'ils étaient tenus d'épuiser leurs propres ressources avant de demander au pays de les aider à se tirer d'embarras.

Si j'ai bien compris le discours du ministre des chemins de fer et des autres membres de la droite, ces messieurs insistent sur le fait que non-seulement la compagnie est parfaitement solvable, mais qu'elle est parfaitement sûre, et qu'elle peut fournir un état de ses affaires établissant que l'avance proposée sera parfaitement sûre. Si c'est le cas, comment se fait-il que la compagnie ne puisse obtenir sur les marchés monétaires du monde l'avance dont elle a besoin. Les honorables députés de la droite nous disent que cela provient de l'opposition, de l'hostilité de la part d'autres compagnies de chemins de fer, et des attaques contre la compagnie qui ont eu lieu dans une certaine partie de la presse. Les honorables députés siégeant à droite veulent-ils prétendre que les financiers des marchés monétaires du monde entier peuvent être influencés par des considérations de cette nature, que lorsqu'on leur soumet un exposé véridique qui n'offre pas de côté faible, ils hésitent à risquer leur argent? Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Si pareil exposé financier peut être soumis aux capitalistes; si on leur démontre hors de doute que les garanties sont parfaitement sûres, alors le capital affluera sans difficulté dans la caisse de la compagnie, et cette dernière obtiendra l'aide dont elle a besoin sans qu'il lui soit nécessaire de s'adresser au gouvernement pour l'obtenir.

Il y a une autre raison pour laquelle cette proposition de la part du gouvernement est très inopportune. Lorsque le contrat primitif a été adopté, l'un des principaux avantages que l'on faisait valoir était que le gouvernement se trouvait déchargé de toute responsabilité relativement à la construc-

l'on du chemin de fer du Pacifique canadien. On nous disait alors que la question se trouverait tout à fait en dehors de l'arène politique, qu'elle n'empiéterait plus sur la besogne de la Chambre et sur la politique du pays. Mais trois années à peine se sont écoulées depuis, et la question est de nouveau ramenée dans l'arène de la partisanerie politique, et de nouveau nous sommes obligés de la discuter dans tous ses détails. Et pourquoi? Tout simplement à cause du fait qu'au moyen de cette nouvelle avance nous verrons l'achèvement des travaux quatre ans plus tôt que nous ne l'aurions vu en vertu du contrat primitif.

A ce sujet, je désire faire allusion à une remarque faite par l'honorable député de Cardwell (M. White) dans son discours. L'honorable député a dit qu'il a pris part à une campagne politique immédiatement après la passation du contrat primitif; qu'il a rencontré dans cette campagne des messieurs dont les opinions politiques différaient des siennes, mais que cette question n'a jamais été soutenue et discutée. Je crois que nous qui occupons la gauche en cette Chambre, avons cru que la question de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien était une question définitivement réglée. Nous ne supposions pas qu'elle serait de nouveau amenée sur le tapis et discutée, et nous ne croyions pas que les vanteries des honorables députés siégeant à droite seraient démenties aussi tôt qu'elles l'ont été. La seule raison pour laquelle la question aurait pu être discutée pendant les dernières élections générales était l'opportunité de prouver le manque d'aptitude aux affaires de la part de ceux qui avaient passé le contrat au nom du pays. Il n'y avait aucun besoin de discuter cette question pendant l'élection de l'honorable député de Cardwell, surtout lorsque d'autres questions d'une importance aussi considérable mais plus immédiates étaient soumises au pays. Mais si le gouvernement avait décidé d'ouvrir de nouveau toute la question de la construction du chemin de fer Pacifique canadien et du contrat passé, pourquoi n'a-t-il pas profité de la position dans laquelle se trouvait la compagnie pour faire quelque chose de nature à faire disparaître les monopoles du contrat primitif, monopoles qui ont soulevé tant d'objections lors de la ratification du contrat.

En outre, M. l'Orateur, je dois parler d'une autre remarque faite par l'honorable député de Cardwell. Il a peut-être expliqué la raison pour laquelle le gouvernement n'a pas fait ce que j'ai suggéré comme étant un acte de sagesse. L'honorable député a dit à la Chambre que les réclamations des gens du Nord-Ouest étaient injustifiables, qu'il était tout simplement absurde que des gens qui jouissaient déjà d'avantages tels que ceux qu'on leur avait donnés demandassent encore plus, et il s'est servi d'expressions que je n'essaierai pas de citer de mémoire, en comparant ces avantages aux difficultés surmontées par les premiers colons d'Ontario. Connaissant les relations qui existent entre l'honorable député et le gouvernement, je suppose qu'il a donné les raisons pour lesquelles le gouvernement, en acceptant la nouvelle proposition, n'a pas essayé à remédier aux maux dont souffrent les gens du Nord-Ouest en conséquence des conditions du contrat primitif.

Si c'est là la véritable raison pour laquelle semblables dispositions n'ont pas été insérées dans la nouvelle convention, la population du Nord-Ouest ne croira pas que le gouvernement lui aura rendu justice, en ne profitant pas de l'avantage que lui donnait la position dans laquelle se trouvait la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, avantage dont il aurait pu raisonnablement se prévaloir pour venir en aide à ses amis, à ses partisans et en général à la population qui habite le Nord-Ouest.

Mais je veux jeter un rapide coup d'œil sur la convention en me plaçant au même point de vue que la compagnie elle-même. Nous voyons la compagnie se chargeant de l'obligation très sérieuse de payer pendant les quatre années prochaines l'intérêt à 5 pour 100 sur environ \$30,000,000; à l'expiration de cette période, elle paiera au gouvernement

\$7,500,000, et au bout de sept ans elle paiera au gouvernement \$22,500,000. Les ressources de la compagnie qui devront fournir ce montant considérable d'intérêt, sont, si je comprends bien, les profits nets de la compagnie, provenant de l'exploitation du chemin et du produit de la vente de ses terres. M. l'Orateur, à en juger par les états de ses profits nets, qui ont été produits en cette Chambre depuis un an ou deux, je suis sous l'impression que la majeure partie de ses paiements d'intérêt et du principal devront provenir de la vente de ses terres, et depuis trois ans les deux tiers des terres qui ont été vendues l'ont été à une compagnie de colonisation, qui, en conséquence, sera à l'avenir en rivalité directe avec le chemin de fer pour la vente des terres du Nord-Ouest. Nous ne pouvons guère supposer que la vente des terres dans cette contrée produira le montant requis pour faire face à ses obligations.

Mais peut-être que les honorables membres de la droite croiront que les difficultés que la compagnie devra rencontrer doivent nous engager à nous montrer généreux envers elle. Au contraire, je crois que c'est une raison pour que nous n'ayons rien à faire avec elle—une raison pour laquelle nous ne devons pas prendre ce nouvel engagement vis-à-vis de la compagnie. Si, M. l'Orateur, on nous répond comme semblent l'insinuer les honorables messieurs de la droite, qu'à défaut de cet arrangement la compagnie sera obligée de suspendre ses travaux pendant quatre ou cinq ans, et de ne pas poursuivre la construction du chemin, quelle sera la grande perte pour le pays? L'état de choses qui résulterait de ce fait ne serait pas autre que l'état de choses préconisé par l'opposition lorsque le contrat primitif a été adopté comme étant le plus avantageux pour le pays.

A cette époque, les députés qui ont opposé le contrat primitif ont soutenu qu'il vaudrait beaucoup mieux, au lieu de presser la construction des extrémités de la ligne—ces parties de la ligne qui doivent nécessairement être les plus dispendieuses, et qui doivent rapporter le moindre revenu—différer l'exécution de cette partie des travaux; et ils ont proposé en même temps que la compagnie procédât à la construction de cette partie de la ligne qui devait réellement servir au développement et à la colonisation des territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, vers lesquels nous pourrions nous attendre à voir se diriger un courant considérable d'immigration, de sorte que le pays retirerait immédiatement tout le bénéfice qui pourrait résulter plus tard de la construction des extrémités. Mais, M. l'Orateur, si l'état actuel des affaires devait se continuer, si l'état de choses actuel devait se continuer pendant trois ou quatre ans, si au lieu de fournir cette avance à la compagnie nous devions permettre à la compagnie de se reposer pendant cette période—toujours en supposant qu'il n'y ait pas d'autre alternative—cela serait-il pour le pays un mal aussi grave que l'ont prétendu les honorables députés de la droite?

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

M. FISHER: Depuis que vous avez quitté le fauteuil, un rapport m'a été remis, et le fait qu'il a été ainsi remis entre mes mains est en lui-même une condamnation suffisante du vote qui a été donné cette après-midi sur cette question. Lorsqu'un document de cette importance est déposé sur le bureau de la Chambre, à cette phase de la discussion, il est évident que le vote était certainement, pour me servir du langage le plus mitigé possible, un vote très inopportun. Rien qu'à songer que le gouvernement désire que le parlement discute cette question, avec si peu de renseignements à notre disposition, en comparaison avec ceux que nous savons devoir être en la possession du gouvernement ou à sa portée—et qu'ils se trouvent à sa portée, cela est démontré par le fait qu'il lui a été possible de nous donner ce rapport—je dis que cela est une preuve positive que le vote d'urgence était pour le moins un vote très inopportun.

Ce rapport a été fait à une adresse de la Chambre des Communes demandant un état relatif au contrat intervenu entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et la compagnie de construction. J'y trouve la confirmation de ce dont j'ai parlé brièvement cette après-midi. Je n'étais pas alors en possession de tous les faits, et depuis lors je n'ai guère eu le temps d'étudier le rapport de façon à pouvoir en parler comme je le désirerais; mais j'y trouve un ou deux renseignements que je prendrai la liberté de lire, afin que les honorables députés puissent le comprendre le plus tôt possible. Je vais d'abord lire une liste des actionnaires de la compagnie des entrepreneurs du chemin de fer du Nord-Ouest américain, portant la date du 1er juillet 1883. Nous avons les noms suivants: Edouard A. Adams, 70 parts; James O. Bloss, 1,955; James H. Cox, 200; J. C. Easton, 80; Peter Geddes, 25; Samuel Gwyn, en fidéicommiss, 21,267; Charles Lanier, 70; Théodoro Marrache, 122; Jeremiah Milbank, 41; Alex. Mitchell, 42; William Rockefeller, 100; A. S. Shaw, 245; Albert Simon, 100; Joseph F. Sweazy, 500; William Trotter, 48; Julius Watsworth, 25; Edward Winslow, 15; Winslow, Lanier et Cie, 95; soit un total de 25,000 parts. Vous remarquerez, M. l'Orateur, que sur ces 25,000 parts, 21,267 sont tenues en fidéicommiss, par Samuel Gwyn. Maintenant, pour expliquer cette circonstance, je vais vous référer à une lettre datée du bureau de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, à Montréal, le 12 février 1884. Après avoir fait allusion à d'autres rapports, le secrétaire dit:

J'inclus aussi une liste des actionnaires de la Compagnie des entrepreneurs de l'Amérique du Nord, telle qu'elle nous a été fournie par cette compagnie. Vous remarquerez qu'il appert à ce rapport que Samuel Gwyn tient 21,267 parts en fidéicommiss. Ces parts sont ainsi tenues en fidéicommiss pour représenter le montant total des actions de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en proportion des parts de chaque actionnaire.

En référant au nombre de parts tenues au nom des divers actionnaires des \$25,000,000 de stock primitif, nous pouvons voir à peu près dans quelles proportions et par qui le stock a été pris. Ici encore le gouvernement a omis de nous donner les renseignements qu'il est nécessaire à mon avis de fournir à la Chambre et au pays, afin que l'on puisse en venir à une conclusion convenable sur ce point. Mais autant que nous puissions en juger, nous savons que la proportion la plus considérable de ce stock est retenue par ces hommes. La lettre dit ensuite:

Mais le but étant d'intéresser dans l'entreprise un certain nombre de financiers les plus en vogue, les détenteurs primitifs du stock ont transféré à ceux que la compagnie désireait s'associer comme auxiliaires, un nombre proportionnel de parts de la compagnie, au prix "de rev. ent."

Nous n'avons aucun renseignement indiquant jusqu'à quel point ces messieurs ont été intéressés dans la compagnie de construction; nous savons seulement d'après les renseignements en notre possession, que sur les 25,000,000 de parts de la compagnie de construction, les membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en avaient 21,267. Et ici, M. l'Orateur, se trouve une preuve très distincte des circonstances suspectes dont j'ai parlé à la séance de cette après-midi.

Il y a une autre question dont je veux parler avant que d'argumenter relativement à la compagnie de construction, et c'est que, comme je l'ai dit il y a un instant, la compagnie de construction a été payée non-seulement en argent pour ses travaux sur le chemin de fer, mais aussi en parts de la compagnie. Le montant total de stock qui devait lui être assigné pour ses deux entreprises était d'environ \$45,000,000. Maintenant, M. l'Orateur, à l'époque où cette convention a été conclue entre la compagnie de construction et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, le stock a été pris à 60 cents dans la piastre. Après que la garantie du gouvernement eut été donnée à ce stock, le gouvernement, et la compagnie du Pacifique canadien elle-

M. FISHER

même, s'attendaient à ce que ce stock montât à 75 cents dans la piastre, une avance de 15 pour 100 sur 60 cents, mais une avance de 25 pour 100 sur la valeur primitive du stock. Mais dès que l'expérience eût démontré que la garantie du gouvernement n'avait pas pour effet de hausser le prix du stock de 60 à 75, le contrat entre la compagnie de construction et la compagnie du chemin de fer du Pacifique fut annulé. En d'autres termes, lorsque ces messieurs qui étaient intéressés à un si haut degré dans la compagnie de construction virent qu'ils ne pouvaient faire un profit considérable au moyen de leur transaction, ils résilièrent leur contrat et se retirèrent de la convention. Je crois, M. l'Orateur, que c'est là une raison très claire et très apparente pour la population du pays, de demander au gouvernement pourquoi il n'a pas profité, dans ce nouvel arrangement, de l'avantage qu'il avait sur la compagnie, pour conclure un marché aussi avantageux que possible dans l'intérêt du pays.

Avant que d'aller plus loin je désire faire allusion à quelques-unes des remarques de l'honorable préopinant. Je regrette qu'il ne soit pas présent, mais il pourra lire ce que j'ai à dire. Je me suis amusé un peu, et j'ose dire qu'un grand nombre d'autres députés ont dû s'amuser quelque peu, lorsqu'il a fait allusion à l'assemblée de Montréal, où l'honorable chef de l'opposition a exposé le programme de l'opposition relativement au chemin de fer du Pacifique. L'honorable député a essayé de déprécier l'assemblée, il a tenté de prouver qu'elle avait été triée subrepticement par des partisans de l'opposition. M. l'Orateur, tous ceux qui étaient présents, comme j'ai eu la bonne fortune de l'être moi-même, savent très bien, que sur l'estrade, à cette assemblée, se trouvaient des hommes éminents, qui avaient soutenu le gouvernement à l'élection précédente. Nous savons que le président de cette assemblée appuyait le gouvernement, même à cette époque, dans sa politique nationale, mais qu'il était trop indépendant pour approuver ce contrat. Et tout le monde doit se rappeler la réception enthousiaste qui a été faite en cette occasion à l'honorable chef de l'opposition — une réception telle qu'elle ne saurait être surpassée par aucune réception que l'on puisse faire à un homme public, soit à Montréal soit dans toute autre partie de la Confédération canadienne.

À cette assemblée, l'honorable député a d'abord expliqué les conditions du contrat, et a ensuite exposé le programme que lui et son parti avaient défendu au parlement, relativement au chemin de fer du Pacifique canadien. Je ne désire pas, M. l'Orateur, suivre l'exemple de mon honorable ami de la droite, car je pourrais peut-être, en termes encore moins flatteurs que ceux dont il s'est servi, parler de l'assemblée tenue par l'honorable ministre des chemins de fer, quelques jours plus tard, dans la ville de Montréal. À cette assemblée, les choses se sont passées d'une façon tout à fait différente; je crois cependant qu'il est inutile d'aller plus loin et qu'il me suffira de mentionner ces deux assemblées pour que tous ceux qui s'en souviennent puissent apprécier le contraste.

Il y a aussi dans le discours de l'honorable préopinant (M. Curran) une autre chose qui m'a rappelé l'histoire ancienne dont l'honorable député de King, N. B., nous a régala l'autre soir. L'honorable député a cité comme étant l'original du discours prononcé l'autre soir par l'honorable chef de l'opposition, un discours prononcé il y a un grand nombre d'années par l'honorable John Sandfield Macdonald au sujet du chemin de fer le Grand-Tronc. L'honorable député, en faisant allusion à ce discours, a oublié que ses paroles étaient vérifiées jusqu'à la lettre. Il a oublié que l'honorable John Sandfield Macdonald avait lui aussi joué le rôle de Cassandre en cette occasion — que bien qu'on n'ait pas voulu écouter sa voix, bien qu'on n'ait pas voulu tenir compte de ses avertissements, ses prédictions se sont réalisées, et je regrette d'être obligé de croire que les prédictions de l'honorable chef de l'opposition relativement au marché soumis à notre approbation se réaliseront aussi. Le gouvernement nous dit maintenant quel sera le résultat de la ratification de ce mar-

ché. Il nous fait un riant tableau des avantages qui doivent en résulter pour le pays. Il nous montre dans ce tableau les grands avantages que le pays doit retirer du fait que dans deux ans nous aurons notre chemin de fer à travers le continent.

Maintenant, j'avoue, et en cela je ne fais qu'exprimer les vues du parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir, que je ne crois pas qu'il soit essentiel à la prospérité immédiate du pays, que cette partie du chemin située au nord du lac Supérieur et celle qui doit traverser les montagnes Rocheuses, soient terminées rapidement, coûte que coûte, et sans égards aux risques que cela pourra entraîner. En 1880, lorsque le contrat primitif a été passé, le parti libéral a maintenu que bien qu'il fut de nécessité immédiate et d'un très grand avantage pour le pays que les parties fertiles de notre territoire du Nord-Ouest, la section des prairies, fussent immédiatement ouvertes et mises à la disposition des immigrants, cependant, il n'était pas essentiel au progrès du pays que les parties de la ligne situées au nord du lac Supérieur, ou la partie qui doit traverser les montagnes Rocheuses, fussent terminées immédiatement, au prix de dépenses ou de pertes sérieuses. Il est très facile de voir pourquoi l'on s'est placé à ce point de vue.

L'honorable ministre des chemins de fer nous a donné l'autre soir le bénéfice d'un calcul très extraordinaire relativement au nombre de boisseaux de blé qui pourraient être récoltés dans le Nord-Ouest. L'honorable député de King, N. B., nous a donné un calcul très extraordinaire de ce qui pourrait être fait dans le même sens par les cultivateurs du Nord-Ouest. Je suppose que ces honorables messieurs voulaient déclarer, ou du moins donner à entendre, que pour que cette production ait lieu, il est nécessaire que le chemin de fer au nord du lac Supérieur, soit immédiatement terminé, et qu'à moins que ces résolutions soient adoptées, à moins que ce nouveau contrat soit conclu avec la compagnie, le riant tableau qu'ils nous faisaient de la production possible du Nord-Ouest ne serait plus fidèle. Je ne puis voir comment, avec les moyens que nous avons maintenant d'ouvrir le Nord-Ouest, avec les avantages et les moyens offerts actuellement à l'immigration dans ce pays, la perspective de voir cette contrée livrée à la culture ne soit pas aussi bonne qu'elle le serait si le chemin de fer était terminé d'ici à deux ans. Je ne crois pas que ces deux honorables messieurs puissent se figurer pour un instant qu'une quantité quelque peu considérable de blé puisse être récoltée dans la contrée située au nord du lac Supérieur, ou dans les Montagnes-Rocheuses, ou dans la partie du pays située à l'ouest de la section des prairies.

Si nous avons maintenant le chemin de fer à travers la partie fertile des prairies, et des communications faciles au moyen de notre réseau de chemins de fer de l'est, et par eau à travers la baie Georgienne et les lacs Huron et Supérieur, au moyen desquelles les immigrants—pendant la saison durant laquelle ils viennent en ce pays—peuvent être transportés facilement dans le Nord-Ouest à travers notre propre territoire—et c'est là le point que l'honorable monsieur a voulu nous faire considérer comme absolument nécessaire—si nous avons ces moyens de communication, je ne vois pas comment ce nouveau marché pourrait faciliter la réalisation des espérances dont les honorables messieurs nous ont fait un si riant tableau.

A ce propos, je ne puis m'empêcher de parler pendant quelques instants de la déclaration qui a été faite par l'honorable ministre des chemins de fer relativement à la manière dont nos immigrants seront amenés vers le Nord-Ouest. S'il est essentiel que le chemin soit construit, afin que nos immigrants soient amenés au pays à travers notre propre territoire seulement, comment se fait-il que l'honorable monsieur ne s'est pas opposé à la proposition de son honorable collègue, l'honorable ministre de l'agriculture, proposition qui a pour but d'amener les immigrants par le

chemin de fer Erié? Cela me semble démontrer l'existence de divergences d'opinion assez extraordinaires entre ces deux messieurs. Si la proposition de l'honorable ministre de l'agriculture doit être acceptée, louée et reconnue comme bonne, l'on peut dire avec raison qu'elle s'appuie sur sa base la position prise par l'honorable ministre des chemins de fer, en tant que son argumentation est concernée.

Mais ces honorables messieurs, comme je l'ai déjà dit, ont fait un tableau magnifique des résultats probables du contrat. Je crois pouvoir en toute justice remonter à leurs prédictions de 1880 et à celles faites en 1880 par les honorables membres de l'opposition, pour voir lesquelles se sont réalisées. Après avoir fait ce rapprochement, nous pourrions raisonnablement juger leurs prédictions actuelles d'après leurs prédictions antérieures. En 1880, le gouvernement a d'abord prélué, et il a insisté là-dessus, que le contrat qui venait d'être passé offrirait la dernière occasion de mêler la question du chemin de fer Pacifique canadien à la politique du parti—que cet arrangement serait final et que l'introduction de cette question dans l'arène politique ne se répèterait plus. Nous voyons aujourd'hui comment cette prédiction s'est réalisée.

En cette occasion, l'honorable député de Durham-Ouest prétendit que le contrat n'offrait pas une garantie que la question était définitivement réglée. Il est vrai qu'en cette occasion, ni lui, ni aucun autre honorable membre de l'opposition, ne croyait que les conditions du contrat même, courussent le risque d'être jamais remises en question; mais en y réfléchissant, tous les membres de l'opposition comprennent que même avec ce contrat, la question n'était pas définitivement réglée, vu que le gouvernement était encore obligé de travailler et de construire une partie considérable de la ligne. D'après la façon dont les choses ont tourné, non-seulement les prédictions du gouvernement ne se sont pas réalisées, mais tout ce que l'on pouvait attendre de pis est arrivé, car nous le voyons encore à l'œuvre pour construire ces parties de la ligne dont le pays s'était chargé, et nous le voyons en même temps plongé dans les dépenses et dans les dettes contractées relativement aux autres parties de la ligne.

A cette époque, M. l'Orateur, le gouvernement prédit aussi, que vu la richesse et les aptitudes financières des adjudicataires de l'entreprise, il était absolument impossible que l'on vint jamais demander de nouveaux secours; qu'il était évident qu'en conséquence de leur grande richesse, ils seraient capables de mener à bonne fin tout ce qu'ils pourraient entreprendre. Au commencement de mes remarques j'ai démontré qu'il est possible que s'ils eussent mis leurs propres ressources à contribution, ils auraient pu mener leur entreprise à bonne fin, mais ils ne sont pas disposés à le faire, et aux termes du contrat primitif, j'avoue qu'ils ne sont pas obligés de le faire, mais il me semble que ces vanteries et ces prophéties au sujet de leur puissance financière, sont aujourd'hui démontrées. Elles n'étaient basées sur rien et elles se sont écroulées. A cette époque il fut démontré qu'un autre syndicat était prêt à se charger de l'entreprise. A cette époque on a révoqué en doute les capacités financières de ce syndicat, en même temps que l'on prônait la stabilité du syndicat choisi et l'on établissait un contraste entre la stabilité financière de ce chemin et celle de l'autre. Naturellement il serait inutile pour moi de dire ce qui aurait pu arriver si un autre syndicat eût entrepris les travaux, mais je crois sincèrement que si un autre syndicat les eût entrepris, les honorables messieurs de la droite n'auraient jamais pu consentir à accueillir favorablement une demande comme celle qui vient d'être faite.

Il y a une autre chose que je n'affirmerai pas avoir été prédite par les honorables messieurs de la droite, mais qui a été prédite très clairement et très exactement par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) à l'occasion de cette discussion. Il a démontré clairement les dangers qui résulteraient dans cette question d'une compagnie de construc-

tion. Il a cité l'histoire du chemin de fer Union Pacific et a démontré de quelle manière les rapports de la compagnie du Crédit Mobilier, avec cette compagnie, ont donné lieu non-seulement à des arrangements financiers des plus scandaleux, mais encore à une augmentation énorme dans le coût de la construction du chemin. Nous trouvons aujourd'hui la réalisation de ses prédictions. Nous voyons aujourd'hui qu'une compagnie de construction est si intimement liée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique elle-même qu'il nous est impossible de ne pas voir avec défiance ses opérations et ses rapports avec la compagnie. Cette proposition, aussi dans cette occasion, a été repoussée avec indignation par les honorables députés de la droite comme n'étant pas dans l'ordre des choses probables. Maintenant, sa justesse a été démontrée, et je crois que pour ces raisons nous devons regarder avec méfiance les prédictions que nous font les honorables messieurs qui occupent les banquettes ministérielles, et celles que nous font leurs partisans.

Je n'ai plus que quelques mots à ajouter, mais avant que de reprendre mon siège, je veux faire quelques remarques relatives à la province de Québec en réponse à l'honorable député qui m'a précédé. Cet honorable député nous a donné à entendre que des membres de l'opposition avaient parlé en termes violents de la province de Québec et des réclamations que l'on croyait devoir être faites par la province auprès du gouvernement, en conséquence et comme condition de la ratification de cette convention. L'honorable député a accusé les membres de l'opposition d'avoir donné à entendre que ces réclamations devaient être faites, et d'avoir porté ces accusations. J'ai sous la main un journal qui, l'honorable député en conviendra peut-être, n'a que très peu de sympathies pour les honorables membres de l'opposition; je veux parler de la *Minerve*, un journal reconnu par tous ceux qui connaissent quelque peu le parti bleu de la province de Québec, comme ayant été et étant encore l'interprète de ce parti en matières politiques. Avec votre permission, M. l'Orateur, je vais lire un court extrait d'un article de fond publié dans ce journal en date du 11 février 1884. La *Minerve* dit :

Quand nous aurons fini de payer pour le Pacifique le supplément que l'on nous demande cette année, la dette publique sera de plus de \$200,000,000. Si comme le fait prévoir le mouvement commercial des derniers mois, les affaires du pays diminuent, et si les recettes décroissent, le gouvernement fédéral lui-même sentira la gêne et peut-être les déficits, et il sera forcé de nous dire plus tard : "Je voudrais rencontrer vos vœux; mais les moyens pécuniaires nous manquent." La province de Québec ne demande rien d'exorbitant. On veut lui faire voter trente millions de plus pour le Pacifique. Comme elle ne veut pas rester indéfiniment pauvre, elle se contente de dire : Nous voterons peut-être tout cela, si nous avons les moyens de le payer; mais qu'on ne perde pas de vue que nous sommes las de toujours voter pour les autres, et qu'avant même d'examiner s'il est juste de donner un montant aussi rond, nous voulons savoir ce qu'il nous restera pour nous-mêmes. Si la situation financière du pays ne permet pas de faire les deux, eh! bien, nous prétendons que le Pacifique n'a pas plus de droit que nous, et il attendra comme nous, on il passera après nous.

Si la province de Québec a fait au pays une pareille demande, et si l'honorable député avait lu cela, il n'aurait certainement pu accuser notre parti de porter de fausses accusations contre les honorables députés de la droite. Ceci est l'organe du parti conservateur dans la province de Québec, et si de pareilles opinions ont été préconisées dans cette province, elles ne l'ont pas été par le parti rouge, mais par le parti conservateur, et les messieurs qui ont soutenu ses opinions sont les partisans des honorables membres de la droite. Mais les honorables membres de la droite, dans toute cette discussion, dans tous les débats sur cette question, ont eu pour but bien plus de dire des injures à l'opposition, bien plus de dire des injures à la presse qui nous soutient, que de défendre la position dans laquelle ils se trouvent eux-mêmes.

Les honorables membres de la droite ont accusé le *Globe* d'avoir décrié le pays, de lui avoir fait tort et d'avoir en même temps causé du tort au chemin de fer du Pacifique. Je me permettrai de citer ici un extrait d'un autre journal

M. FISHER

rédigé et publié par les conservateurs de la province de Québec, et qui est censé être le porte-étendard de cette division des bleus de la province de Québec dont le chef reconnu est le secrétaire d'État de la Confédération du Canada; je veux parler du *Monde*. Cet article a paru il y a quelques jours, et c'est un bel échantillon de ce que ce journal a publié la semaine dernière. Je vais lire ces remarques au sujet de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et je vais citer les opinions émises relativement à cette subvention énorme :

LES SPÉCULATIONS DU PACIFIQUE.

Plus nous examinons les documents relatifs au Pacifique et les explications données, plus nous trouvons la mesure extraordinaire et injustifiable.

Pourrait-on employer un langage plus énergique ?

L'incapacité de l'administration se révèle dans tous les chiffres donnés. Ces messieurs veulent absolument que le pays fasse leur fortune sans qu'ils aient à se décroiser les bras."

Je vais continuer et je vais faire une autre citation du même journal :

On sait que le Pacifique n'est pas très scrupuleux sur l'exécution de ses obligations.

Je ne crois pas, M. l'Orateur, que l'on puisse porter une plus grave accusation. Je suis parfaitement convaincu que ni le *Globe*, ni aucun journal libéral du pays, n'a porté une semblable accusation contre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, c'est-à-dire, qu'il n'a jamais accusé cette compagnie de n'être pas scrupuleuse sur l'exécution de ses obligations. Je crois que les honorables membres de la droite, en accusant la presse libérale et le parti libéral de décrier cette compagnie, et, par là, de jeter du discrédit sur notre pays, ont prouvé, en tout cas, qu'ils ne disaient pas la vérité. Ce n'est pas seulement le parti libéral, ni la presse libérale qui ont parlé contre cette compagnie et contre cette proposition.

Les honorables membres de la droite nous ont accusés ou ont accusé les honorables membres qui m'ont précédé dans ce débat, d'avoir fait tort au crédit de cette compagnie sur les marchés monétaires du monde. Je ne crois pas, M. l'Orateur, que mes paroles puissent avoir quelque influence sur les marchés monétaires du monde, mais si je croyais qu'une chose semblable pût arriver, je ne pense pas que j'aurais raison, je ne pense pas que je serais justifiable de garder le silence sur une question comme celle-ci, simplement à cause de l'effet que mes paroles pourraient produire sur les marchés monétaires du monde. Si les honorables membres de la droite qui favorisent ce projet sont poussés par de telles choses, par de tels motifs, alors, je comprends mieux les choses; maintenant, je puis mieux apprécier les raisons qui les ont portés à favoriser ce projet et à présenter au parlement une résolution comme celle-ci. Mais je crois qu'il est contraire au devoir de tous ceux qui représentent un comté canadien en cette Chambre, et je ne crois pas raisonnable qu'ils se laissent guider par de semblables motifs et qu'ils gardent le silence de crainte que leurs paroles n'influent sur les opérations des marchés monétaires du monde. Je crois, M. l'Orateur, qu'il est de mon devoir, comme il est du devoir de tout membre de cette Chambre, d'examiner cette question, de la discuter et de la décider entièrement et seulement au point de vue de l'effet qu'elle peut avoir sur notre pays commun. Et, M. l'Orateur, j'ai fait ces remarques et j'ai essayé d'élucider la question que nous devons réellement décider, dans le but de remplir, dans la mesure de mes forces, mon devoir envers mes électeurs et envers le peuple du pays, et c'est en tâchant de remplir ce devoir que je me sens obligé de voter contre les résolutions que l'honorable ministre nous a présentées.

M. GIROUARD: Comme membre français de cette Chambre, et comme représentant de la province de Québec, dont la position, sur la question qui nous est maintenant

soumise, a été représentée sous un jour si faux, et dont la bonne réputation a été si souvent et si grandement calomniée, je sens qu'il m'est impossible de garder plus longtemps le silence. L'honorable membre qui vient de prendre son siège a cité des extraits de deux des principaux organes du parti conservateur français. Quand ce parlement est en session, M. l'Orateur, je ne considère pas les journaux comme des organes qui doivent nous guider.

Plusieurs MEMBRES : Ecoutez ! Ecoutez !

M. GIROUARD : Les honorables membres peuvent rire ; mais dans un moment je citerai des extraits d'un de leurs propres journaux, et je suis sûr qu'ils déclareront que ce journal ne peut pas être un des organes du parti libéral. Mais, M. l'Orateur, je répète que lorsque nous siégeons ici comme représentants du peuple, nous ne devons pas être influencés dans nos actes par ce que les journaux peuvent dire en dehors de cette Chambre. Nous ne sommes pas les représentants des journaux, mais du peuple. C'est la position que je prendrai relativement à cette question. Je désire, aussi, dire que pendant ce débat, dans la Chambre et en dehors, la bonne réputation de la province de Québec a été grandement calomniée. J'ai beaucoup regretté, l'autre soir, d'entendre l'honorable député du Huron-Sud (sir Richard J. Cartwright), dire que pour porter les députés de la province de Québec à voter pour ces résolutions, l'on exigerait que le gouvernement de ce pays donnât dollar pour dollar à cette province, ou, peut-être, aux députés de cette province, ou autres mots analogues ; en effet, ses paroles ont été très vagues et très équivoques ; mais je suppose qu'il faisait allusion à la province de Québec. Comme représentant de la province de Québec, M. l'Orateur, je désire dire, relativement aux réclamations que cette province a produites entre les mains du gouvernement, que ces réclamations ne sont pas nouvelles, mais que nous les avons faites l'année dernière. Aujourd'hui, chaque député a reçu un mémoire imprimé, signé par le premier ministre de cette province, lequel mémoire est préparé depuis dix ou douze mois. Je dis que ces réclamations de la province de Québec sont déjà anciennes, et de plus, elles ne concernent pas du tout la question que nous discutons. Lorsque ces réclamations seront portées devant la Chambre, elles seront discutées au mérite. Comme représentant de cette province, je ne veux pas du tout mêler les deux questions. On en discute une à l'heure qu'il est, et lorsque nous l'aurons décidée, si les réclamations de la province de Québec sont produites, je les examinerai avec toute l'attention dont je suis capable. Mais, M. l'Orateur, le vote que je vais donner sur la question qui nous occupe dans le moment, ne sera pas influencé par la considération de ce que ce gouvernement peut juger à propos de faire au sujet de l'autre question.

Ce n'est pas seulement dans cette Chambre, M. l'Orateur, que nous avons été calomniés. Je désire faire connaître aux honorables membres de la droite les énoncés d'un journal que l'on a toujours regardé comme un des organes du parti libéral, mais qui, en même temps—je suis prêt à l'admettre—est aussi l'organe de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Cet organe a été dernièrement jusqu'au point de calomnier les députés de la province de Québec. Il disait, d'une manière brutale : " Ici, dans la province de Québec, nous sommes habitués à entendre les hommes politiques lancer des menaces, faire les matamores, et énoncer des déclarations bruyantes, ce qui, ordinairement, est le résultat produit par une bouteille de whisky plutôt que par le langage calme de l'homme public réfléchi."

Vous connaissez tous les députés français de la province de Québec, et je crois que vous n'avez aucune raison d'avoir honte de leur conduite. Quand, à la dernière session, nous avons discuté l'acte des licences, on a cité des données statistiques montrant que, bien qu'en général l'on consomme plus de vin dans la province de Québec que dans les autres provinces, cependant, les habitants de cette province sont plus sobres

que ceux de toute autre province de la Confédération. On a dit que cette calomnie, venant du *Herald* de Montréal, ne vient pas de l'organe de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Je veux prouver le contraire, afin de convaincre la Chambre, le pays et mes électeurs en particulier, qu'en votant comme je vais le faire, je ne suis pas inspiré par le ressentiment, mais par les mérites de la question. Ces résolutions ont été insérées à l'ordre du jour le 30 janvier dernier. Le 1^{er} février, juste deux jours après, le *Herald* de Montréal, l'organe du parti libéral—

Plusieurs MEMBRES : Non, non.

M. GIROUARD : Ce journal n'est-il pas l'organe du parti libéral ?

Plusieurs MEMBRES : Non, non.

M. GIROUARD : Vous refusez de reconnaître le *Herald* de Montréal, parce que, comme représentants du peuple, vous avez le droit de dire que vous représentez le parti libéral de la Confédération ; et n'avons-nous pas le même droit, lorsque nous parlons de la *Minerve* et du *Monde*.

On m'a dit que le *Herald* de Montréal n'est pas l'organe de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Nous ferons tout aussi bien de suivre sa conduite depuis que ces résolutions ont été présentées. Le 1^{er} février, juste deux jours après la présentation des résolutions—en effet, je crois que ce fut avant que tout autre journal du pays eût publié des articles sur la question—le *Herald* de Montréal—on a toujours dit que les journaux libéraux étaient ouverts à la persuasion—le *Herald*, dis-je, a publié quatre articles sur le chemin de fer canadien du Pacifique et sur les résolutions. Dans le premier article, sous le titre : "The Government and the Canadian Pacific Railway," nous lisons :

"Le gouvernement et le chemin de fer Canadien du Pacifique." Dans une autre colonne, on trouvera une copie des résolutions qui seront présentées aujourd'hui par le premier ministre, lesquelles demandent que l'on accorde une nouvelle subvention à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Ces résolutions stipulent que les intérêts publics seront amplement sauvegardés. Le fait est que le pays ne devra pas payer pour le chemin de fer un dollar de plus que le montant que l'on avait résolu de payer.

Le deuxième article, publié dans le même numéro, porte le titre : "Is it a failure." Le troisième article est intitulé : "An implacable enemy" ; c'est une réponse aux attaques du *Witness* de Montréal. Le quatrième article est intitulé : "The people's Railway :

Lorsque le parlement aura montré sa confiance dans la compagnie, dans le chemin de fer et dans les ressources sur lesquelles on prendra la garantie pour l'emprunt qui sera fait, l'esprit public sera tranquille et le sentiment du peuple s'élevera en proportion. On dira au pays et au monde : "C'est une entreprise dans laquelle nous avons la plus grande confiance ; c'est un projet sur lequel nous pouvons certainement nous reposer pour le développement de notre pays. Nous considérons la chose comme essentielle à la prospérité du pays, et nous l'appuyons de tout ce que le crédit et les ressources d'un pays uni sont susceptibles de faire. C'est une entreprise essentiellement canadienne dans sa conception, dans ses progrès et son administration, et un parlement canadien verra à ce qu'elle soit exécutée en toute sûreté." Les actes du parlement, qui seront pesés par le peuple, l'imposeront, nous l'espérons, aux juges les plus compétents de la situation, soit en Canada, soit en dehors du Canada. Le chemin de fer canadien du Pacifique est le chemin de fer du peuple, et les représentants du peuple verront ce qu'il n'éprouve pas les accidents qui, dans ces temps d'embarras pour les chemins de fer, arrivent aux entreprises privées.

Le 2 février, ce journal publia un autre article sur la même question ; le 3 février, un autre ; le 4, un autre, sous le titre : "The Witness and the Canadian Pacific Railway" ; le 5, un autre, sous le titre : "The Globe and the Canadian Pacific Railway." Le 7, il y a eu deux articles sous les titres : "The only way" et "The unreliable Witness" ; un autre le 8, deux le 9 et un dernier, le 13 : "Interesting correspondence," lequel avait trait à la correspondance échangée entre ce gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc.

Si je devais juger cette question d'après des sentiments personnels, en constatant que ce journal a plus grossièrement insulté les hommes politiques français de ce pays que

tout autre journal ou tout homme politique, je devrais être porté à voter contre les résolutions du chemin de fer.

Mais il s'agit d'une question plus importante. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est-elle une institution conservatrice? Voyons-nous un seul conservateur dans cette compagnie? Vous y voyez trois ou quatre financiers dont la couleur politique peut ne pas être connue, mais, en même temps, vous constatez que deux des chefs, M. Duncan McIntyre et M. Donald A. Smith sont parfaitement reconnus comme chefs libéraux. Cette compagnie ne nous a pas aidés aux dernières élections générales. Nous n'avons pas même eu d'elle cet appui que nous avons reçu de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, qui, aujourd'hui, se présente à la Chambre comme l'adversaire du chemin de fer canadien du Pacifique.

Qu'est-ce que cette compagnie a fait de son patronage? L'a-t-elle donné à nos amis? Je ne sache pas qu'elle le leur ait donné. Savez-vous, en effet, pourquoi le *Herald* de Montréal, le principal organe du parti libéral de la province de Québec—

Plusieurs MEMBRES: Non, non.

M. GIROUARD: Non-seulement c'est le principal organe du parti libéral de la province de Québec pour les affaires provinciales, mais aussi pour les affaires fédérales, excepté en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Savez-vous pourquoi le *Herald* appuie la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique?

Un MEMBRE: Parce qu'il est payé pour le faire.

M. GIROUARD: Parce qu'il fait la plus forte partie des impressions de cette compagnie.

Les faits que je mentionne montrent qu'en appuyant les résolutions présentées à la Chambre—je parle pour moi—nous ne nous laissons pas guider par des sentiments personnels ou par des considérations de parti. Je vais voter en faveur des résolutions, car je crois qu'elles sont dans l'intérêt de toute la Confédération et dans l'intérêt de la province de Québec, qui, tout porte à le croire, doit le plus bénéficier de la construction du grand chemin de fer trans-continental. Je n'ai pas l'intention de répéter les arguments qui ont été apportés de ce côté-ci de la Chambre, relativement à la valeur de la garantie offerte, pour l'emprunt, par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. J'ai deux raisons qui me portent surtout à voter en faveur des résolutions.

Elles me paraissent très simples, et j'espère que la Chambre les comprendra, ainsi que mes commettants. Je suis en faveur de résolutions concernant le chemin de fer, premièrement parce qu'elles ont pour but d'assurer la construction du chemin de fer canadien du Pacifique par une compagnie privée; et deuxièmement parce que cette ligne sera terminée dans le plus court délai possible.

Supposons que nous n'adoptions pas ces résolutions; quelle en serait la conséquence? C'est là une question que devrait se poser chaque député. La conséquence naturelle serait, je crois, que le pays aurait à terminer ce chemin. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique serait obligée de remettre au pays sa charte et son contrat. Dès le commencement de cette entreprise, n'avons-nous pas consacré le principe qu'elle serait exécutée par des particuliers, et non par le gouvernement du Canada? En 1871, lorsque le pays entreprit de construire le chemin dans une certaine période, cette Chambre décida, sur proposition de sir George E. Cartier:

Que le chemin de fer mentionné dans l'adresse de Sa Majesté, concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Anglaise, et adoptée par cette Chambre le samedi, 1er avril dernier, devrait être construit et exploité par des particuliers, et non par le gouvernement du Canada.

Durant la même session, et au cours du même débat, sir Antoine Aimé Dorion, alors un des chefs de l'opposition, afin qu'il ne pût y avoir de malentendu à ce sujet, proposa que les mots suivants fussent ajoutés: "et non autrement."

M. GIROUARD.

Voilà la politique que ce pays s'est engagé à suivre relativement à la construction du chemin par des particuliers, et allons-nous aujourd'hui changer cette politique en nous chargeant de finir la ligne nous-mêmes?

Je dis en outre que nous ne pouvons pas le finir aussi bien ni à aussi bon marché. Il m'a été donné de visiter le Nord-Ouest en 1882. J'ai examiné la partie du chemin de fer canadien du Pacifique qui était alors terminée, près de Regina, en compagnie d'un ingénieur qui avait été à l'emploi de la compagnie, et avait été congédié, de sorte qu'il n'était pas bien disposé à l'égard de la compagnie. Il m'a dit que c'était un chemin de première classe, lorsque la compagnie n'était tenue que de construire un chemin de deuxième classe.

Prenant la section de l'Ouest, la section de la baie du Tonnerre, et 100 milles à l'ouest de Winnipeg, combien trouvons-nous que ces sections ont coûté au pays? Nous voyons que ces sections, comprenant environ 700 milles, ont coûté \$28,000,000, soit en moyenne environ \$40,000 par mille, et à l'exception des 100 milles à l'ouest de Winnipeg, ce chemin est construit à travers la partie la plus difficile du pays où passe le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique. La compagnie a environ 720 milles de chemin à construire pour terminer sa ligne, à travers un pays qui ne peut offrir plus de difficultés que les sections de la baie du Tonnerre ou de Kamloops. En prenant la même moyenne de \$40,000 par mille—et nous ne pouvons supposer que la compagnie ait à dépenser plus d'argent que le gouvernement—ces 120 milles seront construits moyennant \$28,000,000—précisément la somme pour laquelle elle se dit capable de terminer le chemin.

Il a une autre raison pour que la compagnie garde ce contrat. J'arrive d'un voyage en Europe, pendant lequel j'ai visité l'Angleterre, la France et quelques autres parties du continent. J'y ai rencontré quelques-uns des porteurs d'actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et j'ai constaté que ces hommes sont les meilleurs agents d'immigration que le pays puisse avoir. Leur intérêt dans le succès commercial du chemin de fer canadien du Pacifique, et leur ardent désir de toucher tôt ou tard des dividendes sur les actions de cette compagnie, les pousse à envoyer au Nord-Ouest autant d'émigrants qu'ils le peuvent. J'ai aussi été au Nord-Ouest, et cela dans le seul but de m'assurer par moi-même si cette contrée méritait les grandes dépenses que nous faisons pour elle. J'en suis revenu tout à fait enchanté. Je n'ai aucun doute que plus tard, car ce n'est qu'une question de temps, le Nord-Ouest ne soit le plus grand pays du monde. Ce qui nous manque ce sont des colons; et ces actionnaires qui se trouvent dans diverses parties de l'Europe nous enverront ces colons.

J'arrive maintenant à la seconde raison pour laquelle nous devons adopter ces résolutions. Je dis que nous devons finir le chemin dans le plus court délai possible, afin que les émigrants venant dans ce pays ne soient pas obligés d'arrêter à Saint-Paul ou à Annapolis ou à d'autres endroits des Etats-Unis, comme je les y ai vus arrêter moi-même lorsque je me suis rendu au Nord-Ouest. Il est important que ces immigrants passent sur le territoire canadien.

On dira peut-être que nous aurons des steamers l'an prochain; mais durant plus de cinq mois de l'année, je doute que l'on puisse atteindre la baie du Tonnerre; je doute que l'on puisse s'y rendre avant le 15 de mai, à cause des glaces du lac Supérieur. Comme résultat, pendant quelques mois du printemps, alors que les immigrants arrivent en masse, ils auront à aller à Chicago et Saint-Paul par le vieux chemin, ce qui a été cause que notre Nord-Ouest ne s'est pas peuplé aussi rapidement que si nous avions eu un chemin sur notre propre territoire. Pour ces raisons je suis en faveur des résolutions.

Je désire ajouter un mot au sujet de la *Minerve* et du *Monde*. Les honorables députés m'ont très bien compris, je crois, quand j'ai dit que lorsque la Chambre est en session, le parti est représenté par ses membres au parlement. Mais

il y a plus à dire. Je ne suis pas surpris de lire la déclaration du *Monde*, qui est bien connu depuis douze mois comme étant l'organe, non du parti conservateur, mais d'un homme et de quelques amis qui l'appuient. Je veux parler de M. L. A. Sénécal, spéculateur qui a des intérêts dans des chemins de fer et avec la compagnie du Grand-Tronc, laquelle fait toute l'opposition qu'elle peut au chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais j'ai été grandement surpris, j'ai été affligé en lisant les articles de la *Minerve*—qui est depuis des années l'organe du parti et qui n'a jamais failli à son devoir—la *Minerve*, qui est lue par presque chaque électeur de la province de Québec. Ma surprise a été plus grande encore lorsque j'ai songé qu'un des membres de ce gouvernement, est, je crois, un actionnaire important dans cette entreprise. Je dis que j'ai été grandement surpris, parce que si ce membre du gouvernement avait été consulté avant que cet article fût écrit, il n'aurait pas été publié. La *Minerve* a publié cet article non comme l'organe du gouvernement, ni comme l'organe du parti ; mais je regrette beaucoup d'être forcé de dire que cet article a été inspiré par les mêmes gens qui inspirent et dictent tous les articles du *Monde*.

M. l'Orateur, je regrette certainement beaucoup d'avoir à faire cette déclaration. Je sais quelles vont en être pour moi les conséquences ; je sais que je vais être attaqué et persécuté devant mes commettants. Mais, M. l'Orateur, je crois devoir en justice pour eux, pour ma province et pour le pays, dire que ces articles n'ont pas été inspirés par le parti conservateur, ni publiés dans ses intérêts, mais qu'ils l'ont été par l'intérêt particulier. Je sais que je rencontrerai les mêmes hommes devant mes électeurs, mais, M. l'Orateur, je connais l'intelligence et l'indépendance de ces électeurs. Je représente la plus riche circonscription rurale de la province de Québec, et il n'y a pas d'argent qui puisse acheter ces électeurs ou les empêcher de voter pour l'homme de leur choix. Comme je l'ai déjà dit, je regrette beaucoup d'être obligé de faire cette déclaration, mais j'y suis forcé dans l'intérêt de ma province, dans l'intérêt de ma division électorale, et dans l'intérêt de mon pays.

M. FLEMING : Je n'ai pas l'intention de discuter la question de la situation politique de la province de Québec, mais je désire jeter un coup d'œil rapide sur les raisons importantes et sérieuses que l'honorable préopinant a données à l'appui de ces résolutions. Sa première raison est que leur adoption assurera la construction du chemin de fer du Pacifique par une compagnie privée. Je croyais que nous avions atteint le but lorsque le contrat a été donné à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en 1881. Je ne sache pas que personne ait proposé que l'entreprise soit enlevée à la compagnie.

Je ne comprends pas que la compagnie soit dans une position telle que si ces \$22,500,000 ne lui sont pas donnés, l'entreprise passera en d'autres mains. D'après ce que nous avons entendu de la part de ceux qui passent pour représenter la compagnie en cette Chambre, la compagnie ne vient pas ici s'agenouiller devant nous, elle ne vient pas parce qu'elle a besoin d'aide, ni parce qu'elle est incapable de mener son entreprise à bonne fin, et en conséquence, je ne vois pas que la première raison donnée par l'honorable député pour appuyer les résolutions ait beaucoup de poids.

La seconde raison qu'il donne c'est que l'adoption des résolutions assurera l'achèvement rapide du chemin de fer. Je ne comprends pas non plus que la compagnie puisse se mettre dans une position telle que son entreprise ne puisse être terminée avant 1891, dans le cas où l'on n'accéderait pas à sa demande. Elle a déclaré, il est vrai, que les travaux de construction seront retardés, et qu'elle ne les poursuivra pas avec la célérité qui a été le résultat de ses efforts dans le passé ; mais ni la compagnie, ni personne en son nom, n'ont déclaré qu'elle se prévaudrait de tout le délai qui lui a été accordé pour l'achèvement de son entreprise, à moins qu'elle ne reçût une subvention additionnelle en argent.

Mais l'honorable monsieur dit qu'en adoptant ces résolutions, nous permettrons aux nombreux actionnaires de la compagnie, qui sont dispersés par toute l'Europe, de devenir des agents actifs d'immigration pour la colonisation du Nord-Ouest. Quel est le nombre d'actionnaires qui sont dispersés par toute l'Europe ? Dans les documents produits en cette Chambre, nous avons puisé quelques renseignements au sujet des détenteurs du stock. Nous ne sommes pas renseignés comme nous désirerions l'être, mais nous ne constatons pas qu'il y ait un grand nombre d'actionnaires disséminés sur le continent européen, qui agissent comme agents d'immigration pour favoriser la colonisation du Nord-Ouest.

On prétend que la presse libérale et le parti libéral se sont montrés hostiles au projet du chemin de fer du Pacifique, qu'ils ont retardé sa construction et empêché la compagnie de se procurer les secours financiers qu'elle aurait obtenus sans cette hostilité de leur part. M. l'Orateur, quel était d'abord le programme des deux partis au sujet de ce chemin de fer du Pacifique canadien ? L'honorable monsieur a dit que les deux partis désiraient construire le chemin de fer au moyen d'une compagnie. Le programme primitif des deux partis était de construire un chemin de fer du Pacifique ayant son terminus oriental à Callander et son terminus occidental sur les bords de l'océan Pacifique. Pourquoi Callander a-t-il été choisi comme terminus oriental ? Parce qu'il n'était pas nécessaire d'avoir un chemin de fer du Pacifique se prolongeant à l'est au delà de Callander ; parce qu'à cet endroit il établissait un raccordement avec les réseaux de chemins de fer qui existent déjà dans le pays.

Ni l'un ni l'autre des deux partis n'avait pour programme à cette époque, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien dût, en sus de la construction d'un chemin de fer de Callander à l'océan Pacifique, absorber tous ou presque tous les chemins de fer avec lesquels elle devait se raccorder à l'est. Ni l'un ni l'autre des deux partis n'a jamais songé, lors de la passation du contrat, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien dût, en vertu des pouvoirs considérables qui lui ont été octroyés par sa charte, entrer en compétition avec les autres grandes entreprises du pays dans le but d'absorber et d'avoir en sa possession toutes les avenues du commerce à l'est.

Eh bien ! cela étant la politique des deux partis en 1880, un contrat fut passé avec un syndicat composé de particuliers dont la fortune considérable est invoquée comme l'une des principales raisons pour lesquelles on les avait choisis pour leur confier l'entreprise importante de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. M. l'Orateur, a-t-on soulevé des objections contre la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, même à cette époque ? Le parti libéral a-t-il en aucun temps mis obstacle à l'achèvement de cette voie ferrée ? Non, mais lorsque le contrat a été conclu avec le syndicat, la position du parti libéral était la même qu'aujourd'hui, c'est-à-dire qu'un contrat était passé avec ce syndicat pour la construction d'un chemin de fer, et qu'il a été donné à ce syndicat une subvention excédant de beaucoup ce qui était nécessaire. Nous constatons que la position qu'il a prise alors est justifiée par les chiffres qui viennent d'être fournis à cette Chambre par le gouvernement.

Lors de la ratification du contrat par le parlement, lors de l'organisation de la compagnie, et lors de la souscription de \$2,000,000 de stock, le syndicat primitif s'effaça, et à sa place la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, ayant été légalement constituée, entra dans l'arène. Maintenant, si les membres du syndicat primitif eussent cessé d'exister relativement à cette affaire, cela aurait été très heureux dans l'intérêt du pays. Il est vrai que ces messieurs avaient des intérêts considérables dans le stock du gouvernement, mais en même temps ils se sont mis à l'œuvre comme simples particuliers, dans le but de faire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien une source de profits pour eux-mêmes, sans s'occuper des intérêts de la compagnie et de ses actionnaires.

Nous constatons qu'ils ont acheté tous les chemins de fer de l'est. Nous voyons des messieurs occupant des positions dans le bureau des directeurs du chemin de fer du Pacifique canadien, achetant en leur qualité de directeurs les actions et les obligations de la compagnie de "Credit-Valley" à 30 et 35 cents dans la piastre, et s'arrangeant ensuite avec leur propre compagnie pour les évaluer à 100 cents dans la piastre. Lorsque nous constatons des transactions de cette nature, lorsque nous voyons ces hommes absorber et accaparer les divers chemins de fer des provinces de l'Est, pour les mettre en concurrence avec le Grand Tronc, nous ne sommes pas surpris de les voir rencontrer de l'opposition sur les marchés monétaires de l'univers. Lorsque nous voyons ces messieurs, qui contrôlent les intérêts du bureau de direction du chemin de fer du Pacifique canadien, absorbant dans leur propre intérêt toutes les lignes servant à alimenter le Grand Tronc sur lesquelles ils peuvent mettre les mains, nous ne sommes pas surpris de voir ce dernier leur faire de l'opposition sur les marchés monétaires de l'univers.

Dans cet état de choses, quelle est la proposition suivante qui nous est faite par la compagnie? Elle s'est adressée au gouvernement en novembre dernier pour lui dire: Nous sommes dans l'embarras; notre stock, que nous avons lancé sur le marché, ne rapporte pas un chiffre aussi considérable qu'il ne vaut à notre avis; nous rencontrons une opposition que nous avons en grande partie provoquée nous-mêmes, et nous constatons que les \$30,000,000 que nous avons lancés sur le marché de New-York sont tombés à moins de 60, et en conséquence nous demandons au gouvernement de nous donner une garantie de 3 pour 100 sur les \$65,000,000 de stock que nous avons lancés afin que nous puissions rentrer des fonds. Est-ce là une raison valable? Une pareille ligne de conduite procurera-t-elle des fonds à la compagnie?

La compagnie a lancé \$65,000,000 de stock, dont \$25,000,000 sont allés entre les mains des membres primitifs du syndicat, et \$20,000,000 de ces \$25,000,000 ont été pris par eux à 25 cents dans la piastre; \$30,000,000 ont été pris par le syndicat de New-York, et nous n'avons pas les noms des messieurs qui ont formé ce syndicat, et \$10,000,000 ont été mis en gage pour obtenir un emprunt de \$5,000,000. Ceci complète les \$65,000,000, et toute augmentation de valeur du stock, résultant de cette garantie qu'ils demandaient au gouvernement, serait passée entre les mains des actionnaires. Toute augmentation de valeur que la garantie donnerait au stock, en supposant qu'elle eût cet effet, aurait permis à ces messieurs du syndicat qui n'existent plus légalement comme entrepreneurs, mais qui conservent des rapports si intimes avec la compagnie, de vendre le stock qu'ils ont pris à 25 cents dans la piastre à un prix tel qu'ils seraient devenus millionnaires.

La valeur nette du stock à la Bourse est aujourd'hui de 56 cents, et cela donne à ces messieurs un profit de \$9,000,000 sur les \$25,000,000 de stock pris par eux à 25. Mais les honorables messieurs de la droite diront que ce stock leur a coûté 40, parce qu'ils ont pris \$5,000,000 au pair, et que \$5,000,000 au pair avec les autres \$20,000,000 à 25 donnent une moyenne de 40 sur le tout. Mais les \$5,000,000 qui ont été pris au pair ont été pris en vertu des conditions du contrat primitif. C'était l'une des conditions de la charte primitive. Ils n'auraient jamais pu entrer en possession de l'entreprise, et la compagnie n'aurait jamais pu faire aucune opération, s'ils n'eussent pas souscrit \$5,000,000 au pair, de sorte que ces \$5,000,000 doivent être dépensés pour la construction du chemin de fer, et le pays a le droit d'exiger qu'ils le soient.

La garantie de 3 pour 100 sur le stock n'a pas eu cependant pour effet de faire hausser le stock de façon à permettre au syndicat et aux détenteurs des \$20,000,000 de réaliser ce qu'ils considéraient être un profit légitime sur cette transaction. Conséquemment, ils viennent maintenant demander au parlement \$22,500,000 de l'argent du pays, jusqu'à l'époque où il y aura à la Bourse une hausse suffisante

M. FLEMING

pour leur permettre de faire ce profit, qu'à leur avis ils devraient faire sur cette transaction.

M. l'Orateur, dans le cours du débat nous entendons beaucoup parler de patriotisme. De fait, lorsque le pays doit être pillé de quelque manière, le cri de patriotisme est ordinairement ce que l'on emploie pour donner le change. Maintenant, voyons où se trouve le patriotisme. Nous avons sur le bureau de la Chambre, les chiffres fournis par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien elle-même. Ces chiffres nous apprennent que la compagnie a dépensé dans la construction de la ligne principale du chemin de fer, c'est-à-dire la ligne entreprise par elle,—qu'elle a dépensé pour l'exécution de son contrat, \$23,563,564. C'est là ce qu'elle prétend avoir dépensé. Mais si je comprends bien les choses, elle n'a pas dépensé autant que cela. Si je comprends ce que l'honorable ministre des chemins de fer a dit l'autre jour, elle n'a dépensé que \$16,063,564, parce que j'apprends qu'elle a une dette flottante de \$7,500,000, et c'est afin de lui permettre de payer cette dette flottante que l'on demande un paiement immédiat au gouvernement. Donc, sur le montant appliqué à la construction de la ligne-mère, ou de la ligne entreprise par la compagnie, il y a \$7,500,000 représentant des travaux non encore payés.

D'après ce que nous a dit l'honorable ministre des chemins de fer, pas un dollar de l'argent demandé au pays, pas un dollar de l'argent que l'on demande au parlement de voter, ne doit être appliqué à autre chose qu'à la ligne entreprise par la compagnie. Alors, sur environ \$23,000,000, la compagnie a contracté cette dette flottante, et cela doit être payé à même les fonds que l'on demande aujourd'hui au parlement de voter. Autrement, ces \$7,500,000 de dette flottante représentent une dette qui n'appartient pas à la ligne donnée à l'entreprise, mais à quelque entreprise collatérale dans laquelle la compagnie s'est lancée, et l'argent demandé au parlement, au lieu d'être appliqué à la ligne donnée à l'entreprise, sera affecté au paiement de dettes contractées par les entrepreneurs du dehors. Mais, M. l'Orateur, lors même qu'ils auraient dépensé \$23,500,000 sur la ligne-mère du chemin de fer, ils ont reçu du pays bien au delà de cette somme; ils ont reçu, à l'heure qu'il est, plus d'argent du pays qu'ils n'en ont dépensé sur cette ligne.

Il y a quatre millions de stock primitif—\$1,000,000 ayant été retenus par le gouvernement comme garantie—\$4,000,000 du stock originairement souscrit, et qui a été souscrit comme condition du contrat, et que le pays avait le droit de s'attendre à voir appliquer à la construction du chemin de fer. Ils ont donc ces \$4,000,000; ils ont \$2,287,211 de subvention en argent; ils ont reçu en terres concédées \$9,029,093, formant un total de \$25,318,304. En déduisant la balance qu'ils ont dépensée—les \$20,500,000—nous avons une balance de \$1,744,740 qui reste encore entre leurs mains, des deniers du pays, en sus de tout l'argent qu'ils ont mis dans la construction de la ligne-mère de la voie ferrée. Je ne parle pas des recettes—environ \$900,000—sur le chemin de fer déjà construit, et qu'ils accusent dans leur état, parce que ces recettes pourront être appliquées et qu'elles seront probablement appliquées et avec raison au paiement de l'intérêt sur les \$4,000,000 de stock que le pays a le droit, comme je l'ai dit, de voir affecter à la construction de la voie ferrée.

Maintenant, M. l'Orateur, quels sont les besoins actuels? S'il est vrai que le pays a avancé plus d'argent qu'il n'en a été dépensé pour la construction du chemin de fer, quels sont leurs besoins actuels? Ils disent qu'il leur faut \$27,000,000 pour terminer le chemin de fer. Au fur et à mesure qu'ils procéderont à la construction, ils recevront la balance de la subvention en argent, \$12,710,788. Après l'exposé brillant qui a été fait par l'honorable ministre des chemins de fer et par les messieurs qui ont parlé après lui en faveur de ces résolutions, je crois pouvoir affirmer en toute sûreté que pendant les deux années à venir, l'immigration excédera de beaucoup ce qu'elle a été pendant ces trois dernières années,

qu'il y aura des centaines et des milliers de personnes de plus que pendant les deux dernières années qui cherchaient à s'établir dans le Nord-Ouest, et cependant nous constatons que depuis que cette compagnie a été organisée, depuis qu'elle a procédé à la construction du chemin de fer, qu'elle a réalisé environ \$9,000,000 de la vente de ses terres.

Et ce n'est pas trop dire que d'affirmer, qu'avec l'élan imprimé à la colonisation, avec les brillantes espérances que fait miroiter à nos yeux l'honorable ministre des chemins de fer au sujet de l'avenir de cette contrée, que d'ici à deux ans la compagnie de chemin de fer pourra réaliser autant de la vente de ses terres qu'elle a réalisé dans le passé. Ajoutez cela à la balance de la subvention en argent, et vous avez encore une somme ronde de \$9,000,000. De plus, les recettes de la compagnie pendant neuf mois ont été d'un peu plus de \$900,000. Je crois qu'il n'y a pas d'exagération à supposer que pendant les deux années à venir, les profits nets de la compagnie s'élèveront à \$2,500,000. Si les profits nets pendant neuf mois ont été de \$900,000, je ne crois pas qu'il y ait exagération à dire que les profits nets des deux années prochaines s'élèveront à \$2,500,000.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien ! très bien !

M. FLEMING : Je suis très heureux de constater que l'honorable ministre approuve ce calcul. Ajoutez cela aux chiffres que j'ai donnés, aux \$3,000,000 de recettes postales que, d'après l'assertion du gouvernement, ils devront recevoir d'ici à deux ans, et ces montants ajoutés ensemble, s'élèvent à \$28,955,528, un montant excédant de \$1,455,528 le montant qu'ils prétendent être nécessaire pour mener l'entreprise à bonne fin.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien ! très bien !

M. FLEMING : Maintenant, si c'est là leur position, pourquoi viennent-ils ici demander cette avance de \$22,500,000. Car toutes ces sommes leur passeront entre les mains, la concession des terres, et la somme que j'ai donnée comme le produit des terres, et les \$12,750,000 de subvention en argent. Ils peuvent le construire dans l'espace d'un an, et tout cela sera payé. Il n'y a donc aucune nécessité pour la compagnie de s'adresser au parlement et de lui demander qu'il l'argent du pays lui soit avancé pour les fins de cette construction. Dans le contrat primitif elle avait trop d'avantages et elle en a encore plus maintenant. Toutes ces sommes dont j'ai parlé sont en dehors du stock de la compagnie, à l'exception des \$4,000,000 de la souscription primitive, qui ont été souscrits comme condition pour obtenir le contrat.

Ces grands patriotes dont l'énergie et le patriotisme ont été si hautement loués en cette Chambre, ces grands patriotes dont l'exemple nous est cité comme étant digne de l'admiration de la Chambre et du pays demandent maintenant que le peuple du Canada leur avance encore de l'argent pour la construction de la ligne-mère de ce chemin de fer, afin qu'ils soient en mesure de consacrer tout leur avoir personnel à l'acquisition d'autres lignes tout à fait en dehors de la ligne primitive mentionnée au contrat.

Maintenant, M. l'Orateur, je crois que nous pouvons demander, je crois que le peuple demandera, et je suis sûr que mes commettants demanderont, lorsqu'ils liront ces propositions : Où est la fortune des promoteurs du syndicat ? Autant eût valu pour nous confier notre argent à un compagnie indigente. N'importe qui pourrait construire ce chemin de fer de Callander aux bords du Pacifique avec la subvention du gouvernement. Les gens se demandent où sont allés les profits énormes qui ont été réalisés par les entrepreneurs primitifs. Où ces messieurs ont-ils mis les profits énormes que leur a rapportés cette transaction ? Et après avoir fait des profits aussi considérables sur la construction du chemin de fer, pourquoi n'avancent-ils pas, sur leur énorme fortune, les sommes suffisantes pour exécuter les travaux le plus rapidement possible ?

M. l'Orateur, je suis convaincu que mes commettants se demanderont pourquoi ces hommes énergiques — je crois

qu'on se sert maintenant du mot patriote — qui ont réalisé \$9,000,000 sur la valeur actuelle du stock sur leur petit placement de \$20,000,000 à 25 cents dans la piastre — je dis que je suis convaincu que mes commettants se demanderont pourquoi ces messieurs reviennent maintenant demander de nouveaux secours. Je suis certain qu'ils se demandent pourquoi ces messieurs qui font ces profits énormes sur le stock du chemin de fer, ces messieurs de la compagnie de construction qui eux aussi amassent des fortunes, au moyen de leur arrangement avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, demandent encore de l'argent pour construire la ligne mère du chemin de fer, lorsque les profits énormes qu'ils réalisent sont appliqués à d'autres fins qui leur sont personnelles.

Avant que de pouvoir me décider à appuyer ces résolutions, j'aimerais aussi à voir le stock de la compagnie organisée pour construire un chemin de fer de Callander à l'océan Pacifique, employé à la construction de cette voie ferrée. Je sais qu'aux yeux des honorables messieurs de la droite je me rends coupable de lèse-patriotisme en exigeant que ceux qui profitent de cette transaction fassent en retour quelques sacrifices raisonnables pour les occasions de faire des profits que nous leur procurons ; cependant, je dois exprimer ma désapprobation des résolutions soumises à cette Chambre jusqu'à ce que la compagnie ait démonté la nécessité de la subvention additionnelle maintenant demandée au parlement.

Le grand mot de patriotisme que nous avons entendu *ad nauseam* semble être la seule chose que les honorables messieurs de la droite aient à dire. Ils se lèvent l'un après l'autre et ne nous disent que très peu de chose au sujet des résolutions, mais ils nous parlent beaucoup du patriotisme qui enveloppe tous les honorables députés ministériels. Nous avons entendu l'honorable député de Kings, Nouvelle-Écosse, (M. Woodworth), s'étendre pendant trois heures sur le patriotisme du parti conservateur, et le manque de patriotisme du parti libéral. Un honorable député a fait la remarque que le manque de lest dont il a fait preuve dans le long discours qu'il a prononcé en cette occasion, était sans doute dû au fait qu'il a vendu sa sablonnière.

Nous avons aussi entendu aujourd'hui l'honorable député de Montréal-Centre (M. Curran), faire un discours qui, s'il n'est pas patriotique, ne peut guère être autre chose, et déclarer que tous les actes patriotiques du passé sont dus au grand parti libéral-conservateur, et que les honorables messieurs appartenant au parti libéral, soit dans le parlement actuel ou dans les parlements précédents, avaient décrié le pays en diverses manières ; qu'ils ont été les adversaires de la Confédération, et que les honorables messieurs de la droite en avaient été les pères et les promoteurs. J'ai eu la curiosité de consulter quelques-uns des documents originaux relatifs à la Confédération, et j'ai constaté que, pendant la session de 1864, alors qu'on prenait des mesures pour amener la Confédération des provinces, un rapport d'un comité spécial, auquel cette question avait été déférée, a été présenté à la Chambre par l'honorable George Brown. Pour l'information de l'honorable député de Montréal-Centre, qui lorsqu'il est allé se promener dans la bibliothèque à la recherche de documents, n'est pas tombé sur ce livre, je vais lire ce rapport : —

L'honorable M. Brown, du comité spécial nommé pour s'enquérir des sujets contenus dans une dépêche au ministre des colonies, à lui adressée le 2 février 1852, par l'honorable George E. Cartier, l'honorable A. T. Galt et l'honorable John Ross, alors membre du Conseil Exécutif de cette province, lorsqu'ils étaient à Londres, agissant de la part du gouvernement dont ils faisaient partie, dans laquelle ils déclarèrent : " que de très graves difficultés se présentent maintenant dans la direction des affaires du Canada, de manière à satisfaire sa nombreuse population ; " " Qu'il existe des différends qui empêchent l'assimilation parfaite des habitants des deux sections de la province ; " " Que " le progrès de la population a été plus rapide dans la section ouest, et que cette section réclame maintenant le droit d'être représentée dans la législature suivant sa population ; " " Que cette demande cause une agitation qui met en grand danger le fonctionnement paisible de notre système constitutionnel ; " " Que l'absence de progrès de la province ; " " Que la nécessité

qu'il y a de trouver un remède à un état de choses qui empire d'année en année a engagé les conseillers de Sa Majesté en Canada à chercher les moyens de faire disparaître pour toujours ces difficultés ; et des meilleurs moyens de remédier aux abus y mentionnés, a présenté à la Chambre le rapport du dit comité qui a été la comme suit :—

Le comité a tenu huit séances et a tâché de trouver une solution aux difficultés existantes qui puisse satisfaire les deux sections de la province.

Les membres du comité se sont montrés très favorables à des changements dans le sens d'un système fédératif appliqué soit au Canada seulement ou à toutes les provinces de l'Amérique Britannique du Nord, et le comité en est venu à la détermination de recommander que cette question soit de nouveau renvoyée à un comité à la prochaine session du parlement.

Le tout respectueusement soumis.

GEORGE BROWN,
Président.

Les honorables députés ministériels qui auront l'occasion de mettre la main sur ce document apprendront avec étonnement que le chef du gouvernement actuel, lors de la division qui eut lieu en comité, enregistra son vote comme suit : Le comité se divisa sur l'adoption du rapport, et parmi les trois votes négatifs on trouve le nom de John A. Macdonald. Le même jour le rapport fut présenté au parlement, et le gouvernement de l'honorable député qui avait refusé de partager les vues de la majorité sur ce rapport en faveur d'un système fédéral pour le Canada ou pour les provinces, fut défait, et après la défaite du gouvernement, le même jour, l'honorable député changea d'opinion, adopta les vues de la majorité du comité, et organisa un gouvernement composé entre autres du chef du parti libéral, M. Brown, dans le but d'établir ce système fédéral contre lequel il avait voté en comité. Les honorables messieurs de la droite aiment beaucoup à attaquer les honorables députés de la gauche sous prétexte que ces derniers se sont opposés à la Confédération. L'histoire de la Confédération elle-même, et, il y a plus, l'histoire de l'agitation qui a amené la Confédération, démontrent que nous étions en faveur de ce système qui a été établi par nos amis.

L'honorable député de Montréal-Centre (M. Curran), a dit de plus que le parti libéral a suivi une ligne de conduite tout à fait anti-patriotique en s'opposant aux vues du parti conservateur sur la grande question de la politique nationale. L'histoire de la politique nationale n'est pas encore écrite, mais lorsqu'elle sera écrite et analysée, il y aura des honorables messieurs de la droite dont le patriotisme, je le crains du moins, transpirera avec les profits que cette politique a fait réaliser à certaines gens.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, car je vois que l'honorable député de Wellington a tellement envie de parler qu'il y aurait cruauté à l'en empêcher. J'ai démontré que les entrepreneurs primitifs pour la construction de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien ont dévié de leur contrat. J'ai démontré qu'avec les grandes fortunes dont ils pouvaient disposer, avec les moyens puissants que leur entreprise leur a fourni l'occasion de se procurer, ils sont entrés dans des projets rivaux et se sont attirés l'hostilité d'autres institutions dans le pays, ce qui a, jusqu'à un certain point, embarrassé leur position financière. J'ai démontré que les principaux membres de cette compagnie ont pu au moyen de la position qu'ils occupaient comme directeurs et en se servant de la charte de la compagnie, réaliser des fortunes énormes pour eux-mêmes. J'ai démontré que le stock qu'ils ont pris, même à sa valeur actuelle, a suffi pour leur permettre de faire sur cette petite transaction de \$20,000,000 un profit de \$9,000,000, et je crois avoir le droit de demander qu'une partie de cet argent soit appliquée à la construction du chemin avant que le pays soit appelé à prêter \$30,000,000 à la compagnie.

M. FERGUSON (Welland) : M. l'Orateur, à cette phase avancée du débat, je ne me lève pas pour causer à la Chambre l'ennui qu'elle éprouverait en m'entendant faire un discours, mais tout simplement pour faire quelques remarques de nature à justifier l'attitude que j'ai l'intention de prendre relativement à ces résolutions. Je ne ferai pas

M. Fleming

d'excuses à la Chambre pour cela, car je crois que ces excuses sont oiseuses. Je m'en rapporterai tout simplement à l'indulgence de la Chambre, en ma qualité de jeune député, et j'espère être traité par les honorables membres comme ils ont toujours traité les débutants.

Jusqu'ici j'ai écouté le débat dans le but de me renseigner sur la question, et la question a été si bien saisée et ressaisée, elle a été tellement retournée, labourée et hersée, qu'il est impossible de trouver une motte de terre sur laquelle on puisse se tenir debout pour faire un discours. La partie historique de la question a été traitée dans tous ses détails ; il en a été de même de la partie financière, et ce serait me montrer injuste envers les honorables députés que d'entreprendre des calculs pour l'information de la Chambre, car je crois que chaque député est aussi bien renseigné que je le suis moi-même.

Ce qui m'a frappé le plus dans ce débat, c'est l'absence de ce mot dont l'honorable député de Peel (M. Fleming) semble avoir si grande peur, du mot patriotisme. Dans aucun des discours prononcés par les honorables membres de l'opposition, je n'ai pas trouvé le moindre sentiment de patriotisme ni le moindre éloge de notre grande contrée du Nord-Ouest.

Ces honorables messieurs se sont bornés à une simple critique verbale des discours prononcés par les députés de la droite, et ont cité de longues pages de chiffres pour montrer quelque chose, et chacun d'eux paraissait avoir des chiffres différents, et en tirer des conclusions différentes. Comme je ne crois pas qu'il y ait rien à gagner en fait de renseignements ou de connaissances, à citer ici des chiffres, je ne m'en occuperai aucunement. Je n'ai pas droit, M. l'Orateur, de douter du patriotisme individuel des honorables membres de l'opposition, et je ne désire pas non plus en douter ; mais, pris collectivement et comme parti, leur patriotisme est excessivement contestable, si les discours que j'ai entendu prononcer par ces honorables messieurs depuis que je siège dans cette Chambre sont le critérium de leurs idées sur ce sujet. Je crois que ce serait un bien pour ce pays si le chef de l'opposition et ses partisans avaient le patriotisme qui animait jadis leur illustre prédécesseur, l'honorable George Brown, lorsque le parlement de ce pays était saisi de la question du chemin de fer Intercolonial. On discutait la question d'argent, et il prouva son patriotisme lorsqu'il dit qu'il préférerait que l'on construisait six chemins de fer comme l'Intercolonial plutôt que de compromettre la Confédération. C'était là un sentiment noble et patriotique, et je voudrais que ces honorables messieurs vissent aujourd'hui à la conclusion qu'ils préfèrent construire ce chemin, même s'il doit coûter une somme considérable, plutôt que de compromettre la Confédération ou le grand avenir de ce magnifique pays. Je crois que les membres de cette Chambre devraient montrer leur patriotisme, parce que leurs discours, tels que rapportés jour par jour dans les *Débats* et dans la presse du pays, iront en dehors du Canada et seront lus par les habitants des pays étrangers d'où nous viendront nos immigrants. C'est ici que chaque homme doit montrer son patriotisme et lui donner son libre cours.

Je dirai, M. l'Orateur, quelques mots au sujet des observations de l'honorable député de Peel (M. Fleming). Il dit que nous nous couvrons presque tous du manteau du patriotisme. Sous prétexte qu'ils veulent empêcher ce qu'ils appellent le pillage, ils s'opposent de toutes les manières imaginables à la construction de ce grand chemin de fer. Ils prétendent que l'on pille le pays, bien qu'ils n'aient pu le prouver, de sorte que sous ce rapport ils se couvrent autant que nous d'un masque ; mais à se couvrir du manteau du patriotisme il y a une noblesse qui n'existe pas dans l'autre cas. Tout le discours de l'honorable monsieur a eu pour effet de montrer que le pays ne court pas le moindre risque à faire ce prêt, car il a dit que la compagnie n'avait pas besoin d'argent, vu qu'elle pouvait réaliser au moyen de la vente de ses terres et de sa subvention en argent un montant

suffisant pour payer toutes les dépenses, etc. M. l'Orateur, si cette déclaration est exacte, le pays ne peut courir aucun risque, vu que chaque dollar ainsi réalisé est affecté au paiement de cet emprunt de \$22,500,000; c'est-à-dire que si la compagnie retire de la vente de ses terres dans la période de deux ans dont il a parlé tout l'argent dont elle a besoin, le pays aura été remboursé jusqu'au dernier sou de ces \$22,500,000. De sorte qu'il ne peut y avoir de risque, et que si l'argument est bon dans un cas, il l'est certainement dans l'autre.

L'honorable monsieur dit que nous ferions aussi bien de donner l'argent à une compagnie indigente. Tout ce qu'il faut à cet argument c'est qu'il soit répété pour qu'il puisse être contredit. Je dis, M. l'Orateur, que la grande énergie déployée par la compagnie dans la construction du chemin n'a jamais été égalée par aucune autre compagnie, depuis les premiers temps de ce pays ou d'aucun autre pays que nous connaissons. Une compagnie indigente aurait-elle pu aller sur les marchés du monde comme l'a fait celle-ci, et prendre des mesures pour pousser la construction de ce chemin aussi rapidement qu'elle l'a fait? Je suis d'avis qu'elle a fait des prodiges; elle a fait plus et accompli de plus grandes choses dans la construction d'un chemin de fer que n'en a jamais exécutées aucune autre compagnie ou aucun autre gouvernement de l'univers. Je crois que ceci est une réponse suffisante à l'allégation que cette compagnie est indigente.

L'honorable monsieur qui vient de parler a remonté jusqu'en 1864 et a parlé des résolutions de l'honorable M. George Brown au sujet de la Confédération. J'aurais voulu, M. l'Orateur, qu'il eût remonté jusqu'à 1858, pendant qu'il faisait l'histoire de son parti, car plus il aurait remonté, plus il aurait trouvé d'inconséquences. Arrêtons-nous un instant à 1858. Nous voyons que dans l'organisation de ce gouvernement, en 1858, ils ont répudié et jeté aux vents toutes les professions qu'ils avaient faites dans leur vie publique. Le programme de la "représentation basée sur la population" n'était-il pas affiché sur tous les arbres et sur toutes les clôtures du pays? Et cependant lorsque l'honorable M. George Brown forma ce cabinet, en 1858, sur treize membres il en fit entrer sept qui étaient opposés au principe de la représentation basée sur la représentation. Par conséquent, ils ne pouvaient faire adopter une mesure ministérielle, et quarante-huit heures plus tard, ils furent tranquillement éconduits du pouvoir, à cause de leur oubli de leurs anciennes professions de foi politiques. Je crois, M. l'Orateur, que l'honorable monsieur aurait aussi bien fait de ne pas mentionner le passé du parti auquel il appartient.

Je dirai au sujet de ces \$22,500,000, que si cette somme était accordée à la compagnie comme boni, il serait du devoir de ce parlement et du pays de les payer. Je dis que les intérêts de ce pays sont si étroitement liés à ceux de ce grand chemin de fer canadien du Pacifique et du Nord-Ouest, que nous ne pouvons maintenant arrêter ni retarder la construction de la ligne. Mais au lieu d'être un boni, c'est un prêt; et en supposant que la compagnie ne puisse remplir ses engagements et que le chemin retombe aux mains du gouvernement, ce dernier ou le pays s'en trouverait-il plus mal que s'il l'eût construit lui-même? Il s'en trouverait mieux, parce qu'il aurait un chemin construit à meilleur marché que ne l'a jamais été aucune ligne de ce continent. Supposons que cette somme soit accordée comme boni, le coût total du chemin ne serait que de \$100,000,000, ce qui égalerait \$5,800 par mille. Prenons maintenant les chemins du Minnesota, ce qui, je crois, sera établir une comparaison juste et raisonnable, et nous voyons qu'en 1880 il y avait 4,252 milles de construits, y compris les voies d'évitement, etc., le tout ayant coûté \$235,251,147, soit \$55,800 par mille, contre \$35,800 du mille, coût du chemin de fer canadien du Pacifique. Prenons ensuite, M. l'Orateur, l'État du Kansas, dont on a tant parlé, et nous voyons que le coût moyen des chemins de cet État, où l'on n'a pas de Montagnes Rocheuses à traverser ni de sections orientales

à construire, est de \$48,000 par mille. De fait, si nous prenons tous les États de l'Ouest, nous verrons que le coût moyen de leurs chemins de fer est de \$46,700 par mille, tandis que ce chemin nous coûterait \$35,800 par mille, dans le cas où cette somme serait réellement un boni. Mais ce n'est pas un boni, car cette somme sera remboursée intégralement, et nous avons une garantie absolue, comme j'essaierai de le démontrer avant de terminer.

On a beaucoup parlé du grand Nord-Ouest. Un membre de la droite a dit ce soir, avec beaucoup de raison, que tout ce qui nous manque dans cette contrée, ce sont des habitants. Ceci est vrai, et nous ne pouvons y attirer des colons à moins de construire le chemin. L'histoire de la colonisation des États-Unis démontre, si elle nous donne un enseignement quelconque, que les chemins de fer doivent précéder la civilisation ou la colonisation. Dans ce siècle de progrès, où tout le monde vit vite, il est absolument nécessaire que les chemins de fer soient construits dans un pays avant qu'il soit possible d'y attirer une population. Nous voyons, M. l'Orateur, que l'État du Kansas, avec ses fièvres miasmiques et la peste qui s'en suit, où il n'y a pas une goutte d'eau potable et où il n'y a point de matériaux pour la construction d'édifices; cet État dont les honorables membres de l'opposition ont jadis parlé avec beaucoup d'éloges; cet État, où la population est obligée de vivre dans des cabanes de terre, a vu sa population s'élever de 417,459 qu'elle était en 1870, à 1,020,000 en 1880. Prenons aussi le territoire du Dakota, dont le climat et le sol sont inférieurs aux nôtres. Pour montrer l'infériorité de ce territoire dans ces rapports, je n'ai qu'à faire remarquer la configuration. Le territoire du Dakota est la hauteur des terres de ce continent. L'eau se dirige vers le nord et vers le sud, et cette hauteur des terres déverse depuis des siècles ses dépôts d'alluvion dans la vallée de notre rivière Rouge. C'est aussi la grande zone neigeuse de ce continent. Nous n'avons pas la moitié autant de neige qu'on a dans le Dakota; et ce pays est plus froid que le nôtre, parce qu'il est plus élevé. Cependant, en dépit de tous ces désavantages, la population du Dakota s'est élevée de 14,181 qu'elle était en 1870, à pas moins de 135,137 en 1880. Sa population s'est presque décuplée durant la courte période de dix années. Faisons à nos propres territoires du Nord-Ouest l'application de ces faits. Supposons que dans dix ans il y ait 100,000 habitants dans cette contrée. On a estimé avec raison que chaque adulte vaut \$1,000 pour le pays. Disons que sur 100,000 habitants il y aura 25,000 adultes; cette population nous apportera pas moins de \$25,000,000; ou, si nous attirons dans le pays 100,000 adultes, ces derniers l'enrichiront de \$100,000,000. Je dis donc que pour donner à un pays une forte population et le rendre prospère, là où il y a tant de terres à cultiver, il n'y a qu'à construire des chemins de fer. Il n'est aucunement question ici de donner de l'aide à ce chemin de fer.

La compagnie nous demande un prêt de \$22,500,000 et nous offre de bonnes sûretés. Pour quel objet? Non-seulement afin d'être en état de remplir les obligations de son contrat, mais pour exécuter ce dernier dans une période de cinq années, au lieu de dix. Il se peut que cinq années ne soient pas une bien longue période, mais c'est considérable dans la vie d'un homme ou dans l'histoire d'un pays; et si nous devons être aussi avancés en 1885 qu'en 1891, en accordant ces \$22,500,000 comme boni, le pays approuverait une pareille mesure. Nous avons, M. l'Orateur, un grand avantage sur les États-Unis pour le peuplement de notre Nord-Ouest. Ils ont eu à faire venir leurs immigrants de l'autre côté des mers; tandis que nous pouvons en recruter parmi 55,000,000 de ce côté-ci de l'Atlantique. Je croi que d'ici à cinq ou dix ans nous recevrons un joli nombre d'immigrants des États-Unis.

L'honorable député de Queen, Nouveau-Brunswick (M. Davies), a dit que nous n'avons pas besoin que le chemin passât au nord du lac Supérieur. Je crois que l'une des

choses les plus importantes dans la construction du chemin, c'est que cette partie soit complétée bientôt, et cela pour plusieurs raisons. On ne pourrait, par la route dont il a parlé, en utilisant les nappes d'eau, transporter les produits agricoles du Nord-Ouest avant l'année suivante, pour la simple raison que la moisson se fait au mois d'août et qu'il faudrait la vendre et la transporter sur les bords du lac pour l'expédier sur les vaisseaux avant la clôture de la navigation; et il serait tout à fait impossible de transporter ces produits hors du pays chaque année par cette route amphibie dont nous avons tant entendu parler. Cette route serait complètement inutile aux habitants du Nord-Ouest pendant cinq à six mois de l'année. En outre, nous savons tous que les gens ne voyageront pas par une route comme celle-là, lorsqu'ils peuvent se servir d'une ligne ininterrompue de chemin de fer. La ligne interrompue de chemin de fer qu'il y a actuellement pour se rendre dans cette contrée, passe à travers les Etats-Unis. On nous a déjà tant parlé des dangers qu'il y aurait à transporter des immigrants au Nord-Ouest canadien en passant par les Etats-Unis, que je n'ai pas besoin de rien ajouter à ce sujet.

Nous avons besoin d'attirer le commerce du Nord-Ouest à nos provinces de l'Est et à nos ports de l'Est. Qu'est-ce qui a fait New-York, Boston, Philadelphie et toutes les autres villes américaines situées sur la côte de l'Atlantique? Est-ce que ça n'a pas été le commerce du Grand Ouest? La population de ces villes s'est quadruplée en peu de temps. Nous voulons que notre Nord-Ouest développe Montréal, Halifax et Saint-Jean et en fasse des villes florissantes.

Un DÉPUTÉ: Et Louisbourg.

M. FERGUSON: J'ignore où cela se trouve, mais je suppose que c'est quelque part dans l'est. Ces grandes villes populeuses et riches contribuent considérablement à enrichir le pays. Elles consomment beaucoup. Elles recueillent les richesses des pays étrangers et les distribuent parmi notre population, et nous ne pouvons obtenir ces richesses qu'en transportant notre commerce sur notre propre territoire, sans le laisser toucher au sol américain, et en le mettant à bord de nos propres steamers, sur nos côtes, dans notre propre pays.

Quelques députés disent: Construisez le chemin à mesure que nous en aurons besoin; d'autres disent: ne le construisez que jusqu'à Winnipeg, et autres choses semblables. Je ne répondrai pas à de semblables déclarations, parce qu'elles n'ont aucune force et qu'elles ne valent pas la peine d'être répétées.

Les honorables messieurs parlent de monopoles, de terres et de compagnies de colonisation dans cette contrée. Ils savent, je suppose, que toutes les compagnies américaines de chemins de fer du Pacifique—du moins celles du *Union Pacific* et du *Central Pacific*—ont vendu leurs terres à des compagnies de colonisation afin de s'assurer des services de ces dernières comme agents d'immigration, et nous constatons que les terres de la compagnie de colonisation s'établissent plus rapidement que si l'on employait à cette fin des agents d'immigration nommés par le gouvernement. Ceci se comprend aisément. Vous nommez un agent d'immigration pour représenter le gouvernement dans un pays étranger. Il se rend à destination, et sentant qu'il est nommé par un pays riche, il prend son temps et n'a pas d'autre intérêt que celui de gagner son argent aussi aisément que possible. Mais vous constituez une compagnie de colonisation, et les membres de cette compagnie qui ont intérêt à se mettre activement à l'œuvre se rendent à l'étranger et recrutent dix fois plus d'immigrants que n'en recruterait un agent du gouvernement.

Je dirai: construisez le chemin, terminez-le, et s'il devient notre propriété nous n'en serons pas plus mal que si nous l'avions construit nous-mêmes. Au contraire; nous nous en trouverions mieux, parce que nous aurions un chemin cons-

M. FERGUSON (Welland)

truit à meilleur marché que si nous eussions entrepris de le construire comme chemin du gouvernement.

Pour ce qui est de la garantie, j'aimerais à poser à l'honorable monsieur cette question: Si les 21,000,000 d'acres de terres que la compagnie nous offre actuellement étaient donnés à cette dernière comme paiement valable de \$21,000,000, pourquoi ne seraient-ils pas aujourd'hui une bonne sûreté pour un montant semblable. Les terres mêmes nous sont une bonne sûreté pour l'argent que nous prêtons.

Je n'ai pas l'intention de prolonger davantage ce débat; je dirai seulement: développez le Nord-Ouest. Je crois que l'intérêt des habitants des anciennes provinces demande qu'il soit développé. Il est de leur intérêt qu'elles aient dans cette contrée une population qui consomme leurs produits et qui fournisse sa part de contribution au trésor du pays. Si nous attirons des colons dans cette contrée, ils développeront cette dernière, qui se remplira d'une population vigoureuse, car c'est un fait bien connu que ceux qui vivent sous les climats du nord sont mieux doués, sous le rapport intellectuel et physique, que ceux qui habitent sous des climats plus chauds et plus doux. Si nous attirons des immigrants dans cette contrée, il s'y formera une population qui sera un crédit et un honneur pour ce pays.

En terminant, je crois que si les adversaires de ces résolutions se débarrassaient de leurs liens de parti, s'ils envisageaient un moment cette question au point de vue du patriotisme, ils mettraient immédiatement fin à leurs objections; mais bien que l'on eût raisonnablement lieu de nous attendre à ceci, nous ne pouvons guère espérer que la chose se fasse. Il faut préparer le terrain de la lutte pour les prochaines élections générales, et c'est ce qu'ils font; c'est dans cet unique but qu'ils font leurs longs et pénibles discours.

A moins que les adversaires de ces résolutions ne changent d'attitude et ne prennent une position plus patriotique, à moins qu'ils ne puissent nous offrir un meilleur moyen de construire rapidement ce chemin, quelque chose de mieux que ces résolutions, je me crois tenu de voter pour ces dernières. Je ne connais pas beaucoup les devoirs d'une opposition, mais je crois que chaque membre de cette Chambre est tenu de travailler de toutes ses forces à favoriser et à promouvoir la législation dans l'intérêt du pays, et si les honorables députés de la gauche ont des propositions à faire qui soient meilleures, dans l'intérêt du pays, que ces résolutions, il est de leur devoir de les présenter.

M. McMULLEN: Je crois que nous ne ferions pas mal de repasser brièvement l'histoire du chemin de fer canadien du Pacifique, et de mettre à profit, autant que possible, les leçons qu'elle renferme.

D'abord, je considère que l'on a fait de très lourdes bêtises au commencement de cette entreprise. Le gouvernement d'alors a commencé par commettre une très grande erreur, en imposant à ce pays l'obligation d'exécuter une entreprise aussi énorme que celle de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et cela dans une période de dix années. Je prétends qu'au point de vue de l'intérêt du pays, ceci était une très grave erreur.

L'honorable ministre des chemins de fer a dit, dans le discours qu'il a prononcé dans cette enceinte sur cette question, que lorsque la ligne américaine du Pacifique fut mise en voie de construction, l'univers fut étonné de voir le pays entreprendre la construction d'un chemin si important et si considérable. Dans le cas du Canada, il a aussi dit que l'univers était surpris que nous eussions entrepris l'exécution de cette grande entreprise. Il n'est pas étonnant qu'il soit surpris de la chose. Je n'ai pas de doute que le projet d'imposer au pays des dépenses aussi énormes que celles qu'entraînera la construction de ce chemin, et cela sans études préalables, sans explorer le pays qu'il devait traverser, ni essayer d'en estimer le coût final, sans aucun renseignement, n'ait été un acte injustifiable de la part du gouvernement.

Après avoir agi ainsi, les membres de ce gouvernement commençaient à chercher à se débarrasser de la responsabilité qu'ils avaient assumée. Ils essayèrent de former un syndicat, avec sir Hugh Allan comme chef de ce syndicat, et dans leur vif désir de garder la position qu'ils occupent aujourd'hui, et de rester un peu plus longtemps sur les banquettes ministérielles, ils s'abouchèrent avec lui d'une manière qui eut pour résultat de les forcer à abandonner temporairement le pouvoir. Tel a été le résultat de leur essai de former le premier syndicat.

Après qu'ils eurent été chassés du pouvoir, ils avouèrent qu'ils avaient hâte que le chemin fût terminé, et ils ont beaucoup parlé ici du manque de patriotisme du parti de la réforme, qui ne voulait pas augmenter les charges qui pesaient sur les habitants du pays en construisant ce chemin. Le parti conservateur était fort disposé à aider au parti de la réforme à construire ce chemin, simplement parce qu'il s'était engagé à exécuter ce projet, et qu'il désirait se débarrasser de la lourde responsabilité qui lui incombait. Je maintiens que c'est là tout son patriotisme.

Je considère en outre que lorsque le gouvernement forma le syndicat, il lui donna des pouvoirs trop étendus. Je crois qu'il aurait dû limiter ses pouvoirs absolument à la construction du chemin depuis Callander jusqu'à Port-Moody. Je crois que c'était une erreur, au point de vue des intérêts du pays, de leur permettre non-seulement de construire le chemin, mais aussi de leur donner le pouvoir d'acheter ou d'affermir ou d'obtenir la possession, à leur gré, de n'importe quelle voie ferrée en ce pays. Je n'aurais pas eu d'objection à leur donner le pouvoir de construire des chemins dans n'importe quelle partie du Canada, mais c'était commettre une injustice à l'égard des habitants des diverses provinces que de leur permettre d'acheter des lignes déjà construites, et construites dans le but d'assurer aux habitants de ces provinces de la concurrence entre les chemins de fer ; la concession de ces pouvoirs a eu pour résultat d'amoinrir considérablement cette concurrence.

La compagnie se plaint de ce qu'après avoir été constituée elle ait rencontré sur les marchés monétaires de la Grande-Bretagne et d'ailleurs une opposition considérable. Elle se plaint d'avoir été empêché par l'influence des lignes américaines, de disposer de ses obligations sur le marché aussi avantageusement qu'elle aurait peut-être pu le faire sans cette influence. Le ministre des chemins de fer a aussi dit dans son discours qu'elle avait rencontré de l'opposition tant dans le pays qu'à l'étranger. Je le crois, et je n'en suis pas surpris. Si elle s'était bornée à la construction du chemin depuis Callander jusqu'à Port-Moody, il n'est pas du tout probable que la compagnie du Grand-Tronc lui aurait fait de l'opposition ; mais du moment qu'elle s'est mise à acheter des chemins de fer dans les diverses provinces et à accaparer ces petites lignes, la compagnie du Grand-Tronc, dans sa propre défense, je suppose, a trouvé qu'elle était obligée de protéger ses intérêts, et en conséquence elle a commencé à acquérir celles des lignes qui étaient importantes pour l'alimentation de sa ligne-mère ; si elle n'eût pas fait cela, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'en serait probablement emparé et les aurait exploités seule. Et elle vient ensuite en plournichant s'adresser au gouvernement et à cette Chambre, et dire : nous n'avons pu placer nos obligations ; nous n'avons pu retirer de la vente du stock l'argent sur lequel nous comptons ; nous n'avons pu faire tout ce que nous croyons pouvoir faire.

Mais, M. l'Orateur s'il est une preuve quelconque de la folie qui a présidé en général aux actes de la compagnie, c'est le fait qu'elle ne semble n'avoir pas prévu cette opposition avant de se mettre à l'œuvre. Elle a dû penser que les capitalistes de l'univers qui avaient des capitaux à placer courraient après elle avec leur argent, pour acheter ses obligations, au lieu de croire qu'elle aurait à chercher à les vendre. Je considère qu'elle est elle-même dans une grande mesure responsable de l'échec, d'abord parce qu'elle avait commencé

à trafiquer en chemins de fer. Après qu'elle eût commencé ses opérations, il y a eu une vente régulière de chemins de fer aux enchères. Au lieu de garder tous ses fonds pour construire le chemin, elle les a éparpillés dans toutes les directions du pays.

Lorsque la compagnie fut formée, n'a-t-on pas dit aux membres de cette Chambre et au pays que la compagnie était si riche et était appuyée par un montant d'argent si considérable, qu'il n'y avait pas de danger que ses opérations ne fussent pas couronnées de succès ? Pourquoi l'autre compagnie a-t-elle été repoussée ? Pourquoi n'a-t-on pas accepté l'offre de la compagnie qui proposait d'exécuter l'entreprise moyennant \$3,000,000 de moins, et 3,000,000 d'acres de terres de moins, et de retrancher du contrat toutes les clauses monopolisatrices ? N'a-t-on pas allégué qu'elle n'avait pas les ressources nécessaires pour mener l'entreprise à bonne fin ? Et où sont aujourd'hui les ressources ? Où est l'argent ? On nous demande à présent de venir en aide à ces messieurs et de leur prêter \$22,500,000, ou plutôt \$30,000,000.

J'ai entendu mon honorable ami qui siège à ma gauche dire qu'il voterait pour la proposition s'il s'agissait d'un bon au lieu d'un emprunt. Je crois qu'il serait mieux de déclarer que ce sera un bon, parce que je crois que ça finira par en être un, et que, pour ce chemin comme pour d'autres chemins du Canada, nous verrons dans un certain nombre d'années que cette obligation vaudra après une foule d'obligations et d'hypothèques, et qu'elle occupera le dernier rang parmi les responsabilités de la compagnie, et c'est ainsi que notre argent sera représenté.

J'ai aussi été surpris, en écoutant le discours de l'honorable ministre des chemins de fer, de lui entendre déclarer que ni la compagnie ni le gouvernement n'avaient demandé aucun changement. Je regrette, M. l'Orateur, que le gouvernement n'ait pas demandé un changement dans les conditions auxquelles le contrat a été adjugé. Comme je l'ai déjà dit, dans son désir ardent d'accomplir ce qu'il avait follement et imprudemment entrepris—d'accomplir ce à quoi il avait follement et imprudemment engagé ce pays—il était disposé à accorder n'importe quelles conditions, à faire n'importe quelles concessions, à donner n'importe quels pouvoirs que demandait la compagnie, pourvu qu'elle voulût construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Il lui a accordé les pouvoirs sous lesquels gémissent aujourd'hui les habitants du Nord-Ouest. Ces derniers convoquent des assemblées publiques, et déclarent qu'ils doivent être délivrés des monopoles sous lesquels ils vivent, et je dis qu'en présence de cet état de choses, le gouvernement actuel, connaissant comme il les connaît les sentiments de cette population et les représentations qu'elle a faites, a donné prise à la critique en ne profitant pas de l'occasion qu'il avait de la délivrer au moins de quelques-unes des clauses monopolisatrices sous lesquelles elle vit. Mais il n'a pas fait cela. C'est absolument comme auparavant. Que l'on construise le chemin sans nous occuper de ceux qui en souffrent et de ceux qui n'en souffrent pas, pourvu que le chemin soit construit et que nous soyons relevés de toute responsabilité ; c'est tout ce que nous attendons et tout ce que nous espérons.

La grande question qui se présente à cette Chambre est, je crois, celle-ci : Est-il prudent, dans les circonstances actuelles, que ce pays, avec sa position financière embarrassée, accorde à cette compagnie le prêt qu'elle demande ? Je crois que non. Je crois, si nous considérons l'augmentation très rapide de la dette du pays depuis les dix à quinze dernières années, que tous les membres de cette Chambre qui ont à cœur le bien-être et la prospérité du pays arriveront à la conclusion qu'il est prudent, dans l'intérêt des habitants de ce pays, dans l'intérêt des classes ouvrières et de la partie des habitants du Canada qui paie l'impôt, que nous examinions très sérieusement toute cette question avant de leur imposer un nouveau fardeau sous lequel ils auront

gémir pendant plusieurs années. Je crois qu'il n'est pas bien que nous agissions ainsi. Le fait est—et j'ai réfléchi quelque peu depuis l'ouverture de ce débat et depuis que le parlement est saisi de cette proposition—que ce serait un très grand avantage pour ce pays si les lois qui permettent l'augmentation d'une dette de ce genre, étaient soumises aux mêmes règlements et aux mêmes restrictions qu'imposent nos lois municipales, lorsqu'une municipalité veut augmenter sa dette. Ces lois décrètent que lorsque cette dette est augmentée de manière à excéder un certain montant nécessaire pour faire face aux dépenses annuelles de la corporation, il faut que la chose soit soumise à un vote des contribuables. J'aimerais énormément que les habitants de la Confédération eussent l'occasion, dans le cas actuel, de se prononcer au sujet de ce don, ou de ce prêt, comme vous pouvez l'appeler, savoir, s'ils sont disposés à sanctionner la remise d'une somme d'argent aussi considérable à cette compagnie.

Les honorables députés de la droite ne peuvent prétendre que cette question ait été soumise aux électeurs lors des dernières élections. Il n'en a pas été dit un mot, et je suis convaincu que si elle eût été soumise au peuple, il y a sur les banquettes ministérielles plusieurs hommes qui l'on n'y verrait pas ce soir. Le peuple ne les aurait pas élus, mais il aurait élu des hommes qui se fussent opposés à ce que l'on accordât cette forte somme d'argent et à ce que l'on augmentât autant la dette publique en ajoutant cette somme à un montant déjà très élevé.

Comme on l'a déjà dit, la question actuellement devant la Chambre n'est pas de savoir si nous allons, oui ou non, construire le chemin de fer canadien du Pacifique, ni si les travaux vont être positivement arrêtés, et toute l'affaire abandonnée, mais c'est de savoir si nous allons accorder à la compagnie tout le délai stipulé, si nous allons lui laisser jusqu'à 1881, si c'est cette année-là qu'elle doit terminer l'entreprise, ou lui faire ce prêt, et lui aider à finir trois ou quatre ans avant cette époque.

D'abord, comme je l'ai dit, nous ne nous sommes fait une erreur en accordant un délai trop bref, et comme résultat de cette erreur, nous avons dû payer aux habitants de la Colombie-Britannique une forte somme pour prolonger le délai. Si nous accordons ce prêt, nous augmentons considérablement la dette de ce pays, et il est du devoir des représentants du peuple dans cette Chambre d'examiner soigneusement si nous agissons bien ou mal en faisant cette avance. Il est beaucoup mieux, je crois, que la compagnie exécute les travaux dont nous l'avons chargée, et que nous gardions notre argent, parce que l'expérience nous a appris que tous les placements faits dans des entreprises de chemins de fer ont été de malheureux placements, pour ce qui est du remboursement, et il n'est pas sage, je crois, que nous fussions de nouveaux placements de cette nature.

J'ai remarqué, par le discours de l'honorable ministre des chemins de fer et d'autres orateurs qui ont porté la parole, que l'on faisait des calculs très contestables des ressources de cette compagnie. Le ministre des chemins de fer a fait un calcul établissant combien il faudrait de millions d'acres de terre pour produire tant de boisseaux de blé, et en supposant que ce dernier ne soit pas détruit par la gelée, on supposant qu'il soit convenablement mis en meulons, en supposant qu'il soit vendu, et en supposant qu'il soit rendu au marché, il a dit que le transport de ces produits rapporterait au chemin de fer un profit annuel considérable. C'est fort bien de calculer comme cela. J'espère que le Nord-Ouest répondra à ces espérances, et qu'il contribuera à accroître les ressources du Canada; j'espère qu'il deviendra tout ce que nous désirons qu'il devienne.

Il a été dit que nous, membres de la gauche, nous manquons de patriotisme, que nous décrivons le pays, que nous avons fait tout ce que nous avons pu pour le déprécier. Je prétends qu'il n'en est pas ainsi. Je soutiens que le parti de la réforme et la presse réformatrice ont fait autant—oui, ils ont fait plus—pour le pays, que le parti conservateur et

M. McMULLEN.

la presse conservatrice. Je voudrais savoir quel est le journal dans ce pays qui a demandé plus hautement et plus énergiquement que l'a fait le *Globe* de Toronto, que l'on apportât un soulagement aux habitants du Nord-Ouest qui gémissent sous le poids du monopole. J'aimerais entendre les honorables députés de la droite me mentionner un seul journal conservateur qui leur ait fait appel en faveur de cette population. Je n'en ai remarqué aucun. Je suis sûr qu'il n'appelleront pas cela un manque de patriotisme. Je parlais, M. l'Orateur, de l'augmentation qu'allait subir la dette du pays, à cause de ce prêt. Je vois dans les comptes publics que la dette du Canada a augmenté d'environ \$32,000,000 depuis six ans. Si vous ajoutez à cela le montant dont ce prêt va augmenter la dette publique, vous verrez que nous allons l'accroître d'une manière très sérieuse. Nous avons déjà dépensé un très fort montant d'argent pour des chemins de fer. L'Intercolonial a coûté environ \$38,000,000, et ne nous a pas rapporté un seul sou d'intérêt: il ne fait que payer ses frais d'exploitation.

Je dis que si nous pouvons faire compléter ce chemin sans avancer cette somme; si la compagnie peut le continuer et le parachever, comme elle doit le faire, comme elle a déclaré devoir le faire, et comme les honorables ministres ont déclaré qu'elle pouvait et voulait le faire, lui accordant pour cet objet des privilèges étendus et des subventions considérables, pourquoi ne continue-t-elle pas, et ne le termine-t-elle pas? Je dis que, dans les circonstances, elle n'a pas droit de s'adresser de nouveau au pays pour obtenir l'aide énorme qu'elle demande actuellement sous la forme d'une nouvelle concession.

Il y a une autre question, M. l'Orateur, que je désire signaler à l'attention de la Chambre. Il a été fait une estimation du coût des travaux qu'il y a encore à exécuter. Cette estimation a été présentée à l'honorable ministre des chemins de fer, et il a dit que l'on était arrivé à un montant exact, représentant ce que coûteraient les travaux nécessaires pour parachever le chemin. Or, autant que j'ai pu m'en assurer, la ligne n'est pas encore définitivement tracée; les explorations finales n'ont pas été faites; les quantités n'ont pas été calculées; le profil n'a pas été fait. Or, tant que cela n'aura pas été fait, il sera impossible—et même après cela il sera impossible—de dire exactement le montant que coûtera le chemin une fois terminé. Et même en supposant que la Chambre et le pays fassent cette avance, je me demande si la compagnie pourra continuer et compléter le chemin avec le montant qu'elle sollicite, ou si elle ne sera obligée de venir demander davantage. Elle a montré tant d'imprudence dans le passé, elle a fait preuve de tant d'extravagance, que je doute beaucoup qu'elle puisse compléter le chemin même avec tout le montant qu'elle demande aujourd'hui. Je sais qu'une grande partie est terminée, mais la portion la plus difficile n'est pas encore construite, et elle peut ne pas avoir une juste idée de ce que coûteront les travaux nécessaires pour terminer ce qui reste à faire. Elle ne sait pas encore ce que coûteront ces travaux. Elle ne fait qu'arriver à la partie de la ligne qui sera la plus coûteuse, et lorsqu'elle sera à la construire, elle s'apercevra peut-être après tout que ses calculs ne sont pas exacts.

J'ai fait quelque peu l'expérience de la chose, et il n'y a pas d'homme au monde pour différer plus d'opinion au sujet de l'étendue et du coût véritable de la construction d'un chemin, que les ingénieurs eux-mêmes. On ne peut pas trouver deux ingénieurs chargés d'une pièce d'ouvrage qui feront une estimation et un rapport qui donneront exactement le même montant ni quelque chose qui en approche. Ils vont tous faire des estimations différentes. Les estimations des travaux qui restent à faire sur le chemin de fer du Pacifique canadien ne sont qu'approximatives, et le résultat peut être qu'après avoir placé l'argent qu'ils obtiennent de nous on verra qu'il n'y en a pas assez. L'honorable ministre des chemins de fer a dit que l'argent à être

voité ne sera payé qu'au prorata à mesure que les travaux avanceront.

J'aimerais à savoir de quelle façon, d'après ses calculs, il va appliquer l'argent assez exactement pour pouvoir dire quelle somme d'argent va être donnée à la compagnie pour une certaine pièce d'ouvrage. On sait bien que les ingénieurs, règle générale, vont favoriser les entrepreneurs, et à moins qu'il ne mette un personnel d'ingénieurs aux dépens du pays, qui examinent scrupuleusement de près le coût de chaque pied d'ouvrage fait, je doute beaucoup qu'il ne se trouve pas lui-même, après un certain temps, dans une bien mauvaise position. Il verra qu'on lui en a imposé, et que, grâce aux certificats de ses ingénieurs, cette compagnie a touché de l'argent qui ne lui revenait pas. Que fera-t-il alors? Je dis donc que la proposition qu'il a faite à la Chambre de payer l'argent, s'il s'y conforme strictement, va entraîner le pays dans de grandes dépenses, et qu'il lui faudra avoir un personnel d'ingénieurs pour veiller à ce que l'argent soit convenablement appliqué. Il y a une autre chose qu'il a faite à propos de cela. Il a envoyé deux de ses hommes à Montréal dans le but apparent d'examiner les livres de la compagnie. Puis, quand il fait tant que de s'assurer de l'exactitude des comptes de la compagnie, je crois qu'il serait fortement à désirer, qu'il serait très nécessaire qu'il y eût deux estimateurs mis sous serment pour faire l'estimation de tous les matériaux de construction et du matériel de roulement que la compagnie prétend avoir. Elle dit que son matériel à l'ouest de Callander vaut \$6,100,000. J'aimerais à voir évaluer tout le matériel de roulement à l'ouest de Callander; j'aimerais à voir deux hommes, deux hommes d'expérience, qui connaissent la valeur de l'ouvrage, parcourir la voie et faire, après avoir prêté serment, un rapport au gouvernement du pays. J'ose dire d'avance que si on faisait cela, on verrait que l'argent que la compagnie a obtenu du gouvernement au moyen de la vente des terres, au moyen de la vente du stock, n'a jamais été employé à l'exécution des travaux à l'ouest de Callander.

Je voudrais voir faire la chose, et je crois que ce ne serait que juste. En toute justice pour les représentants du pays ici présents, il faudrait que cela fût fait. Je regrette de voir que nous ayons à procéder si rapidement dans l'obscurité; que nous soyons obligés de voter l'adoption de ces propositions à l'aveugle. L'honorable chef de l'opposition a demandé plusieurs rapports dans le but d'arriver au fond de toute cette affaire, et je ne doute pas que le gouvernement fasse de son mieux pour préparer ces rapports et les faire déposer sur le bureau de la Chambre; mais après tout, je pense que le gouvernement devrait au moins consentir à suivre la recommandation de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), d'attendre jusqu'à mardi prochain avant de précipiter l'adoption de ces résolutions; d'attendre jusqu'à ce que ces rapports puissent être présentés, vu qu'on pourrait alors, en faisant, au moins jusqu'à ce point, face à l'opposition, fournir les renseignements que le gouvernement peut donner; mais il paraît qu'on a agi avec la détermination de ne pas donner les renseignements. Il nous faut prendre les choses en l'état où elles sont. On a agi d'après le principe que la majorité est toute-puissante, qu'il faut faire avaler ces propositions aux gens sans fournir les informations que le chef de l'opposition a courtoisement demandées. L'honorable député de Montréal-Centre a exprimé le regret de voir le chef de l'opposition absent. Il ménageait évidemment un châtement sévère à cet honorable député. Je ne sais pas où il est—je ne parle pas en son nom—mais comme je sais que la dernière fois que la question a été traitée dans la Chambre, l'honorable député de Montréal-Centre a proposé l'ajournement du débat, l'honorable chef de l'opposition craignant de recevoir une volée de coups de bâton a on toute probabilité cru que ce qu'il avait de mieux à faire, c'était de s'en aller. Il est à désirer de connaître la quantité de terres qui doivent être vendues par la compagnie pour la mettre en état d'acquitter l'intérêt sur l'emprunt.

J'espère que la région du Nord-Ouest va être entièrement peuplée, et très rapidement, par des gens industriels. L'honorable ministre des chemins de fer a dit que, durant les trois dernières années, 149,000 personnes sont venues s'établir dans le pays, et j'espère que ce nombre va être encore augmenté. Pour le paiement des contributions au trésor du Dominion aussi bien qu'à ceux du Nord-Ouest, il est fortement à désirer d'obtenir un pareil résultat.

Nous ne devons pas perdre de vue, non plus, que les seules sources à même lesquelles la compagnie va acquitter l'intérêt résident dans la vente des terres et dans les recottes produites par la mise en opération du chemin. Il faudra que la compagnie, afin d'acquitter l'intérêt de l'emprunt, vende une étendue de terre d'environ 300 milles de long et 18 milles de largeur. Il n'y a dans chaque township que 16 sections qui appartiennent à la compagnie, le reste appartenant au gouvernement ou à la compagnie de la Baie d'Hudson. Pour acquitter l'intérêt, il faudra que la compagnie vende environ 300 townships et qu'il s'y rende 28,000 cultivateurs réels pour prendre la terre chaque année. Je serai heureux si la compagnie peut vendre cette quantité de terres; en même temps, je ne serai pas surpris, nonobstant toutes ces belles choses qu'on nous a dites au sujet des perspectives d'avenir et des ressources de la compagnie,—de la voir incapable d'acquitter l'intérêt de la première année et de voir, l'année prochaine, la piteuse mine que fera le ministre des finances quand il sera obligé de faire rapport qu'on n'a pas payé l'intérêt sur l'avance faite. J'espère qu'il en pourra être autrement; mais c'est justement comme cela que la difficulté peut commencer.

Quelques-uns des honorables députés ont dit que si nous obtenons le chemin même à ces conditions nouvelles, nous l'aurons eu à assez bon marché. Je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt du pays d'avoir le chemin, et je crois qu'il est mieux que la compagnie le possède. Mais nous devrions aussi environner de toutes les précautions possible l'avance faite. La classe agricole a contribué pour beaucoup à la construction des chemins de fer par tout le pays, et je soustiens qu'il est ni franc ni juste de le soumettre à une augmentation d'impôts d'année en année afin d'amortir la dette. Y a-t-il quelqu'un pour prétendre dire qu'il découle des avantages pour nos cultivateurs de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien? La classe agricole de l'Ontario et de Québec n'en recevra pas de bénéfices, mais des dommages. Nous allons avoir l'expérience des États-Unis. Avant la construction des chemins de fer dans le Kansas et dans le Nord-Ouest, la terre dans l'Illinois valait plus qu'elle ne vaut aujourd'hui. La même chose aura lieu ici. Quand les cultivateurs du Nord-Ouest récolteront le blé en grande quantité et auront d'abondantes facilités pour le transporter sur les marchés du monde, les cultivateurs des anciennes provinces seront forcés d'accepter des prix moins élevés pour leurs produits, à cause du prodigieux rendement du Nord-Ouest. J'ai été tout à fait égayé par les remarques de l'honorable député de Montréal-Centre (M. Curran) lorsqu'il a prétendu que l'honorable chef du gouvernement actuel avait été le générateur et le grand champion de la Confédération. L'honorable monsieur lit avec un œil ouvert et l'autre fermé; il fouille les *Débats* de la Chambre et les journaux du pays pour y trouver quelque chose qui pourrait être préjudiciable au parti réformiste, et il ferme les yeux sur tout ce qui pourrait être préjudiciable à son parti.

Si l'honorable monsieur avait lu tout ce qui s'est fait en rapport avec la Confédération, il aurait vu que s'il y a eu un homme occupant une position éminente dans le pays, qui s'est opposé à ce projet, ça été le chef du gouvernement actuel. Il n'est pas juste de donner à un homme des lauriers auxquels il n'a pas droit. L'honorable monsieur qui est aujourd'hui à la tête du gouvernement avait naturellement tout à fait droit aux sentiments qu'il entretenait alors; mais il ne faut pas dire maintenant que c'est lui qui a fait la Confédération. On a aussi mentionné la question de sé-

curité, mais nous n'avons pas mis cette garantie en question, et je ne sais où l'honorable monsieur a pris ses renseignements sur ce point; je n'ai pas entendu un seul mot de dit à ce sujet de ce côté-ci de la Chambre; il s'est agi tout ce temps de savoir s'il est dans l'intérêt du pays de faire cette avance, ou s'il ne vaudrait pas mieux retirer notre main. L'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège a parlé—comme, du reste, tous les autres qui sont de son côté de la Chambre—du manque de patriotisme dont le parti de la réforme a fait preuve. Il est allé pas mal loin dans le passé, et il a essayé de faire voir que le manque de patriotisme a toujours été le trait caractéristique du parti de la réforme. Eh bien! il est dangereux d'aller trop loin en arrière, et si l'honorable monsieur avait été un peu plus loin, il aurait trouvé quelque chose qui a rapport à son propre parti. J'aimerais à demander à l'honorable monsieur de me dire qui a incendié les édifices du parlement à Montréal? Qui a jeté des pierres au gouverneur général? Qui a arboré le drapeau noir à Brockville? Qui a signé le manifeste? Je ne pense pas que ce soit le parti de la réforme. J'ai été amusé par le discours de mon honorable ami, le député de King, Nouvelle-Ecosse (M. Woodworth). Il s'est livré à des ruades politiques qui m'ont considérablement rappelé à l'esprit une histoire que j'ai lue dans un ouvrage de Mark Twain. L'auteur parle d'un ton humoristique des caractères distinctifs de la mule, et il dit que pendant que la tête et le devant de l'animal décollent tous les signes de la docilité et de la bonté de caractère, il semble y avoir une sauvagerie complète dans ses jambes de derrière qu'on ne peut expliquer et qui se manifeste au moment où on s'y attend le moins.

Je n'ai pas grand'chose à dire du discours de l'honorable député de King, mais je pense que quelquefois il fait preuve d'une dose considérable de sauvagerie politique—il n'est pas équilibré. Je me rappelle que l'an dernier, il a eu une crise de colère, et il a lancé son venin contre le chef de l'opposition d'abord et ensuite contre l'honorable député de Middlesex-Ouest qui, je regrette de le dire, n'est plus membre de cette Chambre, mais dont le comté est dignement représenté par un homme de la même croyance politique. Dans la présente session, l'honorable député de King a prononcé un discours dans lequel il a fait autant de ruades politiques. Je crois qu'il vaut mieux débattre les questions auxquelles la Chambre et le pays sont intéressés; nous devrions les discuter au point de vue des intérêts du pays, et nous ne devrions pas nous laisser entraîner à un autre genre de débat, car si les honorables messieurs s'y livrent, il faudra qu'ils s'attendent à recevoir des réponses. J'avais une certaine quantité de chiffres qui se rapportaient à cette affaire, mais d'autres messieurs les ont si complètement présentés que je ne veux pas fatiguer la Chambre en les répétant. Je pense que toute la question se réduit à savoir s'il est sage, juste ou judicieux à nous de faire cette avance. D'après moi, nous sommes à poser les fondements de ce qui sera une grande nation; mais je crains beaucoup que, vu la façon extravagante dont nous surchargeons la population, au lieu de recevoir des remerciements de ceux qui vont nous suicider dans cette enceinte, on signalera les actes de ceux qui ont augmenté le poids des obligations du peuple, avec dégoût et mépris, à cause de la dette énorme à l'administration de laquelle ils devront voir et à propos de laquelle ils auront à payer un montant considérable de taxes. Je dis que nous devrions être soigneux; nous devrions poser tranquillement, posément et honnêtement toute proposition de ce genre. Aujourd'hui nous parlons de millions avec autant d'aise que nous parlions de milliers il y a quelques années. Je dis qu'il n'y a point de nécessité d'ajouter cela aux autres fardeaux du peuple. Que la compagnie du chemin de fer du Pacifique prenne tout le temps qu'il faut pour construire le chemin; qu'elle le construise dans le temps qu'elle a convenu de le faire, et cela répondra à tout ce qui a rapport aux intérêts du pays, et la popula-

M. McMULLEN

tion ne courra pas le risque de perdre \$22,500,000, qu'elle risquera indubitablement de perdre si ces propositions sont adoptées dans leur forme actuelle.

M. STAIRS: Je désire faire quelques observations à propos de quelques-unes des remarques faites par l'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège. Je vais essayer de faire voir combien sont absurdes et ridicules quelques-unes des choses qu'il a dites. L'honorable préopinant a dit qu'on n'avait pas mis la garantie en question. En disant cela, l'honorable monsieur a abandonné complètement la cause, vu que l'affaire repose presque en entier sur la question de savoir si le pays a une garantie suffisante pour le prêt que nous allons faire. L'honorable monsieur a parlé de la zone considérable de terre que la compagnie aurait à vendre chaque année afin d'acquitter l'intérêt, et il a paru craindre qu'elle ne pût faire la chose. Je crois que sur ce point, l'honorable préopinant a reçu une réponse de l'honorable député de Peel, qui a tâché de faire voir bien clairement les ressources considérables que la compagnie aurait à sa disposition durant les quelques années qui vont suivre, provenant de la vente des terres et les recettes de la compagnie même—faisant voir qu'elles étaient amplement suffisantes, et nous pouvons en croire ce qu'elle dit—pour acquitter l'intérêt. De plus je pense qu'il n'est pas mal de faire remarquer que l'intérêt qu'a cette compagnie dans ce grand chemin de fer, qui parcourt environ 3,000 milles, est tellement considérable, que cette Chambre a à craindre fort peu que l'intérêt ne soit pas promptement acquitté. Je n'ai pas pu m'empêcher de me sentir assuré de ce qu'a dit l'honorable monsieur de celui qui est aujourd'hui son leader. L'honorable chef de l'opposition craignait que l'honorable député de Montréal-Centre (M. Curran) fût son discours cette après-midi, et c'est pour cela qu'il est parti. Si je suis bien informé, ce ne serait pas la première fois que l'honorable chef de l'opposition serait parti alors qu'il aurait dû prendre part à un débat ou à des assemblées publiques.

L'honorable monsieur a mis en doute la capacité de la compagnie de compléter le chemin de fer avec la somme demandée: \$27,500,000. Comme beaucoup d'autres remarques faites par lui, c'était là une simple affirmation et rien de plus. Je pense que la Chambre peut se fier au rapport des ingénieurs, lesquels sont mieux en état de juger que l'honorable député de Wellington-Nord (M. McMullen). L'honorable préopinant a parlé en termes généraux de l'augmentation de la dette. Pour ma part, je suis décidé à laisser cette affaire entre les mains de ceux qui composent le gouvernement, mais auxquelles je préfère la laisser qu'à celles de quelques-uns des honorables messieurs que je vois de l'autre côté de la Chambre; et je pense pouvoir dire qu'il est absolument certain qu'il en sera ainsi durant nombre d'années à venir. L'honorable monsieur doute qu'il soit sage de compléter le chemin avant 1891. Je pense que tout habitant du Canada qui considère cette question franchement et impartialement, arrivera à la conclusion que dans l'intérêt du pays il est absolument nécessaire de compléter le chemin dans deux ans, ainsi qu'on le propose aujourd'hui.

Une autre remarque très absurde faite par l'honorable député, bien qu'elle n'a pas rapport directement à cette affaire, c'est lorsqu'il dit que toute augmentation de la dette au delà d'un certain montant devrait être soumise au vote direct du peuple. Y a-t-il un seul honorable député qui ait jamais entendu dire une chose aussi absurde et aussi ridicule?

Y a-t-il quelqu'un pour supposer que les votants ordinaires dans les comtés pourraient comprendre pleinement et clairement une question de cette nature? L'honorable monsieur se plaint, ainsi que beaucoup d'autres, de ce que les fonds de la compagnie ont été employés de toutes manières. Je crois que la compagnie du chemin de fer du Pacifique a employé ces fonds dans l'intérêt du Canada, et je le soutiens, non-seulement comme Canadien, mais comme représentant

des provinces maritimes. Je pense qu'on a complètement répondu à un grand nombre des remarques faites par l'honorable préopinant au sujet de l'ancien contrat. Je ne pense pas qu'il soit utile de soumettre ces mille questions à la Chambre, alors qu'elles ont été réglées en 1882 par la majorité triomphante qui donnait son appui au gouvernement. L'honorable monsieur a dit que la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc, dans son opposition au chemin de fer du Pacifique canadien, va être obligé de protéger ses propres intérêts.

Il n'y a pas au Canada un homme d'affaires ou, autre, pour s'opposer à ce que le Grand-Tronc protège ses intérêts, mais il faut qu'il le fasse par des moyens justes; et je soutiens que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a autant de droit que le Grand-Tronc à protéger ses intérêts. Maintenant, j'aimerais à parler un peu de quelques-uns des discours qui ont été faits au commencement de ce débat. L'honorable chef de l'opposition, parlant de la question du monopole, a dit qu'un avantage qu'avait un chemin de fer du gouvernement sur un chemin de fer possédé par une compagnie, c'est que sur un chemin de fer du gouvernement, il ne pouvait pas y avoir de monopole. Je vais lire ses propres paroles :

Tant que c'est un chemin de fer du gouvernement, c'est le chemin de fer de la population, et la population ne peut avoir de monopole pour ses propres affaires—un monopole nuisible ou condamnable—vu que l'intérêt à servir est celui de la société qui possède le chemin. Y a-t-il quelqu'un pour supposer qu'un gouvernement pourrait exiger des taux trop élevés pour le bien du pays ?

Je réponds à cela que je crois qu'il ne faut que signaler la gérance du chemin de fer Intercolonial en 1874, je pense, sous l'administration de M. Mackenzie. Et pour faire voir que le tarif qu'il a inauguré d'après ce qu'il appelait des principes commerciaux s'est fait sérieusement sentir dans les provinces inférieures, je vais, avec la permission de la Chambre, lire un court extrait d'un débat qui a eu lieu à la Chambre de commerce d'Halifax le 8 décembre 1874. A la réunion, il a été résolu :

Que le tarif récemment établi sur le chemin de fer Intercolonial est préjudiciable aux plus chers intérêts de la province, et qu'on l'adresse respectueusement au gouvernement du Dominion pour lui demander de revoir le tarif et de rétablir celui qui était en vigueur auparavant.

Sur motion, la proposition a été confiée au comité permanent des chemins de fer et du commerce intérieur, avec mission de faire rapport à une réunion qui devait avoir lieu le 8 janvier 1875. Je vais vous donner un court extrait du rapport :

Le comité du commerce intérieur, des chemins de fer, etc., prend la liberté de faire rapport qu'il a étudié attentivement le tarif actuellement en vigueur sur le chemin de fer Intercolonial dans cette province, et après en avoir comparé les taux avec ceux d'autres voies, et, en prenant les déclarations d'hommes intelligents directement et indirectement intéressés au trafic sur divers points, entre Amherst et la ville, il trouve que l'augmentation considérable et subite des taux pour le transport des principaux produits, non-seulement est considérablement préjudiciable au commerce dans cette partie de la province, mais va mettre fin à plusieurs entreprises qui promettent beaucoup.

Et le rapport donne par le détail les industries affectées. Nous savons que ce tarif a été modifié; mais on ne l'a pas remis au point où il était auparavant, et pendant plusieurs années, dans la Nouvelle-Ecosse et dans le Nouveau-Brunswick, on a éprouvé les mauvais résultats de cette augmentation du tarif. Ce n'est qu'à l'avènement du gouvernement actuel et lorsque le présent ministre des chemins de fer a pris charge du département des chemins de fer, que l'on est revenu à l'ancien tarif. Je crois que ceci prouve d'une façon concluante que sur un chemin de fer du gouvernement, on peut avoir un tarif auquel il y aurait en vérité de fortes objections. La seule excuse que le gouvernement a donnée au sujet de cette augmentation de tarif, c'est qu'il fallait exploiter le chemin de fer Intercolonial d'après les principes commerciaux, et je pense qu'il l'a aussi fait pour mettre les deux bouts ensemble.

Tous les membres de cette Chambre savent quel dévouement le gouvernement a eu. Tous savent que sous l'administration du gouvernement actuel, l'honorable ministre des chemins de fer, même après la réduction considérable du tarif, a pu faire rencontrer les deux bouts, chose qu'on n'avait jamais vue sous l'opération du tarif condamnable mis en vigueur par l'ancien gouvernement, depuis 1874 jusqu'à 1878. J'ai été bien surpris, en entendant le discours de l'honorable chef de l'opposition, en réponse à l'honorable ministre des chemins de fer, de le voir citer des paroles qu'il a mises dans la bouche de ce dernier, et je regrette beaucoup que l'honorable chef de l'opposition ne soit pas ici, afin que je puisse appeler son attention sur le fait. Quant au désaveu des chartes du Manitoba, l'honorable ministre des chemins de fer a dit :

Quand la voie sera construite au nord du lac Supérieur, le gouvernement sent qu'il ne lui incombera pas de garder la position qu'il s'est cru obligé de garder jusqu'à présent—de refuser de consentir à la construction de lignes dans les limites de la province du Manitoba, qui la relie aux chemins de fer américains au sud.

Voici le langage qu'il met dans la bouche de l'honorable ministre :

Qu'aussitôt que le chemin de fer sera construit complètement, on sera en état de revoir la question et de soumettre la polt que à une nouvelle étude, et ils peuvent réellement pouvoir mettre fin à l'oppression du Manitoba et à la violation de la constitution dans deux ou trois ans d'ici environ.

J'ai fait mention de cela, parce que cela m'a frappé dans le temps, qu'il était impossible que l'honorable ministre des chemins de fer ait reconnu que le gouvernement avait violé la constitution en désavouant les chartes du Manitoba. Ceci peut paraître une affaire de fort peu d'importance, car tous ceux qui ont entendu le discours de l'honorable ministre des chemins de fer ou qui l'ont lu, savent très bien qu'il n'a pas admis que la constitution avait été violée. Mais que pensez-vous dans le pays ? Il y a beaucoup de gens, amis de l'opposition, qui vont lire le discours de leur chef et ne verront pas celui de l'honorable ministre des chemins de fer. Personne ne supposera que l'honorable chef de l'opposition pourrait citer faussement quelqu'un, et quand il attribue des paroles à l'honorable ministre des chemins de fer admettant que le désaveu des chartes du Manitoba était une violation de la constitution, tout le monde suppose naturellement, à moins de lire la contre-partie, que telle admission a été faite.

Si cela était venu d'un parleur de hustings ou de quelqu'un qui n'est pas tout à fait au courant des choses, on n'y aurait fait aucune attention; mais venant du chef de l'opposition, je ne puis m'empêcher de signaler la chose comme une déclaration des plus injustes et des plus condamnable. Je ne pouvais pas d'abord m'en rendre compte, mais en examinant les *Détails* qui se sont faits depuis, je trouve une explication fournie par l'honorable chef de l'opposition lui-même, qui, je crois, donne la raison pour laquelle il a fait cette fausse citation. Il dit en parlant de l'honorable ministre des chemins de fer :

J'ai dit à l'honorable monsieur que l'idée que j'ai des exigences de parti et de la direction d'un parti diffère totalement de la sienne.

Tous les honorables membres de cette Chambre concluront que les idées qu'a l'honorable monsieur des exigences de parti diffèrent en réalité beaucoup de celles de l'honorable ministre des chemins de fer, et de ce qui est juste et franc. L'honorable député de Queen, Ho du Prince-Edouard, a demandé comment il se faisait que la compagnie de construction de l'Amérique du Nord avait abandonné son contrat de \$18,000,000, alors que les travaux mentionnés à ce même contrat peuvent maintenant être exécutés à raison de \$17,000,000 de moins ? Est-ce que l'honorable monsieur ne savait pas très bien que ce qui était stipulé au contrat de \$48,000,000 se composait en grande partie du stock de la compagnie ? Ne savait-il pas qu'il s'agissait d'un fort mon-

tant dans le contrat, vu que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien savait qu'il était impossible à la compagnie de construction de l'Amérique du Nord de mettre le stock sur le marché autrement qu'à un très bas prix ?

Et on ne pouvait pas même faire cela. Il lui était tout à fait impossible de vendre, et il a fallu annuler le contrat. Je pense qu'aux yeux du pays et du monde, ces paroles du chef de l'opposition n'ont pas eu pour effet de nuire au crédit du gouvernement, car ceux qui sont intéressés à la politique canadienne savent que, pour une forte partie, les paroles de l'honorable chef de l'opposition, au cours du débat à propos du contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, étaient proférées en vue de fins politiques, et qu'elles ne comportaient pas en réalité l'expression de sa pensée.

Mais on ne peut pas dire la même chose de beaucoup de ses assertions faites depuis, car elles ont fait un tort considérable à la compagnie. Quelques-unes des observations du député de Lambton m'ont quelque peu égayé ; il nous a fait un long discours composé de beaucoup de chiffres. Après avoir soumis à la Chambre cette grande quantité de chiffres, il vient virtuellement nous dire que ces chiffres sont hors de la portée de sa compréhension. Que penser d'un homme qui essaie de critiquer un exposé financier et qui, au milieu de son discours, admet qu'il ne connaît pas ce dont il parle ? Il s'est fourvoyé considérablement en faisant cette admission. Même s'il n'y comprenait rien, il aurait fait plus sagement de garder son ignorance pour lui-même. Il divise ces \$22,500,000 entre tous les députés, et il dit que cela fait \$106,000 pour chaque comté. J'aimerais à savoir ce que cela a à faire avec la question soumise à la Chambre. Cette question est une des plus importantes qui aient été soumises à la Chambre, et, selon moi, le grand point est de savoir si l'avance de ce prêt à la compagnie pour environ quatre ans, en vue de la construction du chemin de fer, est faite dans l'intérêt du Canada. Je crois que tout le monde peut soutenir que c'est tout à fait dans l'intérêt du Dominion en général, et conséquemment des provinces de l'Est. Je pense qu'une des raisons qui justifient la chose, c'est que si le chemin est construit en 1886 au lieu de 1891, le gouvernement du Canada sera en état, vu l'augmentation de l'immigration qui va avoir lieu à cause de cette construction rapide du chemin de fer, de vendre une plus forte quantité de ses terres qu'il ne le pourrait autrement ; et le gouvernement pourra rembourser la compagnie, rembourser la population, et se rembourser lui-même, même si la compagnie manquait à payer—ce que je soutiens être impossible—les \$22,500,000 qu'on se propose de lui livrer. Elle sera donc financièrement dans une situation tout aussi bonne en 1891 qu'elle aurait été si elle s'était conformée aux stipulations du contrat et si elle n'avait pas emprunté cet argent. Je crois que c'est vraiment là un point très important, et je vais donner quelques chiffres pour faire voir ce qu'a été la vente des terres depuis deux ou trois ans, et je vais les prendre dans le discours de l'honorable ministre des chemins de fer :—

“ Depuis le 1er juillet 1879 jusqu'au 31 décembre 1883, nous avons reçu \$3,572,636, et il y a de ce pour les trois années qui vont suivre et pour les exemptions, depuis 1880, à ajouter aux \$3,572,636, reçus depuis le 1er juillet 1880, pas moins de \$1,393,070.”

Cela fait voir que la vente des terres dans le cours de trois années environ, s'est montée à \$8,000,000, et nous pouvons nous attendre, avec l'augmentation de l'immigration qui se produit dans le pays, quo vers 1891, grâce au parachèvement rapide du chemin, nous pourrions encore en vendre une quantité assez considérable pour rembourser le pays des \$22,500,000 dont on va faire le prêt. Si donc nous n'étions jamais remboursés de cet argent, nous nous trouverions dans une position toute aussi bonne que si nous avions adopté le procédé lent qu'on a d'abord proposé. Dans les provinces maritimes ainsi que dans d'autres parties du pays, nous voulons que ce chemin de fer soit construit, et une des rai-

M. STAIRS

sons—et je n'en mentionne que quelques-unes,—c'est que nous voulons avoir pour le fret des moyens de transport faciles. Je sais qu'on se plaint beaucoup et que les raffineries de sucre et les forges métallurgiques ont aujourd'hui beaucoup de difficulté à expédier leurs produits loin dans l'Ouest, parce que lorsqu'elles vont à Montréal, à aussi bon marché que se fait le transport sur le chemin de fer Intercolonial, elles n'ont pas de communication directe avec le chemin de fer du Pacifique, et elles se trouvent à la merci du chemin de fer du Grand-Tronc ; et je sais, comme chose certaine, que nous avons eu à payer sur le fret un taux beaucoup plus élevé sur des produits envoyés de la Nouvelle-Écosse dans le Nord-Ouest, en partant de Montréal, sur le chemin de fer le Grand-Tronc, que nous aurions eu à payer si nous avions pu les faire expédier par le chemin de fer du Pacifique. Mais nous ne pouvions pas le faire, vu qu'il n'y avait pas de lien de communication convenable à Montréal, et qu'il aurait fallu transporter ce trafic par un autre système de traction.

Je ne saurais reprendre mon siège sans faire quelques remarques au sujet du port d'hiver. Je crois qu'on me permettra de donner la nécessité de s'assurer d'un port d'hiver au Canada comme une des raisons pour lesquelles on devrait terminer le chemin en 1886 plutôt qu'en 1891. Si nous laissons retarder le parachèvement du chemin jusqu'en 1891, où sera, jusqu'alors, le port d'hiver pour les provinces maritimes ? Tandis que, si le chemin est terminé aussi vite que possible, nous aurons une très bonne chance—que nous avons maintenant, j'en suis sûr—de nous assurer, avant le parachèvement du chemin en 1891, de telles facilités de transport direct depuis Montréal jusqu'à quelque port ou ports dans les provinces maritimes, que nous puissions faire d'un de ces ports un port d'hiver pour tout le Dominion. Je suis sûr, et je crois que le gouvernement conviendra de la chose avec moi, que la population des provinces inférieures a le droit de demander cela. Avant de reprendre mon siège, j'aimerais à dire aux honorables messieurs de la gauche que si, lorsque nous retournerons devant nos commettants dans le cours des trois ou quatre années qui vont suivre, nous avons à défendre cette mesure, notre intention est de leur donner—j'ai l'intention de leur donner dans les provinces maritimes—comme une des raisons qui nous mettaient dans la nécessité de faire ce prêt, le dommage fait à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et au pays en général par les déclarations anti-patriotiques de l'opposition dans cette Chambre et des journaux de l'opposition dans tout le pays.

M. LANDERKIN : M. l'Orateur, le premier bill relatif au chemin de fer du Pacifique a passé dans cette Chambre au cours de la session qui a précédé celle où j'ai l'honneur de prendre un siège ici, et je pense que vous conviendrez avec moi que depuis ce temps jusqu'à ce jour, nous avons eu beaucoup de discussion sur ce sujet. Le chemin de fer du Pacifique a provoqué, plus que tout autre projet soumis au parlement depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre, les plus nobles efforts d'éloquence parlementaire. Nous avons entendu débattre la question à maintes reprises. Nous en avons examiné diverses phases, et nous l'avons étudiée sous différents aspects et dans des circonstances différentes.

Le résultat de la discussion pour le premier bill et pour les compagnies constituées en vertu de ce bill est tout aussi frais dans votre mémoire qu'il l'est dans mon esprit. Vous vous rappelez les conséquences et les résultats des négociations qui ont eu lieu en rapport avec ce bill. Vous vous rappelez aussi qu'en 1874, on a présenté un autre bill relatif au chemin de fer du Pacifique et qu'il a été adopté par la Chambre. Vous vous souvenez des dispositions de ce bill, comme s'en souvenaient ceux qui étaient alors et qui sont encore membres de cette Chambre ; et vous vous rappelez qu'un des articles du bill à propos des terres concédées aux

personnes qui pourraient entreprendre la construction du chemin pourvoyait à ce que le gouvernement pût contrôler le prix des terres. On a considéré cela comme un des principaux principes de vitalité du bill. On regardait la chose comme un principe qui allait probablement déterminer la colonisation et le développement des ressources de la grande région que nous avons dans le Nord-Ouest. Tout ce qui a été dit au sujet du Nord-Ouest par les honorables messieurs siégeant en cette Chambre au sujet du grand avenir et des belles perspectives du magnifique territoire du Nord-Ouest qui nous appartient, je le répète et j'y adhère entièrement. Je crois qu'un grand avenir est réservé à ce pays. Je crois qu'avec des réglemens sages, une administration prudente, des règles convenables pour la tenure des terres, des réglemens acceptables concernant le chemin de fer, il y a pour cette région un avenir dont tout canadien peut être fier. Ne faisons donc rien, M. l'Orateur—qu'aucun de nos actes ne fasse rien—pour mettre en péril le grand avenir de cette contrée, retarder sa colonisation ni empêcher le rapide et prompt développement de ce pays qui nous donne tant d'anxiété.

Je ne sais pas pourquoi d'honorables membres se lèveraient en cette Chambre, ni pourquoi un parti se lèverait pour accuser l'autre de manquer de patriotisme. Je crois, je suis parfaitement convaincu, que dans ce pays, il n'y a aucun parti qui puisse réclamer le monopole sous ce rapport. Je crois que tous les partis sont dévoués à la Reine, fidèles à la constitution, et que tous désirent sincèrement que ce pays progresse, se développe, et qu'il soit heureux et prospère. Je dis cela sincèrement et je le crois sincèrement. Mais nous différons d'opinion sur la manière de favoriser les intérêts du pays. Mais nous ne nous prétendons inférieurs à aucun parti dans ce pays en ce qui concerne notre fidélité à la Reine, au gouvernement anglais et au lien colonial. Nous sommes aussi dévoués au drapeau qui flotte sur nos têtes que peut l'être tout autre parti; bien que nous ne fassions pas montre de notre loyauté et que nous ne nous vantions pas de notre patriotisme sur toutes les tribunes et sur tous les hustings. Ce n'est pas là les idées du parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir et auquel j'ai toujours appartenu depuis que je suis entré dans la politique.

Eh bien! après cette digression, je vais revenir au bill du chemin du chemin de fer du Pacifique. Un des traits caractéristiques de ce bill, c'est, comme je l'ai dit, l'administration publique des terres. Si les terres échappent à la surveillance du gouvernement du jour, si l'on permet qu'elles soient transmises à une compagnie qui les vende au prix qu'il lui plaira, je dis que cela est propre à établir au Nord-Ouest un système de tenure comme celui qui existe en Irlande, système qui trouble la paix, la tranquillité, le bonheur de l'Irlande, qui en ralentit les progrès et qui n'a pas produit d'autres résultats depuis des siècles. C'est contre ce principe que nous avons combattu.

Eh bien! M. l'Orateur, on a fait quelque progrès sous l'opération de cet acte. On a construit un chemin de fer de Pembina à Winnipeg; le gouvernement qui avait à sa tête l'honorable et distingué député de York-Est (M. Mackenzie) a fait explorer, sur tout son parcours, le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique. Il a pris la direction des affaires de ce pays dans les circonstances les plus graves et les plus difficiles. Il a pris la direction des affaires de ce pays lorsque pendant les six années précédentes, l'on avait constaté qu'il y avait eu dans les dépenses, une augmentation d'environ dix millions sur celles que l'on faisait à l'époque de la Confédération. L'augmentation rapide des dépenses, l'augmentation rapide de la dette nationale, avait amené une crise dans la Confédération. Il a pris la direction des affaires du pays dans les circonstances les plus défavorables. Ça été un bonheur pour le pays, dis-je, qu'un homme aussi distingué par son patriotisme que par son amour pour l'économie, prit alors les rênes du pouvoir. Il mit un frein à l'extravagance; il gouverna et dirigea le pays d'après les principes d'écono-

mie et de retranchement, et fit passer la nation à travers la crise financière la plus forte qu'un pays ait jamais traversée, et cela, en ne faisant subir à l'Etat aucun désastre.

Cependant, lorsqu'il avait la direction des affaires, il a fait beaucoup pour assurer la construction du chemin de fer du Pacifique. En administrateur habile, il n'entreprit les travaux qu'après avoir obtenu des renseignements sur lesquels il pût se baser pour tracer le chemin et le construire d'une façon intelligente. Après avoir obtenu les renseignements les plus complets, il commença la construction du chemin, ou de cette partie du chemin qui devait contribuer le plus à développer le Manitoba et le Nord-Ouest, et à augmenter la prospérité de cette contrée. M. l'Orateur, il aurait été avantageux au Nord-Ouest, il aurait été avantageux à la Confédération canadienne, que le bill qu'il présentait et que les opinions qu'il émettait fussent adoptées par le gouvernement du pays pour la construction de ce chemin de fer au Nord-Ouest. Si l'on avait adopté les dispositions de ce bill, si l'on avait appuyé sa politique, Winnipeg serait aujourd'hui un second Chicago dans la province des Prairies; au lieu de voir le Manitoba colonisé en partie, au lieu de ne voir au Nord-Ouest que quelques établissements, nous verrions cette contrée très peuplée et parfaitement développée.

Mais, sous le régime actuel, en vertu du contrat que le gouvernement du jour a conclu avec la compagnie, l'honorable ministre des chemins de fer a demandé à cette Chambre d'accorder 25,000,000 d'acres de terre dans cette province et de donner \$25,000,000. Nous nous rappelons tous le sentiment qui existait à cette époque dans cette Chambre et dans le pays. Le peuple pensait que l'entreprise était importante; il pensait, comme le ministre des chemins de fer l'a dit, que c'était une entreprise hardie, qui, pendant de longues années serait un fardeau pour les contribuables du pays. La Chambre a adopté le contrat, et pourquoi? Le ministre des chemins de fer, le premier ministre et les partisans que le gouvernement compte en cette Chambre, affirmaient que cet arrangement assurerait d'une façon définitive l'achèvement du chemin de fer au Nord-Ouest. Le pays avait des espérances, car, comme le ministre des chemins de fer le disait alors, cet arrangement devait régler définitivement cette question, et le peuple n'aurait plus à payer un seul centin ni pour cette ligne ni pour aider à la compagnie, de quelque manière que ce fût. Il est parfaitement reconnu qu'une autre compagnie a offert d'exécuter le contrat pour une somme moins élevée, mais le ministre des chemins de fer et ses amis disaient que cette compagnie n'était qu'une farce—une compagnie composée d'hommes tels que les Gurney, les Gilmour, les Gooderham, les Worts, et autres capitalistes distingués de ce pays, une farce!—et cependant ces hommes pouvaient acheter tous les membres du syndicat, du premier au dernier. Cependant, le ministre des chemins de fer et d'autres, ont accusé ces hommes de ne pas être sérieux; ils leur ont reproché de ne pas avoir des capitaux suffisants pour entreprendre ces grands travaux, puis ils ont dit à la Chambre et au pays: "Un syndicat composé d'hommes tels que ceux à qui nous voulons donner le contrat peut construire le chemin sans recevoir d'argent du Trésor de ce pays."

Eh bien! M. l'Orateur, quelle ligne de conduite ce syndicat a-t-il suivie depuis qu'il a obtenu le contrat? D'abord il a sous-loué le contrat à une compagnie américaine. L'après la politique du ministre des chemins de fer et du premier ministre, le Canada devait être pour les Canadiens. C'était ce dont se vantait la politique nationale; elle devait donner le Canada aux Canadiens. Or, ce syndicat a loué ce contrat à des entrepreneurs américains. Je n'ai pas un mot à dire contre l'entreprise ou l'habileté des entrepreneurs américains. Ils sont entreprenants. Eh bien! le syndicat leur a affirmé ce contrat, et cela, en violation d'une partie importante du programme de la politique nationale. C'était une violation de ses promesses.

Le syndicat a loué ce contrat à des entrepreneurs américains, et qu'est-il fait ? M. l'Orateur, il a employé des ouvriers américains à ces travaux. Il a obtenu notre argent pour l'exécution de cette grande entreprise nationale, et l'on disait qu'elle devait être exécutée par les Canadiens. Est-ce là le patriotisme dont ils font parade ? Est-ce que le patriotisme dont ils se vantent tous les jours consiste à livrer notre grand chemin national, de l'Atlantique au Pacifique, à des entrepreneurs américains, pour qu'il soit construit par des ouvriers américains ? Et lorsqu'ils ont notre argent, ils s'en vont délibérément au Dakota et au Montana pour y prendre des terres, car les règlements relatifs aux terres sont plus favorables au colon dans ces territoires.

Maintenant, si ce chemin avait été construit lentement, s'il avait été loué à des entrepreneurs canadiens, nous aurions eu moins de raison de nous plaindre. Je sais bien ce que je dis, quand je déclare que l'on devrait employer des compatriotes à la construction des grands travaux nationaux. Je crois que ce sentiment sera compris de tous les vrais patriotes. Il arrivera peut-être que ces sentiments ne soient pas compris de ceux qui, en toute occasion, se lèvent pour vanter leur loyauté, leur patriotisme et toutes choses semblables. Mais je dis qu'une entreprise nationale, commencée par une grande nation, qui fait partie de l'empire anglais, aurait dû être terminée avec de l'argent canadien et par des ouvriers canadiens. Qu'avons-nous vu, il y a quelque temps ? Nous avons vu que la plupart des ouvriers que l'on employait à ces travaux étaient des Américains, et ils ont quitté le pays en emportant leur argent avec eux. Si l'on avait suivi une ligne de conduite différente, si les travaux du chemin, pour parler avec sincérité et avec équité, avaient été continués avec plus de fermeté, si les progrès avaient été réels, nos compatriotes d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes auraient pu avoir leur part des travaux de cette grande entreprise nationale. Ils auraient choisis des terres et s'y seraient établis. Mais la position est changée. Les Américains ont amené leurs ouvriers; ils ont amené aussi des Suédois, et quelques-uns de mes amis de la Colombie-Britannique disent qu'ils ont aussi employé des Chinois. En conséquence, les Canadiens ont été exclus.

Que l'on se rappelle que le contrat était loué à une compagnie américaine qui, naturellement, employait des Américains; que le gérant général du chemin est un Américain, que l'ingénieur en chef est un Américain, que l'un des directeurs du syndicat est un Américain—plusieurs de ceux qui ont aujourd'hui des intérêts dans cette entreprise sont sans doute Américains—et je ne serais pas surpris si, au lieu de fixer le port d'hiver à Halifax, ils trouveraient un port d'hiver aux États-Unis.

Le gouvernement permet que cette œuvre nationale soit construite par des Américains, et personne, plus que moi, ne se glorifie de cette entreprise, personne ne désire plus que moi que le chemin soit construit d'une façon économique et convenable; mais je veux qu'il soit construit par des Canadiens, je veux qu'ils y aient des intérêts, car c'est une entreprise nationale. J'espère que l'on a abandonné l'illusion que ce n'est pas notre argent que nous dépensons, mais que c'est l'argent obtenu des Américains. C'est l'argent enlevé aux Canadiens par le tarif que le gouvernement a imposé. C'est l'argent de nos compatriotes que le gouvernement, par ces résolutions, nous demande de donner à la compagnie; c'est l'argent des cultivateurs et celui de toutes les autres classes de la société que l'on demande pour la construction de ce grand chemin national.

Il importe que nous examinions quel effet cette politique produira sur notre population. Le ministre des chemins de fer nous dit que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est tout à fait en état de construire le chemin et n'a pas besoin de cet argent; mais il est nécessaire de lui donner \$30,000,000, ou un équivalent, pour que le chemin soit achevé dans l'espace de deux ans. Quel résultat aura, pour la colonisation de cette contrée, le fait de retarder de

M. LANDERKIN

cinq ans la construction du chemin de fer ? Tout le territoire, depuis Winnipeg jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, comptera une nombreuse population à cette époque. Si le chemin est construit rapidement, le pays ne sera qu'un parti colonisé. C'est l'expérience que l'on a faite dans toute contrée nouvelle. Si l'on apportait des retards à la construction du chemin, les colons partiraient de Winnipeg, de Brandon, de Calgary et d'autres endroits, et la contrée se couvrirait d'une nombreuse population.

Que l'on adopte l'autre politique et que l'on donne \$30,000,000 à la compagnie, la colonisation et le progrès du pays seront également retardés.

Les règlements relatifs aux terres, dont nous avons tant entendu parler, sont aussi propres à empêcher la colonisation. Je regrette que ces règlements soient tels qu'ils sont. Pendant les deux dernières années, un grand nombre de gens de mon comté sont allés au Nord-Ouest dans le but de s'y fixer. Ils ont parcouru le Manitoba et le Nord-Ouest pour y trouver des terres où ils pourraient s'établir. Chaque fois qu'ils ont trouvé un endroit convenable, ils ont appris qu'il appartenait à quelque compagnie ou à quelques spéculateurs.

Je puis donner au ministre les noms d'un grand nombre de cultivateurs qui ont parcouru le Nord-Ouest pendant un mois et qui, n'ayant pu trouver d'endroit convenable, sont allés se fixer au Dakota; et ces cultivateurs avaient des familles nombreuses. Il valait presque autant vous arracher la vie que de dire quoi que ce fût à ces gens contre le premier ministre; mais lorsqu'ils sont revenus, ils avaient changé de ton. Il est triste de songer qu'un si grand nombre de nos compatriotes quittent le pays pour aller s'établir aux États-Unis. D'après moi, le fait que tant de compatriotes nous quittent, devrait faire saigner le cœur des honorables membres de la droite, qui nous parlent tant de patriotisme. Le ministre des travaux publics a, paraît-il, un grand projet pour ramener au pays ceux qui sont allés se fixer aux États-Unis. Je désire que ses efforts soient couronnés de succès, et je lui promets, comme membre indépendant, que je l'aiderai à réaliser son projet.

Nous avons acquis beaucoup d'expérience dans Ontario au sujet de la construction des chemins de fer auxquels l'on a accordé des subventions considérables. J'ai ici un rapport qui a été présenté à la Chambre et qui fait connaître les montants donnés par la localité à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir. Les embranchements que nous avons formés une grande ligne nationale, laquelle a été commencée en 1882; je veux parler du Grand-Tronc. Sir Francis Hincks, alors premier ministre et qui est un bon libéral, a présenté un bill relativement à ce projet, bien que l'on ait prétendu que ce fût un mouvement conservateur. Ce pays a donné \$15,000,000 au Grand-Tronc, qui possède 2,500 milles de chemin. Les honorables membres se rappellent les hauts cris que l'on a poussés à ce sujet. Quel résultat ont-ils obtenu ? Le chemin a contribué d'une façon sensible à coloniser le pays. Au commencement, le Grand-Tronc a sans doute été mal administré, et le *Globe*, je suis heureux de l'apprendre, a condamné cette mauvaise administration, comme il est prêt à condamner la mauvaise administration partout où il la rencontre. C'est la ligne de conduite que suit la presse libérale de ce pays; en quelque endroit que le mal existe, ce journal est prêt et consent à le condamner.

Mais l'administration du Grand-Tronc changea; le chemin fut mieux administré, et alors, personne ne fut mieux disposé que le *Globe* à féliciter les directeurs de ce chemin de l'amélioration apportée à leur administration, et c'est ce que le *Globe* a fait. Ce chemin fut construit pour augmenter la prospérité de ce pays; c'est ce à quoi il tendait. Mais quel était l'état des choses avant qu'il fût construit ? Le pays se couvrait d'une population nombreuse; des industries s'établissaient; des villages se formaient, et dans la suite devenaient des villes; les villes devenaient des cités, et cela dans tout le pays, depuis Montréal jusqu'à Windsor.

On jugea à propos de donner des voies d'alimentation à ce chemin de fer et au Grand Occidental. La première fut construite, je crois, en 1869. Je veux parler du chemin de fer de Wellington, Grey et Bruce. Nous avons accordé à ce chemin une dotation considérable. Les municipalités situées le long de la ligne, dans les comtés de Bruce et de Wellington, ont accordé \$482,000 à ce chemin de fer. Le pays était bien colonisé. Il était colonisé depuis 1850 et depuis plus longtemps; il était peut-être colonisé depuis environ trente ans. On a trouvé que le chemin était très utile, et lorsqu'il fut construit, un grand nombre d'industries furent créées. L'encouragement l'agriculture et toutes les autres industries. C'était une chose presque aussi bonne que la politique nationale, et peut être un peu meilleure; mais la conséquence a été qu'il a été jugé nécessaire d'avoir une ligne rivale. Alors, le chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce fut construit, et la population donna \$929,000 pour la construction de ce chemin. Ce chemin était aussi un grand bienfait pour cette partie du pays, qu'il tendait à établir et à développer. Presque toute cette partie du pays fut colonisée vers cette époque, et ces chemins furent continués. Mais on constata qu'un chemin était sous la dépendance du Grand-Occidental; l'autre était une ligne indépendante. Le peuple vit qu'il était nécessaire de construire une autre ligne pour faire concurrence à l'un ou à l'autre de ces chemins, et le chemin de la Baie Georgienne et du Lac Huron fut construit; le peuple s'y intéressa. Il donna, de son propre argent, \$969,000 pour construire ce chemin. On croyait retirer des bénéfices de cette entreprise par la concurrence, des droits moins élevés, etc. Qu'en est-il résulté? Ce chemin cessa bientôt d'être une ligne indépendante; il devint la propriété du Grand-Tronc, qui le mit sous sa dépendance. Nous retirions beaucoup d'avantages du fait que ce chemin faisait concurrence au Grand-Occidental.

En peu de temps, nous avons constaté que les gens qui avaient donné à ces chemins, dans un cas, plus de \$500,000, dans un autre cas, près de \$1,000,000, et dans le troisième cas, près de \$1,000,000, étaient encore trompés.

Sous le gouvernement de l'homme distingué qui préside aujourd'hui aux destinées du pays, le Grand-Tronc et le Grand-Occidental opérèrent une fusion. Si le gouvernement avait tenu ferme, je crois qu'il aurait pu empêcher cette fusion; mais le résultat est qu'aujourd'hui les deux chemins sont exploités par la même compagnie, et bien que l'on ait pu dépenser inutilement l'argent que ces gens ont donné, ils ne peuvent pas en retirer les bénéfices qu'ils en auraient retirés si le gouvernement avait intervenu dans l'intérêt de ceux qui avaient tant fait pour coloniser ce pays. Un des townships de la division d'où je viens, a donné \$80,000; un autre, \$63,000; un autre, \$60,000; un autre, \$20,000, et le chef-lieu a donné \$2,000. Ce sont là des dotations considérables, mais elles n'étaient rien en comparaison des dotations que l'honorable monsieur impose à ces townships par les résolutions. Je lui demande de prendre \$30,000,000, de les diviser entre les 211 membres qui composent cette Chambre, et cela donnera \$150,000 à chaque division électorale. Je pourrais demander au premier ministre, avec toute son éloquence, sa force et son habileté,—et il possède toutes ces facultés à un très haut degré,—je pourrais, dis-je, lui demander de soumettre à chaque division un règlement pour \$150,000; qu'il y aille et qu'il emploie toute sa force et son habileté, et je suis certain qu'au moins dans ma division, il ne fera pas adopter le règlement. Je suis convaincu, d'après ce que je connais du peuple, qu'il serait impossible de faire adopter un règlement pour un montant quelconque, si petit qu'il fût. C'est ce que paie le ministre des chemins de fer, et pourquoi? Simplement pour construire deux ans plus tôt le chemin de fer canadien du Pacifique.

Pendant ce temps, comme je l'ai dit, les colons vivaient dans l'ouest d'Ontario, à l'endroit connu sous le nom de Buisson de la Reine, et aucun gouvernement n'est venu à leur secours; on n'a pas dépensé d'argent pour eux. Au

jour d'hui l'on demande à ces vieux pionniers de cet établissement de sou-crire, et pourquoi? Pour construire deux ans plus tôt le chemin de fer canadien du Pacifique. Je pense que la proposition est inique. Je crois que ce projet n'est pas conçu dans un esprit de justice. Je consens à appuyer, pour développer le Nord-Ouest, tout projet conçu dans un esprit de justice; et lorsque je réclame justice pour la province d'où je viens, je la réclame aussi pour toute autre province de la Confédération. Je consens à agir ainsi en toute occasion. Je ne demande, pour la division ou pour la province d'où je viens, rien que ce que je suis disposé à accorder à ces nobles amis des autres parties de la Confédération.

Il y a une autre question dont je désire parler, relativement à nos chemins de fer. Nous avons un grief sérieux; nous avons un motif sérieux d'accuser le ministre des chemins de fer et ceux qui l'appuient en cette Chambre. Lorsque nous avons passé ces règlements importants, nous avions l'avantage d'avoir des directeurs locaux sur ces chemins, lesquels avaient, jusqu'à un certain point, voix pour l'imposition des droits de transport et pour les règlements généraux et l'administration des chemins. Ceux qui avaient contribué de leurs bourses, pouvaient voter sur ces questions, mais le ministre des chemins de fer leur a enlevé ce privilège à la dernière session, en prétendant que ces chemins, qui étaient des lignes fédérales, lesquelles avaient acquis des embranchements construits par des gouvernements locaux, devaient être sous la surveillance du gouvernement fédéral. Le droit de surveillance locale est enlevé.

Si le ministre des chemins de fer vient dans notre localité et qu'il reçoive un accueil chaleureux—et j'espère qu'il en sera ainsi, je contribuerai à ce qu'il ait une réception brillante,—il devra abolir cette disposition, sinon, malgré son amabilité et ses manières engageantes, on lui causera de l'ennui. J'ose espérer—et je dis cela sérieusement—que cet homme distingué agira ainsi; j'espère qu'il verra que sur ces chemins qui ont été subventionnés par les municipalités, il y aura des directeurs locaux.

Je pense que l'on a commis une grande erreur en agissant comme on l'a fait. Je me suis opposé à la chose dans la Chambre, vu que je savais les conséquences que cela produirait pour cette partie du pays. Les habitants de notre localité trouvent maintenant les chemins de fer très avantageux. Ils les trouveraient beaucoup plus avantageux si l'on n'avait pas laissé le Grand-Tronc et le "Grand-Occidental" se fusionner. Mais bien que je désire beaucoup voir construire le chemin de fer canadien du Pacifique, je n'aimerais pas que l'on fit quelque chose qui paralysât un de nos grands chemins de fer qui ont tant contribué à la colonisation du pays, et je ne donnerais pas mon vote pour faire quoi que ce fût dans ce sens. Si nous voyons que le gouvernement cherche, au moyen de ces résolutions, à nuire au progrès et au développement de ces chemins, qui ouvrent des marchés aux habitants des anciennes provinces du Canada, d'une extrémité à l'autre, il n'est que naturel qu'on s'oppose à cet acte. Il ne convient pas, je pense, que l'on fusse quoi que ce soit au détriment des chemins de fer qui ont tant contribué au développement du pays.

Si j'ai parlé aussi fortement au sujet de cette question, c'est que, M. l'Orateur, j'ai cru qu'il était de mon devoir de le faire. Je ne sache pas que j'aie omis sur les idées émises par quelque membre de cette Chambre. Je dois suivre ici la ligne de conduite que je me suis tracée. Je suis responsable à mes électeurs de la ligne de conduite que je suis et pour toute opinion que j'émette et pour tout vote que je donne en cette Chambre; et lorsque je suis ici, je veux voter pour les projets qui, d'après moi, sont avantageux à ce pays, qu'ils viennent du gouvernement ou de l'opposition. Les lions qui m'attachent à mon parti ne sont pas assez forts pour m'empêcher d'appuyer un projet, de quelque côté qu'il vienne.

Si ce projet contenait des principes de justice; s'il ne devait pas vraisemblablement peser sur le peuple comme un

lourd fardeau ; si, d'après moi, il ne devait pas nuire, au lieu d'être avantageux au Nord-Ouest, je l'appuierais ; mais, vu les obstacles que les pionniers de la localité d'où je viens ont eu à surmonter pendant vingt ou trente ans, je ne puis l'appuyer. Les gouvernements ne leur avaient pas encore donné un seul dollar avant que celui d'Ontario le fût après 1867. Ces gens se sont imposés des taxes dans le but d'avoir des chemins de fer ; à l'heure qu'il est, ils donnent ce qu'ils se sont engagés à payer, et ce paiement leur impose des sacrifices sérieux ; et, je le dis, je serais indigne de la confiance de ceux qui m'ont envoyé ici si je ne m'élevais pas, et si je ne m'élevais pas aussi fortement que je le puis, contre l'adoption de ces résolutions, et si je ne faisais pas tout en mon pouvoir, par mes paroles et par mon vote, pour empêcher que ce fardeau ne soit imposé au peuple lorsqu'il a déjà tant de taxes à payer.

Dans cette affaire j'ai agi honnêtement et sans esprit de parti, comme un homme qui espère beaucoup en son pays, car nous avons un grand avenir devant nous. Nous avons un grand Nord-Ouest, auquel un bel avenir est réservé, et chaque parole que l'on dit en cette Chambre à l'avantage du Nord-Ouest m'intéresse profondément.

Je suis un peu surpris de ce que quelques membres aient fait allusion, dans ce débat, au développement rapide qui a eu lieu aux États-Unis, où il y a un si mauvais climat, une si mauvaise atmosphère, tant de miasmes délétères et tant de choses de ce genre. Cela me surprend. Il faut qu'ils aient là de meilleurs règlements que ceux que nous avons au Nord-Ouest. Il est étonnant que malgré tous ces désavantages, ces territoires se colonisent plus rapidement que notre Nord-Ouest. Cela prouve qu'il doit y avoir quelque chose de défectueux au département du ministre de l'intérieur. Il n'est pas ici ; je suppose qu'il prépare une autre brochure dans l'autre Chambre. Je dis que le ministre de l'intérieur devrait être dans cette Chambre, afin qu'il pût nous renseigner au sujet des règlements et de la politique du gouvernement relativement aux terres publiques, une des divisions les plus importantes de l'administration. On peut difficilement s'attendre à ce que le premier ministre puisse administrer ce grand département et en administrer en même temps toutes les divisions. Et je pense que l'honorable ministre des chemins de fer a aujourd'hui autant de besogne qu'il peut en faire. Je ne sais pas si je dois l'appeler le ministre des chemins de fer ou le haut-commissaire, car je veux lui donner son titre ; en tout cas, il appartient à une noble profession ; c'est le seul espoir que j'aie du gouvernement. C'est une des raisons qui devraient le porter à bien faire, s'il le pouvait.

En vous remerciant, M. l'Orateur, ainsi que la Chambre, de la bienveillance avec laquelle vous m'avez écouté, et espérant que vous me pardonneriez d'avoir parlé si longtemps, je vais reprendre mon siège. Je n'aurais pas parlé aussi longtemps, mais j'ai cru que je devais, comme Canadien et comme un homme qui désire encourager le progrès et le développement du Canada, j'ai cru, dis-je, que je devais à mes électeurs de faire entendre ma voix en cette circonstance pour m'opposer à ce projet.

M. BRECKEN : Vu l'heure avancée de la séance, et vu, surtout, les discours si complets qui ont été prononcés des deux côtés de cette Chambre au sujet de cette importante question, il est presque impardonnable, pour moi comme pour tout autre membre, de prolonger encore la discussion, car je prétends qu'il est tout à fait impossible qu'un député dise quelque chose de nouveau après tout ce qui a été dit.

Il y a, dans ce débat, un trait caractéristique qui, je l'ai observé, a marqué les discours des honorables membres de la gauche. J'admettrai que quelques-uns d'entre eux ont été très habiles, au point de vue de la gauche, mais un des principaux traits, c'est qu'au lieu d'employer leur grande habileté et leur expérience à montrer la justesse ou les défauts des propositions contenues dans les résolutions ; au

lieu de discuter la question de savoir s'il sera dans les intérêts du pays que cette Chambre adopte les résolutions, ils ont concentré leur attention sur des questions qui ne concernaient qu'indirectement le sujet.

Je n'ai pas étudié l'histoire de ce projet de chemin de fer ; mais je crois que la première fois qu'on s'en est occupé sérieusement au parlement—et je crois que feu sir George Cartier s'est occupé de la chose—on a exprimé l'opinion que le chemin devait être construit dans dix ans. Si les travaux avaient alors été commencés, ils seraient achevés aujourd'hui.

Mon honorable collègue, le député de Queen, a fait un discours long et ingénieux ; mais il m'a fait douter s'il avait parlé comme canadien ou simplement comme représentant d'une des provinces maritimes, laquelle, par sa position géographique, ne peut pas être censée s'intéresser aussi directement que les autres provinces de la terre ferme à la construction de ce chemin de fer. Chaque fois qu'il a parlé de ces \$23,000,000 qui doivent être prêtés et des \$7,000,000 représentant la garantie des dividendes, il a toujours réuni les deux montants ; il en a parlé comme d'un paiement additionnel de \$30,000,000. C'est là, je crois, un énoncé fait de mauvaise foi. Lorsque les habitants de l'île liront le discours de l'honorable membre—et sans doute qu'à l'heure qu'il est ce discours leur est expédié—ils viendront certainement à la conclusion que le projet de l'honorable ministre des chemins de fer n'est pas de prêter \$23,000,000, sur bonne et suffisante garantie, mais bien de payer \$30,000,000 de plus. J'en appelle à la sincérité de mon honorable ami : qu'il prenne son discours, et, après l'avoir lu de nouveau, qu'il me dise si j'en suis venu à une fausse conclusion. C'est la plus importante question au sujet de laquelle lui ou moi avons jamais été appelés, ou au sujet de laquelle nous ne serons jamais appelés à voter, et je lui demande, comme membre de cette Chambre, de jouer un rôle moins restreint que celui de représentant d'un comté. Ici, il n'est pas seulement le représentant de son comté, mais il est aussi le représentant de la Confédération, et en traitant cette question il doit, autant que possible, la traiter à un point de vue général, sans préjugé de parti. Je sais qu'il est difficile de le faire ; je sais qu'il me serait difficile, à moi-même, de chercher à pratiquer ce que je me suis efforcé d'exposer, mais je tâcherai, autant que je le puis, de conformer ma conduite à ma théorie.

Je ne veux pas suivre l'honorable député de Grey-Sud, car je ne sais réellement pas jusque où il est allé. Comme plusieurs autres membres, il ne s'est pas borné à la question à l'ordre du jour. Bien qu'il fût libre-échangiste, il nous a chanté le refrain que M. Van Horne avait employé des Suédois, des Yankees et des Chinois. Je pensais qu'un libre-échangiste n'était pas seulement libre-échangiste pour les articles fabriqués, mais aussi pour la main-d'œuvre. Au nom de nos communs, en quoi la proposition contenue dans ces résolutions se rapporte-t-elle à l'administration interne du chemin de fer canadien du Pacifique ? Puis, l'honorable membre a parlé de la mauvaise administration du chemin de fer du Grand-Tronc ; il a aussi parlé des subventions accordées par les municipalités, les villes et les cités d'Ontario. En quoi cela se rapporte-t-il à la question à l'ordre du jour ?

Je me propose de voter pour ces résolutions, et je vais donner les raisons qui me portent à le faire.

Je sais quel est le sentiment qui existe dans l'île du Prince-Edouard, et je regrette de dire que mon honorable collègue est en grande partie responsable des opinions que le peuple entretient aujourd'hui sur cette question. Nous demeurons très loin ; nous sommes sur les confins de la Confédération. Nous ne suivons pas le développement du Nord-Ouest parce que la chose ne nous rapporte directement aucun avantage, mais j'espère qu'elle n'est pas pour nous nuire. Quelques-uns de nos jeunes gens sont allés au Nord-Ouest, et c'est sans doute ce qui a donné à mon honorable collègue l'occasion

de parler de l'émigration ; mais plusieurs sont revenus et ont constaté que la petite île du Golfe a des terres aussi productives que celles du Nord-Ouest, bien que l'espace n'en soit pas aussi grand et que le champ de la spéculation soit plus restreint. Nous jouissons de plusieurs avantages que nous ne trouvons pas au Nord-Ouest. Nous sommes plus près de la mer, nous avons un sol fertile et un climat très salubre. La meilleure preuve que nous possédons ces avantages, c'est que, bien que nous n'ayons pas beaucoup de fortunes individuelles, en prenant les habitants de l'île, du premier jusqu'au dernier, on s'aperçoit qu'ils vivent aussi heureusement que l'on vit partout ailleurs.

Maintenant, M. l'Orateur, comme je l'ai dit, c'est une question importante, et lorsque mon honorable ami sera rendu dans l'île du Prince-Edouard, il changera, je crois, cette impression. S'il relit son discours, il pourra voir que —je l'ai compris ainsi—chaque fois qu'il a mentionné les \$30,000,000, il en a parlé comme d'une addition de \$30,000,000 à la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique lorsque ce contrat a été signé en 1881.

M. DAVIES: C'est justement cela.

M. BRECKEN. C'est justement l'admission que je voulais avoir de mon honorable ami.

M. DAVIES. Ce n'est pas un montant que l'on soustrait de la subvention.

M. BRECKEN. Alors, je n'ai pas mal interprété le discours de l'honorable membre. Voyons si j'ai eu tort ou non de l'interpréter comme je l'ai fait. Je n'ai pas besoin de faire de grands calculs pour prouver que je n'ai pas eu tort. En 1881, lorsque le gouvernement a passé ce contrat, il a donné, je crois, environ \$28,000,000 au chemin de fer canadien du Pacifique; il lui a donné \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre. La compagnie a acheté, à l'est de Callander, ces chemins de fer dont on parle, et la gauche a beaucoup blâmé la compagnie d'avoir agi ainsi, et cela, je suppose, parce que ces chemins de fer ont été achetés avec des fonds pris sur la subvention accordée par le gouvernement. Et mon honorable ami dit que l'honorable ministre des chemins de fer, par sa proposition, avance \$30,000,000 de plus. Quelle est la vérité? On demande \$23,000,000 et \$7,000,000 pour la garantie; disons \$30,000,000. Chaque partie de ce chemin de fer, les \$28,000,000 de travaux exécutés par le gouvernement, à-je raison de dire les 1,100 milles construits par la compagnie? Et les 21,000,000 d'acres de terre, les chemins de fer achetés à l'est de Callander, le matériel de la compagnie, son outillage, ses instruments, tout ce qu'elle possède enfin, environ \$45,000,000, doit nous être remis; le gouvernement aura un premier privilège et une garantie sur tout cela, à l'exception d'environ \$3,000,000 ou \$4,000,000 dont il est, je pense, responsable envers quelques-unes de ces compagnies de chemin de fer; et mon honorable ami a le courage de dire que ces \$30,000,000 sont une addition à cette subvention.

Il a la mémoire bien courte. Il n'avait pas l'honneur d'occuper un siège à la Chambre quand ce contrat a été conclu. Quel est le cri que mon honorable ami a poussé dans l'île du Prince-Edouard et que j'ai entendu? Il a dit que ces terres de grande valeur étaient données à la compagnie; qu'elle avait le monopole des terres du pays; qu'on lui accordait de grandes faveurs; que c'était un traité monstrueux; que les intérêts du pays étaient sacrifiés; qu'on donnait beaucoup plus à la compagnie qu'elle n'aurait dû recevoir; que le gouvernement aurait dû construire le chemin et l'aurait construit à bien meilleur marché; et cependant, cette magnifique subvention, ces 21,000,000 d'acres de terres de grande valeur, enfin tout ce qui constituait des conditions si avantageuses, est offert au gouvernement comme garantie de cet emprunt, et nous avons eu, de la part de l'honorable ministre des chemins de fer, l'assurance que l'une des conditions de ce contrat, c'est que les travaux doivent être ter-

minés pour la fin de l'année 1885, et que si l'on omet de payer l'intérêt pendant un an, le gouvernement est en position de faire clore le tout.

Maintenant, que deviennent les graves accusations allant à dire que le gouvernement ne songeait qu'à favoriser le syndicat? Je me rappelle très bien le temps où l'honorable chef de l'opposition a proposé son second syndicat. J'en ai entendu parler comme d'un syndicat de contrebande; mais je ne le qualifierai pas ainsi, vu que je ne connais aucun des messieurs qui en font partie. Mais on prétendait alors que nous donnions pour rien ces terres d'une si grande valeur. Quelle était leur valeur d'après l'estimation de l'honorable chef de l'opposition? Quelque chose comme \$2.36 l'acre? Et cependant mon honorable ami prétend, en face de ces résolutions, en face de l'assurance qui nous est donnée par le ministre des chemins de fer, que les \$30,000,000 seront donnés au chemin de fer du Pacifique canadien en sus de la subvention qu'il a déjà reçue.

On a déjà dit, et je crois qu'on a eu raison, que la compagnie avait déjà dépensé \$38,000,000. On a beaucoup parlé de la manière dont cette somme a été dépensée et de ce qui a été fait du stock. M. l'Orateur, qu'avons-nous à faire à cela? En quoi cela regarde-t-il la Chambre et le pays? L'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) a admis l'autre jour, ce que nous savions tous, que les deux partis en cette Chambre sont engagés vis-à-vis de cette grande entreprise. Je crois que l'honorable député qui représente York-Est (M. Mackenzie) a fait tous ses efforts, et cela je crois avec l'appui de l'honorable député de Huron-Sud, et avec l'aide de ses amis et de ses partisans, lui et son gouvernement cherchaient—et je ne le dis pas en mauvais part,—se creusant la cervelle, pour découvrir le meilleur moyen de construire cette grande voie ferrée et de développer les ressources du pays. Diverses propositions ont été faites, mais lorsque celle-ci a été soumise par le ministre des chemins de fer, l'opposition nous a dit qu'il sacrifiait les intérêts du pays; qu'il se montrait trop généreux dans son offre; et maintenant cette magnifique propriété qu'il a placée entre les mains de la compagnie ne vaudrait plus rien comme garantie pour l'argent qui doit être prêté, s'il faut en croire mon honorable collègue.

Nous avons entendu parler de patriotisme. Je n'ai jamais aimé à abuser de ce mot, car il arrive souvent que celui qui crie le plus fort au sujet de son patriotisme est celui qui en a le moins. Je connais la définition qui en est donnée dans le dictionnaire de Johnson, je crois. En le citant je ne désire faire allusion à aucun honorable député en cette Chambre; mais je crois que le vieux lexicographe définit le patriotisme comme étant le dernier refuge des coquins. Ceci s'applique au brillant patriote, à l'homme qui parle constamment de son patriotisme, comme j'ai entendu l'opposition le faire à maintes et maintes reprises. Je dis sérieusement que l'opposition a persisté constamment dans son opposition au gouvernement. Depuis l'époque de la passation de ce contrat jusqu'au moment actuel, elle s'y est opposée systématiquement, et je dois à la vérité d'avouer qu'elle a fait preuve de beaucoup d'habileté et d'ingéniosité en ramassant et rassemblant ses objections; mais je crois que dans leur for intérieur, ce qui occupe le plus les honorables membres de l'opposition, ce n'est pas l'idée que le magnifique programme qui a été mis à exécution avec tant de talent et de succès par l'honorable ministre des chemins de fer ne sera pas avantageux pour le pays comme pays, mais c'est l'idée qu'il ne sera d'aucun avantage au parti grité, réformiste comme parti.

Je ne me fais pas ici l'écho d'aucun préjugé ni d'aucun parti-pris, car si vous examiniez leurs meilleurs discours, depuis l'époque où l'honorable ministre des chemins de fer nous a soumis sa proposition jusqu'au moment actuel, chose étrange, il n'y a pas une seule particularité, même la plus triviale, dans toute la transaction, qui ait rencontré l'approbation des honorables membres de l'opposition. Je sais que

les hommes sont sujets à se tromper, que nul homme n'est parfaitement sage, et que les meilleurs plans et les meilleurs projets contiennent des défauts et des points faibles, mais il est étrange que l'honorable ministre des chemins de fer, ait tort, d'après l'opinion de mes honorables amis de l'opposition, depuis le commencement jusqu'à la fin. Lorsqu'il a soumis son contrat, en 1881, il avait tort, et qu'il sacrifiait les intérêts du pays; on l'avertissait, on le menaçait du doigt, et ceux que je n'appellerai pas ses détracteurs, mais ses adversaires, rayonnaient de satisfaction en lui disant à lui et au chef du gouvernement, qu'un temps viendrait bientôt où ils seraient obligés d'en appeler au peuple, et qu'alors ce gouvernement extravagant, ce gouvernement dépourvu de patriotisme, qui avait refusé le second syndicat, serait condamné par un peuple outragé, aussitôt que ce peuple aurait découvert qu'il avait été trahi par le gouvernement du très honorable monsieur à qui il avait confié la conduite des affaires publiques.

On prédit alors à mon honorable ami, qu'en 1882 il serait chassé du pouvoir, qu'il y aurait échange de sièges en cette Chambre, que dès que le peuple aurait l'occasion de prononcer son verdict, il serait trouvé coupable et condamné. Mais quel a été le résultat de l'appel au peuple? Le très honorable ministre s'est présenté devant le peuple, et ce contrat et toute la transaction ont été expliqués. Il y a même plus, on a expliqué bien autre chose au peuple, la conduite et le programme du gouvernement ont été mal interprétés et le gouvernement a été calomnié. Mais, Dieu merci! le pédagogue est aux champs; les gens lisent et pensent pour eux-mêmes, et par son verdict formel, le peuple a de nouveau confié le pouvoir aux mêmes hommes. Et je crois, M. l'Orateur, si la transaction est approuvée par la Chambre et si l'entreprise est terminée dans deux ans, que le peuple canadien, comme corps, confirmera et approuvera la politique du gouvernement.

Je n'ai pas besoin d'entrer dans la question des garanties. Je crois avoir expliqué ceci assez clairement. Mais on a dit que les membres du syndicat n'ont pas risqué leurs fortunes personnelles dans cette entreprise. Je ne sais pas s'ils l'ont fait ou non. Mais, dit l'honorable député, lorsque ce contrat a été passé en 1881, il devait être terminé dans l'espace de dix ans. Cela est vrai, et alors on considérait que c'était le plus grand avantage qui pût être conféré au Canada. Comme l'a très bien dit l'honorable député de King, Nouveau-Brunswick, l'honorable chef de l'opposition a exprimé la crainte que le travail ne serait pas fait. Mais j'ose dire que l'exécution des travaux de l'entreprise a été poussée avec une célérité et une rapidité telles qu'on n'en trouve aucun exemple dans l'histoire de la construction des chemins de fer en aucune partie du monde.

Maintenant, quant à l'effet que produirait notre refus de faire cette avance, on a publié en Europe qu'il est probable que le chemin de fer du Pacifique sera construit dans deux ans, et, M. l'Orateur, ce fait est connu dans tous les pays où se trouve une population trop dense, et dont les habitants cherchent un établissement dans le Nouveau-Monde. Nous avons entendu parler des ressources étonnantes du Nord-Ouest pour la production. Je crois que l'honorable ministre des chemins de fer a déclaré que depuis 1871 jusqu'à 1880, l'immigration vers cette contrée a été de 64,755, et que depuis la passation du contrat, de 1881 à 1893, elle a été de 149,560.

Maintenant, M. l'Orateur, est-ce une question de peu d'importance pour le pays, que la question de savoir si ces résolutions doivent être adoptées ou rejetées, et si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne doit pas être en mesure de terminer ses travaux dans le délai prescrit? Ne serait-il pas dommageable pour le pays que le courant d'immigration fut endigué pour cette seule raison? Ne serait-il pas dommageable au pays, M. l'Orateur, que les grandes ressources nationales du Nord-Ouest ne fussent pas développées?

M. BRECKEN

En vue du singulier état de choses qui existe dans la mère patrie, maintenant que des représentations très récentes ont été faites par le ministre des chemins de fer, agissant en qualité de représentant diplomatique du Canada; et en vue des efforts généreux et puissants de notre ex-gouverneur général le marquis de Lorne, et maintenant qu'on s'occupe plus du Canada qu'on ne s'en est jamais occupé depuis qu'il est passé sous le drapeau anglais—on vue de toutes ces circonstances, n'est-il d'aucune importance pour le pays, que la multitude du peuple de l'ancien monde, qui s'est mis à considérer le Nord-Ouest comme le lieu de sa résidence future, comme la patrie de ses enfants et de ses petits-enfants, se ferait dire que ce grand projet qu'on lui a représenté comme devant être accompli, va être arrêté et qu'on va retarder l'ouverture du pays pendant un certain nombre d'années à venir? N'est-ce pas faire tort au pays que de décourager les immigrants qui se disposent à venir ici? N'est-ce pas faire tort au pays que de détruire les espérances de nos propres gens et d'anéantir l'espoir qu'ils avaient de voir réaliser le développement rapide de ce pays? N'est-ce pas faire tort à ce pays, je le répète, que les populations de la Grande-Bretagne, de l'Irlande, de l'Allemagne, et de tout le continent de l'Europe, dont l'attention a été récemment appelée sur les grands avantages que ce pays offre aux nouveaux colons, se voient forcées de revenir sur la détermination où elles étaient de venir ici, et qu'on mette un frein à ce fort courant d'immigration. Aujourd'hui que ces populations ont un si ferme désir de venir en ce pays, est-il sage à nous de prendre les moyens de les décourager? Et dans quel but? Parce que nous refusons, comme le dit mon honorable ami, de donner notre assentiment à la proposition du ministre des chemins de fer, de donner \$30,000,000 au syndicat du Pacifique en sus de la subvention, et parce qu'il propose à ce parlement d'avancer une certaine somme d'argent—qui n'est pas égale en valeur, si on peut se fier à ce qu'on dit des députés qui siègent des deux côtés de la Chambre—sur les terres seules, que la compagnie offre comme garantie. Mon honorable ami a dit que le gouvernement du Canada ne devait pas s'abaisser jusqu'à devenir une compagnie de prêt. Je ne vois pas de fin meilleure, je ne vois pas de but plus digne d'un homme d'Etat, lorsqu'il s'agit de dépenser les fonds de l'Échiquier public d'un pays, que le développement de ses ressources et l'augmentation de sa population. L'honorable député de Welland, dans l'admirable discours qu'il a fait hier soir, a parlé de la valeur de l'immigration. Il a dit que tout véritable immigrant qui se rendait dans un pays valait mille dollars, et il avait parfaitement raison. Eh! M. l'Orateur, j'ai été étonné en entendant les supputations faites par le ministre des chemins de fer au sujet des capacités du Nord-Ouest et de la quantité de grain par acre qu'on pouvait y récolter.

Quelques honorables DÉPUTÉS: Très bien!

M. BRECKEN: Les honorables messieurs peuvent rire, mais je suis sûr que lorsqu'on aura considéré toute chose, il y aura lieu de se réjouir honnêtement de la condition actuelle des affaires. Ce rire sonne faux. Je me suis étonné des capacités productives du pays quand je l'ai entendu parler de ces millions de boisseaux, mais je n'ai pas refusé d'ajouter foi à ses dires. J'ai même été étonné des calculs beaucoup plus modérés faits par l'honorable député de King, Nouveau-Brunswick (M. Foster).

Je dois dire que, si ma mémoire m'est fidèle, j'ai entendu fort peu parler par mes honorables amis de l'opposition, de la fertilité de cette contrée. Qu'ils l'apprécient convenablement ou non, c'est ce que je ne sais pas; mais je les ai entendus bien peu faire l'éloge du Nord-Ouest. Je suis moi-même, M. l'Orateur, un fort croyant dans le gouvernement de parti. Je crois que tant que nous aurons des institutions représentatives dans ce pays, nous devons avoir un gouvernement de parti. J'ai aussi quelque expérience de la vie politique. J'ai fait deux ou trois fois partie du gou-

vernement, et plus souvent de l'opposition. Je sais que très souvent le devoir de l'opposition consiste à objecter à tout et ne rien proposer.

Vu l'amortissement qui a caractérisé les déclarations des hommes publics de ce pays au sujet de la question du chemin de fer du Pacifique, vu l'aigreur qu'ils ont manifestée dans leurs actes à cet égard, on ne peut guère espérer que les membres de l'opposition se conduiront avec moins de franchise à propos de cette question, que ceux qui se trouvent du côté du gouvernement. En ma qualité de député venu de l'île du Prince-Edouard, venu d'une province qui ne profitera pas de cette entreprise, on peut considérer mon vote aussi indépendant qu'aucun de ceux qui seront émis dans cette Chambre. Il se peut que tout d'abord ce vote ne plaise pas à mes commentants. Ils peuvent croire qu'une partie des \$23,000,000 pourrait être dépensée avec profit dans l'île du Prince-Edouard, et je ne serais pas mécontent de voir faire la chose; cependant, je pense très sérieusement que si nous examinons l'importance de cette question, jusqu'à quel point le gouvernement s'y trouve lié par les deux partis politiques, le fait que tous les hommes politiques ont exprimé le désir que la chose devrait être mise aux mains d'une compagnie particulière, et non à celles du gouvernement, la nécessité de faire progresser et de compléter les travaux est manifeste.

Quand on a fixé à dix ans le terme pour la construction du chemin, on aurait ri de l'honorable ministre des chemins de fer s'il avait annoncé que la voie serait construite en cinq ans, et maintenant que l'ouvrage est si avancé qu'il n'y a plus que 650 milles à compléter, et aujourd'hui que nous avons une compagnie qui a déjà mis \$36,000,000 dans l'entreprise, la Chambre comprendra l'importance qu'il y a à adopter ces propositions. Qu'est-ce qui a donné aux terres du Nord-Ouest leur valeur? La construction du chemin de fer. Après qu'on eût fait connaître aux pays surabondamment peuplés de l'Europe les avantages qu'offre le Canada, après qu'on eût fait voir que les moyens qu'offre le pays aux travailleurs vigoureux, mais pauvres, de l'ancien monde, de se faire ici un domicile heureux, augmentant la difficulté où l'on est de refuser d'avancer à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien l'argent nécessaire pour compléter les travaux, on a voulu faire abandonner l'affaire. S'il faut enlever l'entreprise à la compagnie, le gouvernement peut le faire après y avoir déjà mis \$36,000,000. Mon honorable collègue de l'île du Prince-Edouard (M. Davies) a parlé des compagnies de colonisation dans le Nord-Ouest et il a parlé en termes bien sentis du système de *landlordisme* étranger dans l'île du Prince-Edouard, disant que la compagnie du chemin de fer du Pacifique allait perpétuer le système dans le Nord-Ouest. Ce sont là des paroles dites inconsidérément. Voici les faits au sujet de l'île du Prince-Edouard. Les terres ont été affermées par des propriétaires absents à des occupants pour 999 ans, à raison d'une rente modérée. C'étaient des terres boisées, et ceux qui s'y sont établis n'ont défriché qu'une ou deux acres la première année. On a laissé la rente s'accumuler, et après qu'un homme avait travaillé et avait dépensé sa vie sur une petite ferme, et quand il posait pour la dernière fois sa tête sur l'oreiller de son lit de mort, il ne savait pas que le seigneur pouvait venir et s'emparer de la propriété. C'était le grief que nous avions. J'étais dans la législature et j'ai présenté un bill qui remédiait à ce grief, et pour faire adopter ce projet de législation, j'ai reçu beaucoup d'aide de mon collègue, qui cependant est opposé à moi en politique. Qu'est-ce qu'une compagnie de colonisation dans le Nord-Ouest? C'est un moyen d'aider à la colonisation du pays, et l'honorable ministre aurait dû examiner la question un peu plus, avant de manifester tant de vertueuse indignation au sujet de ces organisations. Les sections paires des sous des numéros pairs sont livrées à la libre colonisation, pendant que les sections portant des numéros impairs ont été vendues à la compagnie à raison de \$2 l'acre, un rabais de moitié étant accordé si les conditions de colo-

nisation sont remplies. Les compagnies de colonisation vendent les terres sans restrictions, et il n'y a pas de question de tenure. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien aussi, vend ses terres; elle ne les afferme pas. Je voulais lire à la Chambre ce qu'ont dit quelques-uns de ces messieurs dans l'île du Prince-Edouard, mais je vais m'abstenir.

M. DAVIES: Ayons ces déclarations.

M. BRECKEN: Je vais en laisser avoir une à l'honorable monsieur, car lorsqu'il parle de patriotisme, il est quelque peu inconsistant. On reconnaît l'honorable monsieur comme chef du parti libéral dans l'île, et lorsque le contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique a été conclu, il a tenu des assemblées partout. Je le félicite sur le ton modéré de son discours prononcé en cette Chambre l'autre jour; il a fait des progrès étonnants, et dans deux ans, lorsque le chemin de fer sera terminé et que le Nord-Ouest sera colonisé par des cultivateurs heureux et jouissant de la prospérité, qui partageront le fardeau des autres provinces, je m'attendrai à lui voir désavouer les sentiments exprimés dans ce que je vais lire. L'honorable député a déclaré que la seule ligne de conduite que puisse suivre le pays, ce sera de se jeter dans les bras de nos voisins des États-Unis. C'est là, a-t-il ajouté, une perspective dont aucun homme politique n'aime à parler, mais qui se réalisera un jour ou l'autre, et lorsque le temps sera arrivé, il nous faudra courir nos chances, et tâcher de conclure le marché le plus avantageux possible.

Je suis certain que nous sommes tous disposés à en rabattre sur ce que l'honorable député a dit l'autre soir, mais n'y a-t-il pas lieu de se féliciter de voir qu'il s'est calmé en si peu de temps? En parlant du résultat qui aurait pu découler du rejet de ces résolutions, mon honorable ami a dit que l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) avait indiqué trois résultats. Le premier étant la suspension des travaux, le second la privation du travail pour 9,000 hommes, et le troisième le tort que cela ferait au parti conservateur. L'honorable député de Richmond et Wolfe a fait un excellent discours, bien fait et rempli de renseignements. Mon honorable ami, dans un moment de générosité, a parlé de lui comme étant muni d'un mandat de la part de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je suis sûr que mon honorable collègue a apprécié le mérite de mon honorable ami en cette occasion, et s'il veut feuilleter un peu les *Débats* et lire un ou deux des excellents discours de l'honorable député de Richmond et Wolfe, il y trouvera des calculs aussi nouveaux que bien faits à ce sujet.

La question des conséquences qui pourraient en découler pour le parti conservateur, ne doit pas, à mon avis, être mise en ligne de compte relativement au sujet que nous discutons, bien que j'aie certain que l'on s'est beaucoup occupé parmi les honorables membres de l'opposition de la question de savoir si cela sera avantageux ou nuisible au parti de la réforme. Le parti conservateur ne mérite pas que l'on fasse ces insinuations sur son compte. Le contrat a été passé franchement et ouvertement, il a été discuté à fond en cette Chambre, et le chef du gouvernement a hâté l'époque des élections avant qu'il en eût été obligé d'après la constitution, afin d'obtenir le verdict du peuple sur cette question.

J'ai toujours eu foi—bien que les noms des partis soient souvent des sobriquets politiques—j'ai toujours eu foi dans la sagesse de jugement qui caractérise l'opinion publique, et j'ai toujours compris que le parti qui arbore l'étendard du libéralisme mettait son orgueil à se soumettre à la voix du peuple. Mais ce contrat a été présenté en 1881, et je rends volontiers cette justice à mes honorables amis, qu'ils ont déployé beaucoup d'activité et d'énergie, car il n'y a ni coin ni recoin en ce pays, pas un hamau dans la Confédération, qui n'ait été couronné—je ne dirai pas de littérature

grite—mais de littérature réformiste sur cette question; mais le peuple les a repoussés. Les honorables députés viennent ici comme les représentants du peuple, comme les amis du peuple, et comme ses interprètes. Nous les avons entendus maintes et maintes fois, lorsqu'ils avaient le dessous dans la discussion, reprocher à leurs adversaires d'être toriers. Le peuple a considéré la question, et il en est venu à la conclusion bien arrêtée que le contrat était avantageux.

Une autre particularité remarquable des élections, c'est le fait que quelques-uns des principaux membres de l'opposition—des hommes distingués par leurs talents et reconnus comme supérieurs, qui ont blâmé la conduite du ministre des chemins de fer—ont quitté la Chambre et n'ont pu y revenir depuis. Je dis que les honorables députés qui se targuent du titre de libéraux—interprètes de l'opinion publique—devraient accepter ce verdict. Ils ne devraient pas reprocher à mon honorable ami d'avoir pris le peuple par surprise ou d'avoir été prodigue de l'argent du peuple. Au nom du sens commun, quel intérêt peuvent avoir le gouvernement ou le ministre des chemins de fer à donner ces magnifiques subventions à la compagnie? Personnellement, je ne connais qu'un seul membre de la compagnie; mais on m'assure que lorsque ces gens se mêlaient de politique ils avaient absolument les mêmes vues que les honorables députés de l'opposition—they appartenaient au grand parti de la réforme. J'ai écouté et je m'attendais à entendre dire qu'ils ont influencé les élections de 1882. Je ne sache pas qu'un seul d'entre eux soit sympathique au gouvernement; mais je crois que ce sont des hommes aux vues larges, des hommes énergiques et tout à fait compétents en affaires, et le travail qu'ils ont fait leur fait honneur. Lorsque le contrat a été passé en 1881, j'ai cru qu'il était possible qu'il fût définitif, mais ce point a été suffisamment expliqué. Je crois cependant que cela eût été beaucoup mieux si mes honorables amis, au lieu de soulever de pareilles questions, avaient concentré leur attention sur un point mentionné par l'honorable ministre des chemins de fer—la crainte de la concurrence de la part de notre chemin de fer transcontinental, la baisse et la dépréciation des stocks—qui ont eu pour effet d'amener des obstacles propres à nuire au chemin de fer du Pacifique canadien, et à l'empêcher de réaliser son stock aussi facilement qu'il eût pu s'attendre à le réaliser dans d'autres circonstances.

Il s'est présenté des circonstances tout à fait indépendantes de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, du gouvernement fédéral ou du parlement, et mes honorables amis de l'opposition auraient suivi une ligne de conduite beaucoup plus patriotique, une ligne de conduite qui aurait été beaucoup mieux appréciée par tous les électeurs indépendants de la Confédération, s'ils eussent reconnu les difficultés contre lesquelles la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a eu à lutter, et pour lesquelles elle n'est nullement responsable—difficultés qui peuvent se produire sous les meilleures administrations, relativement à n'importe quelle espèce de travaux publics. C'eût été beaucoup mieux si, admettant la crise qui a eu lieu à la Bourse, ils eussent dit: Nous savons que ceci est une propriété très considérable, et nous devons, comme cela arrive parfois dans la mère-patrie, lorsque l'honneur, les territoires ou les intérêts de la Grande-Bretagne sont en jeu, faire cesser nos petites luttes et nos petites querelles et nous réunir en rangs serrés pour sauver la patrie. Ceci est une guerre commerciale dirigée contre les intérêts les plus chers du pays, et nous ne nous montrerions pas les véritables amis du Canada, dans le cas actuel, quelle que soit la distance qui nous sépare de l'honorable premier ministre sur d'autres points, si nous n'aidions pas au gouvernement à traverser cette légère crise. Je dis que dans deux ans d'ici chaque homme dont le cœur bat réellement pour le Canada se sentira animé d'un légitime orgueil en donnant son appui à une mesure qui

M. BRECKEN

contribuera aux intérêts du pays plus que n'importe quelle mesure adoptée depuis dix ans.

M. LISTER: Je propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

PRÉSENTATION D'UN DÉPUTÉ.

THOMAS TEMPLE, écr., député élu pour représenter le district électoral de York, Nouveau-Brunswick, ayant préalablement prêté le serment conformément à la loi et signé le rôle qui le contient, est présenté par sir Leonard Tilley et par l'honorable John Costigan, et prend son siège en Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée et (à 1 heure 10 du matin) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 18 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

UNION DE L'ÉGLISE MÉTHODISTE.

M. CAMERON (Middlesex): J'ai l'honneur de proposer que les pétitions du révérend Emerson Bristol, et autres; du révérend J. F. Durkee et autres, et de James Hawkins et autres, présentées aujourd'hui, soient maintenant lues et reçues.

La raison pour cette motion est que le comité auquel a été soumise la question de constituer en corporation l'union des Églises Méthodistes se réunit demain et doit, je crois, s'occuper de la question. Ces pétitions sont de la même catégorie que celles qui ont déjà été présentées, à l'exception, je crois, de la pétition du révérend Emerson Bristol et autres, qui énumèrent en détail leurs objections à cette union. Ils désirent être entendus à ce sujet devant le comité, et le fait de soumettre leurs objections au comité, en vertu de la motion que je propose, obviara à la nécessité pour moi de demander un délai pour leur permettre d'être entendu avant que le bill soit adopté.

La motion est adoptée et la pétition est lue et reçue.

POLICE A CHEVAL POUR LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

M. BAKER (Victoria): Le gouvernement se propose-t-il en regard aux troubles récents avec les sauvages à Metlah katla et au progrès des travaux du chemin de fer du Pacifique canadien vers la Colombie-Britannique, d'expédier une troupe ou escouade de police à cheval pour faire le service dans cette partie occidentale de la Confédération? Si oui, à quelle date; et quelle sera la force de cette troupe ou escouade?

Sir JOHN A. MACDONALD: En vertu de la loi actuelle, les fonctions de la police à cheval sont limitées au Nord-Ouest, et sans une modification de la loi, aucune partie de ce corps ne peut être employée ou forcé d'aller en aucune partie de la Colombie-Britannique ou de toute autre province de la Confédération.

BÂTIMENTS POUR LES ÉMIGRANTS A VICTORIA.

M. BAKER (Victoria): Le gouvernement se propose-t-il de construire, à Victoria, des bâtiments pour abriter tempo-

rairement le nombre croissant des immigrants qui y seront attirés au printemps par la construction des voies ferrées et des travaux d'utilité publique, et par la concession des terres de chemins de fer pour fins de colonisation ?

Sir HECTOR LANGEVIN : C'est l'intention du gouvernement.

DEVOIRS DE L'AGENT D'IMMIGRATION ET DE L'OFFICIER DE QUARANTAINE DANS L'ILE DE VANCOUVER.

M. BAKER (Victoria) : Quelles instructions, autres que celles contenues dans les règlements imprimés, ont été données à l'agent d'émigration et à l'officier de la quarantaine sur l'île Vancouver, touchant leurs devoirs respectifs ?

M. POPE : Aucune instruction n'a été donnée à l'agent d'immigration sur cette île, à l'exception de celles de décembre dernier, définissant ses devoirs et lui enjoignant de donner tous les renseignements en son pouvoir aux étrangers qui lui en demanderaient. Les mêmes remarques s'appliquent à l'officier de quarantaine, dont les devoirs autres que ceux énumérés dans les règlements imprimés, ont été définis dans la lettre d'instructions du 12 décembre dernier.

SALAIRES DE L'AGENT D'IMMIGRATION ET DE L'OFFICIER DE QUARANTAINE SUR L'ILE DE VANCOUVER.

M. BAKER (Victoria) : Quelles sont les dates respectives de la nomination de ces officiers, quels appointements et allocations sont autorisés par le département, et quelle a été la cause du délai apporté à ces nominations (qui devaient dater du 1er juillet 1883) après l'adoption du budget par le parlement ?

M. POPE : L'agent d'immigration a été nommé par arrêté du conseil du 4 décembre dernier, à \$1,000 par année, et toute dépense ordinaire sera couverte par le crédit voté pour les dépenses contingentes des agences canadiennes. L'officier de quarantaine a été nommé par arrêté du conseil du 18 août, aux appointements de \$1,800, et les estimations contiennent \$500 pour ses dépenses imprévues.

BATEAU DE SAUVETAGE DE WELLINGTON.

M. PLATT : Quelle personne ou personnes ont soumis au gouvernement les plans ou devis pour le hangar du bateau de sauvetage à Wellington, Ontario, et quel plan a été adopté ? Des soumissions pour la construction de ce bâtiment ont-elles été demandées par avis public ou autrement ? Combien de soumissions ont été reçues et quels sont les noms et montants mentionnés dans la soumission la plus élevée et la plus basse et dans celle qui a été acceptée ?

M. McLELAN : J'ai visité la localité pendant la dernière saison en compagnie de M. McCuaig. Je me suis assuré du montant requis pour réparer le bateau, et j'ai donné ordre à l'officier de s'assurer du prix des matériaux nécessaires à la construction d'un petit hangar pour le bateau. Il a envoyé une estimation des quantités et des prix ; cette estimation a été soumise à l'ingénieur de mon département et approuvée par lui, et les travaux ont été exécutés d'après son approbation.

FEUX D'ALIGNEMENT DANS LA BAIE DE WELLER.

M. PLATT : Est-ce l'intention du gouvernement de faire des changements, soit dans la position relative ou dans les dimensions des feux d'alignement de la baie de Weller Ontario ?

M. McLELAN : Il n'en a pas été décidé ainsi.

LE TARIF SUR LE GRAIN.

M. WHEELER : Le gouvernement se propose-t-il, au cours de la présente session, de rajuster le tarif sur le grain, de

manière à permettre qu'une quantité de quatre boisseaux et demi de blé (quantité requise pour faire un baril de farine) soit importée au même taux que celui imposé pour un baril de farine ?

Sir LEONARD TILLEY : L'intention du gouvernement relativement à cette question et à d'autres qui se rapportent au tarif, sera communiquée à la Chambre lorsque je ferai mon exposé financier.

BUREAU DE POSTE DE LANSDOWNE.

M. JACKSON : Le gouvernement a-t-il pris quelque mesure au sujet de la pétition de C. C. Olds et autres, du township de Woodhouse, dans le comté de Norfolk, province de l'Ontario, demandant l'établissement, dans le dit township, d'un bureau de poste, à être désigné sous le nom de Lansdowne ? Dans ce cas, a-t-il décidé de faire droit à la dite pétition ? Et le directeur de poste du dit bureau a-t-il été nommé ? Quel est son nom, quand le bureau sera-t-il ouvert pour la transmission des malles, et le gouvernement entend-il pouvoir donner un service quotidien, semi-quotidien, semi-hebdomadaire ou hebdomadaire, pour le bénéfice de la population de cette localité ?

M. CARLING : En réponse à l'honorable député, je dois dire que la question est maintenant à l'étude.

LA BANQUE D'ECHANGE.

M. HOLTON : Le ministre des finances a-t-il, depuis la suspension de la Banque d'Echange du Canada, demandé ou obtenu une garantie pour le remboursement des \$100,000 avancées à cette institution, conformément à la lettre de garantie de l'honorable A. W. Ogilvie ? Si oui, laquelle ? Si le ministre des finances n'a pas obtenu telle garantie, a-t-il pris des mesures légales pour recouvrer la somme de \$100,000 ? Si oui, quelles sont ces mesures ? Si aucune telle garantie n'a été obtenue, et si aucun procédé légal n'a été pris pour le remboursement du montant de la dite avance, est-ce l'intention du gouvernement d'instituer de tels procédés ? Et, si oui, contre qui, et à quelle date ?

Sir LEONARD TILLEY : M. Ogilvie n'a donné aucune garantie additionnelle. Le ministre de la justice m'a informé que les créances de la couronne sont privilégiées, par la loi, aux autres créances du même degré. On a déjà recommandé de chercher à exercer ce droit contre les biens de la banque. Si le gouvernement ne peut pas réaliser de cette manière le montant de sa réclamation, M. Ogilvie sera appelé à combler le déficit.

RÉMUNÉRATION DES INSPECTEURS DE LICENCES.

M. IRVINE : Est-ce l'intention du gouvernement de prendre des moyens pour payer les inspecteurs nommés ou à nommer en vertu de l'acte des licences de 1883, dans les comtés qui ont adopté l'acte de tempérance du Canada ou l'acte Dunkin ? Et si on leur donnera un salaire ou si on les rémunérera d'une autre façon ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement a l'intention de les rémunérer en leur accordant un salaire.

MESURAGE DES BILLOTS ET DU BOIS DE CONSTRUCTION.

M. HALL : Le gouvernement a-t-il l'intention d'adopter un étalon uniforme pour le mesurage des billots et du bois de construction ?

M. COSTIGAN : Le gouvernement n'a pas l'intention de changer le système actuel de mesurage des billots et du bois de construction.

L'HONORABLE M. HECTOR FABRE.

M. CASGRAIN : Est-ce l'intention du gouvernement de continuer l'honorable Hector Fabre dans l'emploi qu'il occupe à Paris ?

Ce monsieur a-t-il fait les rapports exigés de lui relativement à ses travaux et leur résultat ? et quand ?

Quel est le montant des appointements et des déboursés et dépenses contingentes affectés à son emploi ?

Ce monsieur reçoit-il en outre une rémunération de la province de Québec pour le même objet ?

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable M. Hector Fabre est un officier du gouvernement de Québec, qui l'a nommé. Du consentement de ce gouvernement, M. Fabre remplit certaines fonctions en rapport avec la charge de haut commissaire et certaines fonctions en rapport avec l'émigration. Pour ces différents services, il reçoit \$2,000 par année. Ses fonctions doivent durer trois ans ; elles finiront l'année prochaine. Il a fait certains rapports relativement à ses travaux et à leurs résultats, et si l'honorable désire avoir des documents à ce sujet, nous les lui donnerons.

SOCIÉTÉS D'ASSURANCES MUTUELLES.

M. LISTER: Est-ce l'intention du gouvernement, pendant la présente session, de proposer l'adoption d'une loi affectant les sociétés d'assurances mutuelles actuellement en opération en Canada ?

Sir LEONARD TILLEY: Je puis dire à l'honorable monsieur que c'est l'intention du gouvernement de présenter un bill à ce sujet pendant la présente session.

DETTE CONSOLIDÉE, 1883, EMPRUNT DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. PATERSON (Brant): La somme de \$14,951,863, quatre pour cent, dette consolidée, 1883, chemin de fer du Pacifique canadien, mentionnée à la 5e page du budget de 1884-85 récemment déposé sur le bureau, est-elle un nouvel emprunt, et si c'est le cas, quand a-t-il été contracté, et où, et à quelle date est-il remboursable ?

Sir LEONARD TILLEY: C'est l'intérêt sur la garantie du chemin de fer canadien du Pacifique. Le 17 août 1884, \$305,729.06 seront échus ; le 17 février 1885, \$292,314.56 doivent être payés, soit \$593,074.52 qui devront être payés l'année prochaine.

ÉLECTION CONTESTÉE DE MONTCALM.

M. L'ORATEUR: J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que j'ai reçu du greffier de la cour suprême du Canada, le jugement rendu par cette cour dans la cause de l'élection contestée du comté de Montcalm, jugement en vertu duquel celui qui représentait actuellement ce comté est déclaré définitivement élu.

RÉSOLUTIONS DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

L'ordre pour reprendre le débat ajourné sur la motion de Sir Charles Tupper "Que la Chambre se forme en comité général pour examiner certaines résolutions concernant le chemin de fer canadien du Pacifique," étant lu,

M. LISTER: En me levant pour faire quelques observations sur cette question, je sais, M. l'Orateur, qu'à cette phase avancée du débat, je ne pourrais ajouter que peu de mots à ce qui a déjà été dit contre l'adoption de ces résolutions. Mais, M. l'Orateur, je sens que je manquerais envers ceux qui m'ont envoyé ici, je sens que j'oublierais mes opinions personnelles, si je ne me levais pas pour protester contre l'adoption de ces résolutions.

Avant de discuter la question au mérite, je désire m'arrêter pendant quelques instants au discours d'un honorable membre qui m'a précédé ; je veux parler de l'honorable député de Montréal-Centre (M. Curran). Dans ce discours, il a cherché à critiquer celui que l'honorable député de Lambton-Est (M. Fairbank) a prononcé, et dans la critique qu'il en a faite, il s'est servi des termes suivants :

M. CASGRAIN.

Je suppose, M. l'Orateur, que l'on a coutume, d'abord, de s'occuper des observations de l'orateur qui a précédé, et dans ce cas, je serais disposé à le faire jusqu'à un certain point ; mais, M. l'Orateur, je me sens relevé de cet important devoir par l'estime avec laquelle les amis mêmes de l'honorable membre qui m'a précédé dans ce débat ont semblé accueillir ses remarques, si nous en jugeons d'après les commentaires que le principal organe du parti libéral dans la province de Québec, a faits de son discours. Je veux parler du correspondant du *Daily Witness* de Montréal, qui, après avoir payé un juste tribut d'éloge à l'honorable député de Queen et un compliment encore plus flatteur à l'honorable député de King qui a pris part à ce débat, parle ainsi de l'honorable membre qui m'a précédé : "Différent des deux orateurs qui l'avaient précédé, il est tombé du sérieux dans le comique." Et, M. l'Orateur, comme je n'ai pas la prétention d'être le membre comique de la droite de la Chambre, je me dispenserai certainement de m'occuper des facéties de l'honorable membre qui a déjà pris part à cette discussion.

En critiquant le discours de l'honorable député de Lambton-Est, l'honorable membre a cru qu'il était incompatible avec sa dignité et son amour-propre de membre de cette honorable Chambre, de citer une seule partie de l'article publié dans ce journal relativement au discours prononcé par l'honorable député de Lambton-Est. Je me permettrai, M. l'Orateur, de lire ce que ce journal a dit réellement :

M. Foster a produit une impression très favorable ; et la fin de son discours a été applaudie avec enthousiasme. Différent des deux orateurs qui l'avaient précédé, M. Fairbank est tombé du sérieux dans le comique. Il a cité heureusement ses chiffres contre les résolutions, et ils ont produit un bon effet.

J'ai été surpris, M. l'Orateur, de ce qu'un honorable membre de cette Chambre ait tenté, dans le but de remporter un triomphe de courte durée, de citer d'une façon inexacte, ou seulement en partie, ce qui a paru dans les journaux. Eh bien ! puisqu'il l'honorable membre a critiqué le discours de l'honorable député de Lambton-Est, et cité un article de journal, je suppose, M. l'Orateur, qu'il me sera aussi permis de critiquer son discours en lisant un compte-rendu qui en a été publié dans le *News* de Toronto, journal indépendant ; cependant, je ne ferai pas comme lui, et je lirai tout ce qui a été publié, au lieu de n'en citer qu'une partie. Ce journal, M. l'Orateur, dit dans son numéro du 16 février, en parlant du discours de l'honorable député de Montréal : --

Néanmoins, lorsque Curran s'est levé et qu'il a commencé à vanter son patriotisme, il parut évident qu'il était sur le point de couvrir ses actes du voile de l'hypocrisie et d'appuyer le gouvernement comme d'habitude. Il était très pitoyable de voir cet avocat, bruyant et satisfait de lui, écrasé entre les deux meules du pouvoir de deux corporations, et si les intérêts n'étaient pas en jeu, nous devrions lui tenir compte du fait qu'il a préféré le parti à l'égoïsme d'une corporation. Mais son discours était un cri sourd de patriotisme et une tentative d'apaiser le chemin de fer du Grand Trouc avec du sucre d'orge ; ce qui, sans doute, était destiné à excuser ses actes auprès de ses électeurs. Comme il n'était pas convaincu que cette sortie démagogique lui donnerait 500 votes, il se mit à flagorner les Canadiens français, puis frappant de sa main le voisinage de son foie, il s'écria : "Dans cette poitrine bat un cœur de Canadien irlandais loyal et patriotique." Ainsi, le bruyant avocat patriote donna, du sucre d'orge oratoire au chemin de fer canadien du Pacifique, aux Canadiens ordinaires, aux Canadiens français et aux Canadiens irlandais. * * * Bien qu'il ait exhalé sa passion et qu'il ait prononcé le discours le plus absurde qui ait été fait en cette Chambre, pendant la session actuelle, il n'a pas du tout réussi à établir son point. Il a déclaré qu'il ne daignerait pas s'occuper du discours de Fairbank, de Lambton ; mais, dans une seule phrase de ce discours, il y avait plus de bon sens que dans une harangue d'une demi-heure de Curran.

M. l'Orateur, comme l'honorable membre n'est pas à son siège, aujourd'hui, je n'ai pas l'intention, en son absence, de faire plus qu'il n'a fait au sujet du populaire député de Lambton-Est. Depuis que j'ai l'honneur de siéger en cette Chambre, j'ai remarqué, en plus d'une circonstance, qu'à l'honorable membres, en citant des discours prononcés par leurs collègues, ne semblaient pas avoir le courage de les citer en entier. Il est regrettable que des membres aient recourus à de tels moyens pour s'assurer un succès temporaire ; c'est une chose indigne d'un député.

Certains membres de la droite, ainsi que les membres de la gauche, ont parlé de la question maintenant soumise à l'étude de la Chambre, comme d'une question de très grande importance. Je puis partager les opinions exprimées à ce sujet par les honorables membres. Je crois que depuis l'ouverture de ce parlement, il n'y a pas eu de question aussi

importante et qui concernait autant l'avenir du Canada ; et, durant le parlement actuel, je crois que la Chambre n'aura pas de questions plus importantes à étudier.

En discutant cette question, je me propose d'examiner quelques années de l'histoire du chemin de fer canadien du Pacifique. Je n'étais pas au parlement en 1872 et je ne suis pas ici dans le but de discuter ce qui a eu lieu à cette époque ; mais je suis ici dans le but de discuter cette question seulement. Nous savons qu'après la défaite du gouvernement de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), le gouvernement des honorables messieurs de la droite entreprit immédiatement la tâche de faire construire le chemin de fer canadien du Pacifique par une compagnie privée. Il est établi qu'en 1880 l'honorable chef du gouvernement s'est rendu en Angleterre dans le but d'organiser une compagnie pour exécuter ces grands travaux, comme on l'a dit alors. Nous savons aussi que dans l'automne de la même année, le chef du gouvernement est revenu dans ce pays et qu'une députation composée des membres du club Cartier de Montréal l'a rencontré à Hochelaga. Nous savons que l'honorable monsieur a prononcé un discours à ces jeunes gens, dans lequel il leur a annoncé, à eux et au pays en général, qu'il avait réussi à conclure, avec des capitalistes, en Angleterre, un contrat pour la construction de ce chemin de fer.

Le pays crut à sa parole, M. l'Orateur, le pays crut que l'honorable monsieur avait conclu un contrat dans l'intérêt du pays ; mais il n'a pas daigné dire à la députation quelles en étaient les conditions. Néanmoins, l'honorable monsieur leur a dit qu'il était vieux et qu'il n'était pas vraisemblable, dans le cours ordinaire des choses, qu'il pût vivre pour voir exécuter le contrat, mais il a exprimé l'espoir que lorsqu'il serait dans un autre monde, il verrait ces jeunes gens voyager sur le chemin de fer canadien du Pacifique et faire 25 milles à l'heure. J'espère sincèrement que lorsque l'honorable monsieur quittera ce monde, il ira dans un lieu où il pourra regarder ce qui se passe ici ; mais j'ose prédire que lorsqu'il sera rendu dans ce séjour de bonheur, au lieu de regarder les jeunes gens du club Cartier voyager sur ce chemin et faire 25 milles à l'heure, il aura quelque occupation plus intéressante.

Le pays, M. l'Orateur, a cru que l'honorable monsieur avait négocié un contrat, qu'un contrat avait été rapidement conclu, que les services de capitalistes anglais, possédant des richesses considérables, avaient été retenus dans le but d'exécuter la grande entreprise nationale dont l'honorable ministre des chemins de fer a tant parlé. Le parlement fut convoqué de bonne heure, et cela, ostensiblement, dans le but de ratifier le contrat que l'honorable monsieur avait conclu. Mais, lorsque le parlement s'est réuni, on a constaté qu'aucun contrat n'avait été conclu en Angleterre, mais qu'un contrat avait été passé de ce côté-ci de l'Atlantique avec des hommes demeurant en Canada, qui se disaient capitalistes, et que l'annonce fait à Hochelaga par l'honorable monsieur n'était pas vrai.

Le contrat qui fut déposé sur le bureau de la Chambre contenait les dispositions les plus extraordinaires que l'on eût vues dans aucun contrat soumis au parlement. Ce contrat proposait de donner et a donné à la compagnie une somme fabuleuse pour la construction du chemin de fer, et lui a accordé des monopoles et des droits qui n'avaient jamais été accordés par un pays libre à une corporation pendant les cinq derniers siècles, et je défie les honorables membres de la droite de citer un seul exemple. Bien que la gauche, dans cette circonstance, ait pris une position patriotique et ait combattu noblement les dispositions iniques du contrat, le parlement s'est empressé de l'adopter et d'en faire la loi du pays. Nous avions raison de croire, alors, que lorsque le contrat serait exécuté, nous n'aurions plus d'ennui à ce sujet, bien que le chef de la gauche eût jugé à propos de signaler plus d'une fois au gouvernement le danger qu'il y avait que les entrepreneurs ne revinssent à la charge pour demander

de nouveaux fonds ; il fut alors assuré à plusieurs reprises par l'honorable ministre des chemins de fer, l'honorable ministre des travaux publics, et l'honorable chef du gouvernement, qu'il était impossible qu'un tel fait se produisît.

Afin de prouver ce que j'ai dit, M. l'Orateur, je prendrai la liberté de citer des extraits de discours prononcés par les honorables ministres dont j'ai mentionné les noms.

Le premier ministre, sir John A. Macdonald, dans ses remarques en en réponse à la critique que fit M. Blake du discours d'ouverture du parlement, le 10 décembre 1880, disait :

Le contrat conclu avec le syndicat sera adopté par tout le pays, comme un moyen de faire disparaître la crainte que le Canada allait être jeté dans des dépenses considérables. De plus, le syndicat est résolu de construire ce chemin et peut le faire****et en agissant ainsi, il dégage le pays de la responsabilité immédiate des dépenses que la construction de la ligne exigera.

Sir Charles Tupper, en proposant que la Chambre se formât en comité pour étudier le contrat, disait, le 14 décembre :

Nous sommes en état de dire, que non-seulement la construction entière du chemin de fer canadien du Pacifique, d'une extrémité à l'autre du pays, mais encore la responsabilité de l'exploiter dans la suite, sera enlevée de nos épaules et que nous serons dégagés de l'obligation de dépenser même un seul dollar relativement à la construction ou à l'exploitation de ce chemin de fer. Je dis que cette compagnie comprend des capitalistes de notre pays et de pays étrangers, capitalistes dont les noms sont les meilleures garanties que l'on puisse donner au peuple du Canada que toute entreprise qu'ils commenceront sera couronnée de succès.****on ne pouvait pas faire un plus grand dommage au peuple canadien qu'en rendant les conditions du traité tellement onéreuses qu'au lieu de contribuer au succès de l'entreprise, elles l'auraient fait manquer.***Je demanderai à cette Chambre si l'on doit traiter ce contrat avec mépris***et si l'on doit adopter le traité le plus rigoureux possible, et peut-être arriver au résultat que nous avons obtenu lorsque nous avons fait le contrat de 1873.

Plus loin, sir Charles disait :

En vertu de ce traité, nous avons la meilleure garantie que les travaux seront achevés rapidement.*** Il y avait deux choses que nous devions considérer. L'une de faire le meilleur traité possible pour le Canada, l'autre, que nous ne devions pas imposer des conditions*** qui devaient nécessairement conduire au désastre sur les marchés monétaires du monde, lorsque l'on y lancerait ce projet.

Le ministre des travaux publics, parlant des objections de M. Blake, disait :

Que veut-il ? Veut-il passer un traité rigoureux avec ces messieurs ? Quel résultat obtiendrions-nous si nous cherchions à lézier*** pour faire une pauvre compagnie ? Il était de notre intérêt et de l'intérêt du pays que la compagnie fût en état de construire le chemin de fer et de l'exploiter ensuite, afin qu'elle ne fût pas obligée de revenir chaque année nous demander de nouvelles conditions.

Sir Hector continuait, disait :

Une fois pour toutes nous voulons régler définitivement la question afin de pouvoir dire à la compagnie : Voici le règlement : Vous construisez le chemin de fer pour cette subvention en argent et en terres et vous l'exploitez.

Sir Hector disait encore :

Si nous les mettons dans la gêne aujourd'hui en leur accordant une petite subvention en terres et en argent*** il arrivera qu'ils reviendront et nous diront : Nous ne pouvons pas continuer. Nous ne voulons pas de cela.*** Nous voulons un bon et grand chemin de fer et nous voulons aussi le mettre sur un pied convenable, afin d'empêcher que ceux qui en sont les propriétaires reviennent nous trouver et nous disent : Vous nous faites mourir d'inanition et nous voulons encore de l'argent.

Sir Hector disait encore :

Nous avons sans doute la garantie ; mais l'honorable membre préférerait peut-être qu'ils revinssent demander de meilleures conditions. Je ne suis pas de cette opinion ; le gouvernement non plus.

Ce sont là des extraits des discours que les ministres ont prononcés lorsqu'on leur a fait remarquer que, quelque élevé que fût le prix du contrat, tout portait à croire qu'avant plusieurs mois ou plusieurs années la compagnie reviendrait demander de nouveaux secours au parlement. Les prédictions du chef de la gauche se sont accomplies après

trois ans, car la compagnie s'adresse de nouveau au gouvernement et lui dit : " Nous ne pouvons pas remplir les conditions de notre contrat si vous ne nous donnez pas de nouveaux fonds."

Voilà dans quelle position se trouve réellement la question ; car bien que le gouvernement puisse dire que la compagnie est en état de construire ce chemin de fer, que ses moyens sont tout à fait suffisants pour lui permettre d'atteindre cette fin, nous savons que, d'après les états déposés sur le bureau de cette Chambre, d'après les faits venus à la connaissance de cette Chambre, la compagnie n'est pas en état de construire le chemin sans qu'on lui accorde de nouveaux secours. Et, naturellement, pour justifier l'avance ou le prêt que le gouvernement propose de faire à cette compagnie, il est nécessaire que le gouvernement dise qu'il y a quelque considération qui le fait agir, et il nous dit que si l'on fait le prêt, le chemin sera construit dans l'espace de deux ans, sinon, qu'il ne sera pas achevé avant 1891. Examinons pendant quelques moments les détails qui se rapportent à la garantie et les circonstances qui entourent cette affaire quelque peu mystérieuse.

Nous voyons que le gouvernement de ce pays, le gardien du trésor public, a conclu un traité secret avec la compagnie et garanti le capital-actions de la compagnie jusqu'au montant de \$65,000,000, à 3 pour 100, et cela, sans aucune autorisation de la loi, sans aucune autorisation quelconque, si ce n'est l'autorisation qu'il a reçue de la majorité qu'il compte au parlement. Ce traité est un traité illégal que le gouvernement n'aurait jamais dû conclure.

Mais la chose la plus regrettable qui se rapporte à cette question, c'est que la première nouvelle que le pays a eu d'un semblable traité était un télégramme envoyé de l'autre côté de l'océan. C'est un fait quelque peu significatif, et qui inspire des soupçons qu'à l'époque où ce télégramme a été envoyé, des hommes occupant des positions élevées dans le pays, qui avaient des rapports confidentiels avec le gouvernement, et qui devaient connaître l'existence de ce traité, se trouvaient dans la ville de New-York. Il était parfaitement bien connu—le plus simple novice dans les affaires de finances devait savoir—que l'effet d'une telle nouvelle, à New-York, serait d'opérer une hausse à la Bourse, de la hausser temporairement ; et c'est ce qui est exactement arrivé.

On soupçonne dans le pays, M. l'Orateur, que les hommes auxquels j'ai fait allusion ont réalisé des bénéfices considérables à la Bourse en spéculant sur les actions du chemin de fer canadien du Pacifique. Mais que cela soit fondé ou non, c'est, comme je l'ai dit, un fait significatif que ces hommes se trouvaient à New-York à cette époque, et il est également bien connu que pendant les quelques jours que l'on tint les actions sur le marché, elles ont augmenté de 50 à 62 cents. C'était là, M. l'Orateur, une opération qui ne convenait pas, que le gouvernement n'avait pas le droit de faire. Le gouvernement n'a pas le droit de nuire au marché monétaire de ce pays ou de tout autre pays, ni de faire quoi que ce soit qui permette aux courtiers de profiter des actes du gouvernement pour réaliser des bénéfices.

Mais quelque mauvaise que fût cette opération, nous ne soupçonnions pas, le peuple du pays ne soupçonnait pas, que cette compagnie s'adresserait de nouveau au gouvernement pour lui demander de lui avancer \$22,500,000 sous forme de prêt. Mais, M. l'Orateur, lorsque le parlement s'est réuni, nous avons vu le ministre des chemins de fer déposer sur le bureau une proposition de prêter ce montant à la compagnie et assumer la responsabilité du paiement d'une autre somme de \$7,500,000, faisant en tout \$30,000,000. L'honorable ministre a fait un plaidoyer très éloquent en faveur de cette proposition ; il a exposé la situation de la compagnie et celle du gouvernement le plus clairement possible ; il a employé tous les arguments que le talent puisse suggérer pour justifier cette opération extraordinaire.

M. LISTER

Permettez-moi d'examiner pendant quelques instants quelle sera la position de cette compagnie quand les travaux seront achevés, et d'examiner la position où elle se trouve actuellement, et de demander à la Chambre et au pays, si dans ces circonstances le gouvernement est justifiable d'avancer ou de prêter ce montant à la compagnie ou de lui assurer une somme quelconque. La longueur du chemin de fer est de 2,550 milles, et les travaux exécutés par la compagnie s'étendent de Callander à la Baie du Tonnerre, et de la Rivière Rouge à Kamloops, soit 1,910 en milles tout. La compagnie doit recevoir pour cette somme de travaux une subvention en argent de \$25,000,000 et une subvention en concession de terres de 25,000,000 d'acres, soit en tout, \$75,000,000. Outre ces subventions en argent et en terres, elle reçoit 711 milles de chemin achevés et devant être achevés par le gouvernement, savoir : de la Baie du Tonnerre à la Rivière Rouge, de Fort-Moody à Kamloops, et l'embranchement de Pembina, le tout formant 711 milles, lesquels coûteront \$28,000,000 au gouvernement, de sorte que la compagnie, pour construire 1,910 milles, doit recevoir \$103,000,000, non compris les frais d'arpentage, qui s'élèvent à environ \$5,000,000. D'après l'exposé du président, la compagnie a dépensé \$23,563,564, et en estimant à \$27,000,000 la somme qu'il faudra dépenser pour achever les travaux, nous avons un montant de \$50,563,564. Ce montant, soustrait de \$103,000,000, laisse une balance de \$52,563,436, qui représente un bénéfice réel pour la compagnie. Si nous ajoutons à cela le montant que l'on propose de prêter à la compagnie, prêt qui, je le dis, est un pur cadeau, et que ce gouvernement ni aucun autre gouvernement ne pourra jamais faire rembourser à la compagnie ; si, dis-je, nous ajoutons ce montant aux bénéfices de la compagnie, ces bénéfices s'élèveront à \$74,936,000.

Je vais maintenant jeter un regard sur la position que la compagnie occupe actuellement. D'après l'exposé du président, elle a dépensé \$23,563,564 ; elle a reçu \$21,318,222 ; de sorte qu'elle a dépensé \$2,245,342 de plus que le montant qu'elle a reçu. Avec cela, elle a une subvention en terres de 10,000,000 d'acres, ce qui, évalué très bas, équivaut à \$20,000,000, car les terres déjà vendues ont réalisé une moyenne de \$2 36 l'acre. Déduisez des \$20,000,000 le montant qu'elle a dépensé, \$2,245,000, il lui restera un bénéfice de \$17,755,000. Et les chemins achevés par le gouvernement sont évalués à \$19,000,000, de sorte que la compagnie a aujourd'hui un bénéfice de \$17,755,000, outre les \$19,000,000 représentant la valeur des chemins de fer achevés, soit un bénéfice total de \$36,755,000. Outre cela, elle doit recevoir, dans le but de couvrir des obligations courantes, la somme de \$7,500,000 ; je ne prends pas le plein montant, car l'honorable ministre dit qu'on doit le dépenser à construire le reste des travaux du chemin. Cela porterait à \$44,255,000 le montant de ses bénéfices, ou, si vous déduisez de ces \$7,500,000 les \$2,250,000, la compagnie aurait encore un mais un montant de plus de \$5,000,000.

De sorte que, M. l'Orateur, cet exposé, si nous le croyons exact, démontre que la compagnie n'a jamais mis un seul dollar à la construction du chemin, et qu'elle fait, à l'heure qu'il est, un bénéfice de \$44,255,000.

Et voilà les hommes, M. l'Orateur, qui s'adressent à ce parlement et lui disent qu'ils ne peuvent pas continuer ce chemin si nous ne leur faisons pas ce prêt énorme. Voilà les hommes qui—l'honorable premier ministre l'a dit au peuple et au pays—étaient en état de construire le chemin à même leurs ressources personnelles, même s'ils ne renaient jamais un dollar d'aide du dehors. Ce sont les grands capitalistes dont nous avons entendu parler sur toutes les tribunes du pays depuis 1880. Ce sont les hommes pour le bénéfice desquels on demande aux contribuables de ce pays de mettre la main à leur bourse et de payer ce montant considérable. Ce sont les entrepreneurs qui possèdent une telle influence sur ce gouvernement, qu'ils peuvent l'obliger à hâter l'adoption de ces résolutions sans donner au parlement les renseignements dont nous avons besoin pour les comprendre,

C'est la compagnie qui, malgré l'opposition de la presse canadienne-française, malgré l'attitude hostile de certaines autres corporations, peut porter le gouvernement à hâter l'adoption de ces résolutions. Est-ce faire un énoncé imprudent que de dire qu'il existe un pouvoir au sujet duquel le peuple de ce pays ne connaît rien et qui exerce sur le ministère une influence que son bon sens doit désapprouver ? Ce sont les hommes qui s'adressent à ce parlement et demandent que le peuple de ce pays hypothèque ses terres et ses biens dans toutes les parties de la Confédération, dans le but de les aider à enchaîner plus fortement que jamais les habitants du Nord-Ouest. Ce sont les hommes qui ralentissent les progrès de cette contrée et paralysent ses efforts. Ils ne consentent pas à abandonner leur grand monopole ni aucun des nombreux privilèges qu'ils possèdent. Ils exigent cette faveur du gouvernement ; et le gouvernement, sans demander une seule concession, consent à accéder à leur demande. Je dis que le peuple de ce pays regardera cette affaire comme une affaire très honteuse. Bien que l'on ait mitigé, jusqu'à un certain point, la portée du contrat de 1880, on n'excusera pas cette affaire, et lorsque le gouvernement se présentera devant le peuple, il devra répondre de sa conduite.

M. HESSON : Écoutez ! Écoutez !

M. LISTER : L'honorable membre qui m'interrompt est sans doute un citoyen très loyal ; il désire que tous ses amis et ses parents servent le pays. Il en compte un grand nombre qui, aujourd'hui mangent à la crèche, et je ne doute pas qu'il consentirait volontiers à prendre le portefeuille de ministre de l'agriculture s'il pouvait l'avoir.

Le gouvernement, M. l'Orateur, prétend, pour expliquer cette affaire, qu'il est nécessaire, afin de développer le Nord-Ouest, de construire rapidement le chemin. On dit que cela est nécessaire pour que nous ayons une entrée dans le pays. On prétend aussi, pour expliquer la construction rapide du chemin, que la ligne du "Northern Pacific" va accaparer le trafic de long parcours, et qu'à moins que le chemin de fer canadien du Pacifique ne soit rapidement achevé, ce trafic en sera éloigné pour toujours.

Examinons un moment cet argument. On nous disait l'autre jour, que le chemin de fer canadien du Pacifique était la ligne transcontinentale la plus courte et la meilleure et qui avait les rampes les plus faciles.

Dans ces circonstances, je dis que quels que soient les autres chemins de fer que l'on puisse construire à travers le continent, les expéditeurs de marchandises chercheront la route la plus courte et celle dont le tarif est le moins élevé ; et que ce chemin soit achevé en 1885 ou 1891, cela ne fait aucune différence pour le pays. Mais d'honorables membres disent qu'afin d'attirer des immigrants au Nord-Ouest, il est nécessaire que ce chemin soit rapidement construit. L'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), lorsqu'il était le chef du gouvernement, a reconnu l'importance qu'il y avait de nous mettre en communication avec le territoire du Nord-Ouest ; et à cette fin il a construit l'embranchement de Pembina, et immédiatement après il a entrepris de construire l'embranchement de la Baie du Tonnerre. Ces deux embranchements sont exploitées aujourd'hui ; ce sont les routes même sur lesquels le chemin de fer canadien du Pacifique transporte tous les immigrants en destination du Nord-Ouest. Comme le disait l'autre soir un honorable membre, il n'y a pas d'immigrants qui aillent dans cette contrée au milieu de l'hiver, ils y vont en été, et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a arrangé les choses de façon à leur donner plus d'encouragement qu'ils en auraient s'ils devaient faire tout le trajet en chemin de fer. On dit aux immigrants qu'ils peuvent, en prenant les bateaux à Port-Arthur, s'épargner l'ennui de faire tout ce voyage en chemin de fer, et ensuite de prendre le train qui les transportera au grand Nord-Ouest. Je dis donc qu'en ce qui concerne l'immigration, toutes les facilités qu'il est possible à la compagnie de donner aux immigrants, existent

aujourd'hui. Et s'il est opportun de construire rapidement le chemin, cela est dans l'intérêt de la compagnie et non dans celui du pays.

Mais, M. l'Orateur, les honorables membres de la droite pensent-ils qu'ils vont attirer l'immigration ? Croient-ils, un seul instant qu'ils vont porter les immigrants à aller s'établir au Nord-Ouest, lorsqu'ils considèrent le fait que cette contrée est livrée à un monopole écrasant ? Croient-ils que les gens iront dans cette contrée, lorsqu'ils auront la perspective de payer à cette compagnie un tribut annuel de \$6 ou \$7 par acre sur toutes les terres qu'ils cultiveront ? Croient-ils que les immigrants iront s'établir dans cette contrée, lorsqu'ils verront les règlements tyranniques qui ont été passés au sujet des terres et qu'ils verront l'incertitude avec laquelle ils sont exécutés ?

Non, M. l'Orateur ; si le gouvernement croit qu'une immigration considérable se portera au Nord-Ouest, je pense qu'il sera grandement trompé. Examinons le passé, qui peut-être nous donnera la meilleure idée de ce que sera l'avenir, et que voyons-nous ? On a construit des chemins de fer dans cette contrée dans le but d'encourager l'immigration. Et quel résultat a-t-on obtenu ? Examinons un instant les données statistiques du recensement fait en 1881 dans la Confédération canadienne. D'après ces données, la population du Canada, en 1881, était de 4,324,811 ; et en 1871, de 3,635,024, soit une augmentation de 689,787 en dix ans. Je crois que tout le monde admettra que l'augmentation naturelle de la population doit être dans la proportion de 2½ pour 100, ce qui donnerait, pour l'augmentation naturelle pendant ces dix années, 896,451. Les rapports officiels démontrent que le nombre des immigrants arrivés en Canada pendant les dix dernières années, a été de 261,205. En ajoutant ce chiffre de 261,205 à l'augmentation naturelle de 2½ pour 100, soit 896,451, vous avez une augmentation totale de 1,157,656 ; cependant ces données statistiques du recensement démontrent que l'augmentation réelle n'a été que de 689,787. Ainsi, il manquerait 467,869. Nous voyons par le rapport du ministre anglais à Washington qu'il estime à 64,000 le nombre des émigrants qui sont passés des États-Unis au Canada en 1873. Si nous prenons les données statistiques américaines, nous verrons que ces 467,000, qui ne figurent pas dans nos rapports, sont allés aux États-Unis ; ou que le double du nombre de gens venus dans ce pays pendant les dix dernières années, de 1871 à 1881, a quitté le Canada et est allé s'établir aux États-Unis. En examinant les données statistiques des dix dernières années, nous constatons que chaque année le nombre de gens partis pour les États-Unis a été comme suit :

En 1874.....	32,690
1875.....	24,137
1876.....	22,399
1877.....	24,065
1878.....	25,490
Total.....	128,781

Durant les cinq années que l'ancien gouvernement a passées au pouvoir.

Voici pour les cinq années suivantes :

En 1879.....	31,268
1880.....	99,706
1881.....	125,391
1882.....	98,295
1883.....	64,000
	418,660

Dans les deux premières années, 1874 et 1875, le dénombrement de l'émigration ne se fait que pour ceux qui sont partis des provinces de l'Ontario et de Québec, de sorte que, d'après la statistique américaine, il accusait que durant dix ans, 418,660 personnes sont parties du Canada pour aller s'établir aux États-Unis. En déduisant 128,781, l'émigration qui s'est faite aux États-Unis sous le gouvernement Mackenzie, des 418,660 qui sont partis dans le cours des

cinq dernières années, nous avons pour ces cinq dernières années, une émigration de 289,879 de plus que celle qui s'est faite alors que l'honorable député d'York-Est était au pouvoir. On va dire que cette statistique américaine n'est pas exacte, et je sais qu'un monsieur du nom de Lowe a voyagé par toute la partie occidentale du pays avec la prétention de recueillir des données pour faire voir ce qu'avait réellement été l'émigration. Je sais la manière dont la chose a été faite. Il n'est pas nécessaire de répéter ici ce qui en a été dit. Je puis dire aussi qu'il y a une différence très considérable entre ses calculs et ceux fournis par la statistique du gouvernement américain ; mais j'appelle l'attention des honorables messieurs de la droite sur le fait que durant le temps que l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) a été à la tête du gouvernement, ils étaient disposés à regarder cette statistique comme exacte. On peut à peine prendre un numéro de la *Gazette* de Montréal ou du *Mail* de Toronto, dans les années 1878 et 1879, dans lequel on n'entendra pas ces messieurs dire que le pays se dépeuple et prouver leurs avancés au moyen de la statistique américaine. Cette statistique a été prouvée exacte au delà de tout doute par le fait que nous aurions une population de 467,000 de plus que celle que nous avons aujourd'hui, d'après l'augmentation naturelle de l'immigration, et la statistique américaine fait voir que 417,000 de nos gens se sont établis dans les Etats-Unis. Est-ce que les honorables messieurs de la droite pensent qu'ils vont attirer l'immigration au Nord-Ouest, en face du fait qu'aux Etats-Unis il y a des chemins de fer qui se font concurrence et qu'on offre aux colons tous les moyens de se créer un foyer et d'y vivre dans le contentement ? Je soutiens que non, et je dis que les prédictions des honorables messieurs de la droite pour les deux ou trois dernières années ne se sont pas accomplies, car ils nous ont laissé entendre que des milliers de personnes allaient se précipiter dans le Nord-Ouest pour le coloniser. Cependant, les rapports font voir qu'il y en a eu à peine 25,000 personnes qui s'y sont rendus en 1882, et j'ose dire que pour la présente année, l'immigration dans le Manitoba va être beaucoup moindre. J'ai été piqué d'entendre l'honorable député de Cardwell parler comme il l'a fait l'autre soir. Bien que je sois prêt à admettre que nul autre honorable membre de cette Chambre n'ait plus amplement qualité que lui pour définir en quoi consiste l'alimentation au moyen d'une cuiller d'argent, je ne pense pas qu'il eut la moindre raison d'appliquer cette locution à la population du Nord-Ouest. Il a dit : "Les griefs du Nord-Ouest, que sont-ils ? Ce sont les honorables messieurs de la gauche qui les ont fabriqués pour la plupart. Les gens de cette contrée se plaignent parce qu'ils n'ont pas un chemin de fer passant à leurs portes et parce que le gouvernement ne leur met pas de cuiller d'argent dans la bouche." Les honorables messieurs de la droite se sont montrés disposés à applaudir à ces paroles. L'honorable député de Cardwell a parlé de la différence qu'il y a entre le temps présent et celui où nos pères ont colonisé le pays. Il n'y a pas là de comparaison à faire.

À l'époque où nous sommes, alors que les colons peuvent se rendre dans presque toutes les parties des Etats-Unis et avoir toutes les facilités de transport par chemin de fer qu'ils peuvent désirer, alors qu'ils ont des télégraphes et tout ce que fournit la civilisation moderne—est-il convenable de dire à la population d'un pays accoutumé à cet état de choses qu'elle a abandonné, qu'elle est composée de gens qui ne veulent se faire nourrir à la cuiller. La population du Nord-Ouest n'est pas dorlotée, elle a des griefs réels ; elle souffre du système de haute taxation qui lui a été imposé par le gouvernement, ainsi que du monopole du chemin de fer, qui n'a réduit ses taux qu'il y a quelques mois, parce qu'il demandait quelque chose au gouvernement ; mais aussitôt que l'on aura fait droit à cette demande, j'ose dire que les anciens taux vont être rétablis. Quand elle veut obtenir des faveurs du gouvernement, cette compagnie généreuse est prête à

M. LISTER

faire des concessions, mais quand elle a reçu ces faveurs, elle est également prête à retirer ces concessions. Dans ces circonstances, il n'est pas du tout probable que vous pourrez attirer l'immigration au Nord-Ouest à moins que vous abolissiez le monopole complètement dans cette contrée. Il est monstrueux, au dix-neuvième siècle, de penser qu'on peut trouver un gouvernement d'hommes libres vivant dans un pays libre pour écraser le peuple d'un pareil monopole. Si les honorables messieurs qui siègent sur les banquettes du trésor avaient vécu il y a 300 ans et avaient essayé de créer un pareil monopole, ils auraient été perdus. Quoi ! M. l'Orateur, il y a trois cents ans c'était une offense pénale en Angleterre que d'essayer à créer des monopoles ; mais cette loi n'existe pas aujourd'hui, et nous retournons à l'état de choses qui existait alors. Si nous marchons comme nous le faisons maintenant, le temps n'est pas éloigné où il faudra rétablir ces lois. J'ai un mot ou deux à dire à propos des discours de l'honorable député de Richmond et Wolfe et de l'honorable député du comté de King, Nouveau-Brunswick. L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) dit :

"En 1873, le gouvernement de sir John A. Macdonald a conclu un arrangement avec sir Hugh Allan et ses associés pour la construction de ce chemin de fer. Sir Hugh a essayé de prélever le capital nécessaire ; mais, comme tout le monde sait, il a failli à la tâche. Il a éprouvé à fort peu près une opposition semblable à celle dirigée contre la compagnie actuelle, et il avait aussi à tenir compte du fait que le pays était alors inconnu et sauvage."

L'honorable député de King, N.-E., (M. Woodworth) dit

"En 1873, on sait très bien qu'on a conclu ce qui a été appelé le contrat Allan. Ce contrat stipulait que 54,000,000 d'acres de terre et \$30,000,000 seraient accordés à une compagnie pour construire un chemin de fer depuis le lac Nipissingue jusqu'à Burrard-Inlet. Tout le monde connaît le sort de ce contrat. Tout le monde sait pourquoi il est disparu et pourquoi nous n'avons pu obtenir ce que tous les habitants du pays regardaient comme un grand but à atteindre, savoir : un chemin de fer jusqu'à l'Océan Pacifique, sur le sol canadien."

Maintenant, M. l'Orateur, par ces discours, les honorables messieurs ont déclaré à la Chambre et au pays que la raison pour laquelle le contrat Allan n'a pas réussi, réside dans l'opposition des honorables députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre. Je désire dire à ces honorables messieurs, s'ils ne le savent pas, que ce ne sont pas là les raisons pour lesquelles le contrat Allan n'a pas réussi. Je veux leur dire que le contrat Allan n'a pas réussi parce qu'on a détérioré un des cas de la plus flagrante et de la plus révoltante immoralité politique qui jamais aient déshonoré la législature de ce pays. Comme je l'ai dit il y a un instant, M. l'Orateur, je ne veux pas entrer dans les détails de l'affaire.

Quelques honorables DÉPUTÉS : Continuez.

M. LISTER. Si les honorables messieurs désirent que je continue, je vais le faire.

Quelques honorables DÉPUTÉS : Continuez.

M. LISTER : Nous savons qu'en 1873, le gouvernement a conclu un contrat avec sir Hugh Allan pour la construction de ce chemin ; nous savons que comme prix de ce contrat, le gouvernement de ce pays a reçu de sir Hugh Allan \$358,000 ; nous savons, comme fait certain,—car la chose a été prouvée devant la Commission Royale qui a connu de cette affaire—que pour cet argent le contrat lui a été adjugé ; nous savons qu'à cause de cela, la population de ce pays a été tellement révoltée des développements qui ont été rendus publics, que les partisans mêmes de l'honorable monsieur dans cette Chambre—et il avait une forte majorité—ont été tellement révoltés qu'ils l'ont abandonné, qu'ils ont déserté sa cause, et que l'honorable monsieur, afin de se dérober à une défaite ignominieuse, s'est démis de la position qu'il occupait alors.

Voilà les circonstances, voilà les faits qui ont accompagné la mise de côté du contrat Allan. On se souviendra, tant qu'on écrira et qu'on lira l'histoire du Canada, de ce télégramme : "Il me faut un autre dix mille ; dernier appel." Ce télégramme était adressé à l'honorable député d'Argen-

teuil (M. Abbott), et je ne doute aucunement que les autres \$10,000 ont été envoyés. On voyait la main de cet honorable monsieur dans tout ce contrat et cet arrangement, et le même homme qui alors a amené le déshonneur sur notre pays est ici aujourd'hui, solliciteur gagé de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, recevant, dit-on, \$12,000 par année, et il est le principal manipulateur dans cette opération.

M. L'ORATEUR : A l'ordre. Je dois demander à l'honorable député de ne pas parler ainsi d'un membre de la Chambre.

M. LISTER : Je me rétracte, M. l'Orateur. Tout ce que je puis dire, c'est que l'honorable monsieur qui agissait alors — l'honorable monsieur dont j'ai parlé comme agissant au nom de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien — est encore le solliciteur de la même compagnie, et je ne doute aucunement que, si nous pouvions voir les instruments originaux, nous découvririons qu'ils sont préparés par lui; et si, en 1873, ce monsieur a couvert le pays d'un pareil déshonneur, est-il improbable qu'il y ait quelque chose dans les coulisses que nous ne connaissons pas? Pourquoi hâte-t-on la chose avec tant de précipitation?

Comment se fait-il qu'en face de l'opposition offerte par les provinces inférieures, en face de l'opposition de la province de Québec et de toutes les parties du pays, le gouvernement insiste sur l'adoption de ces propositions, et comment se fait-il qu'il ne veut pas déposer sur le bureau de la Chambre les renseignements nécessaires pour mettre les honorables députés à même de comprendre la question? Pourquoi cela? N'y a-t-il qu'une seule réponse? Je crois que la réponse, c'est que le gouvernement ne peut pas résister aux importunités du chemin de fer du Pacifique canadien, et que les directeurs de cette compagnie le tiennent sous leurs mains. Telles sont, M. l'Orateur, les circonstances au milieu desquelles le contrat Allan est disparu, en 1873; et lorsque le député d'York-Est (M. Mackenzie) a été appelé à former une administration, il a immédiatement, en 1874, fait adopter un acte autorisant le gouvernement d'alors à former une compagnie pour construire le chemin. Nous savons qu'il a essayé de former une compagnie, et nous savons qu'il a failli à la tâche; et j'affirme ici que ça été une bonne affaire, dans l'intérêt du pays, qu'il ait ainsi failli à la tâche, car il a alors proposé et appliqué une politique qui, si elle avait été suivie par ceux qui lui ont succédé au pouvoir, aurait été conforme aux intérêts du pays. Il a dit: "Nous allons construire ce chemin à mesure que la condition des finances du pays va nous le permettre, et nous ne taxerons pas le peuple."

Mais même si la construction du chemin avait été confiée à une compagnie, qu'en serait-il résulté? Nous voyons que l'acte de 1874 veille avec soin sur les colons du pays, qu'il garantit les droits qu'ont à la possession de leurs terres ceux qui peuvent se diriger vers cette région; car il ne devait aller à la compagnie qu'un tiers du sol; les deux autres devaient être détenus par le gouvernement en fidéicommis pour la compagnie et à raison d'un dollar l'acre. De sorte que si cette politique avait été appliquée, les gens qui ont immigré en ce pays alors et depuis auraient été protégés dans les droits qu'ils ont à la possession de la terre. Mais il a proposé de suivre une autre ligne de conduite encore plus favorable aux intérêts du pays. Il a proposé de mettre la construction du chemin sous le contrôle du gouvernement en autant que le permettraient les finances du pays, et si on s'était conformé à ce plan, nous serions aussi avancés aujourd'hui que nous le sommes avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Le ministre des chemins de fer nous dit que c'est là une grande entreprise nationale. Oui, c'est une grande entreprise nationale, mais elle pourrait être aussi bien exécutée par le gouvernement que par une compagnie.

Il attribue beaucoup de mérite à la compagnie pour avoir construit le chemin dans la section des prairies en si peu de temps; mais tous ceux qui connaissent ce que c'est que la construction des chemins de fer savent que ce n'est rien du tout que de construire un chemin de fer à travers les prairies de cette région. L'ouvrage véritable est encore à faire, le long de la rive nord du lac Supérieur et à travers les montagnes Rocheuses. Mais s'attribuer du mérite pour avoir construit 900 milles de chemin de fer, comme la compagnie l'a fait, dans l'espace de deux ans, fait voir à quelle extrémité on est rendu. Cela ne vaut rien et l'œuvre n'a absolument aucun mérite. C'est là, M. l'Orateur, la différence qu'il y a entre la politique de l'ancien gouvernement et la politique du gouvernement actuel. Je soutiens encore, que pour aucune considération, à en juger par les renseignements fournis à la Chambre, le gouvernement ne devrait venir en aide davantage à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je dis que les raisons qu'on nous a données jusqu'à présent pour nous engager à aider ce chemin de fer sont tout à fait insuffisantes. Il n'y a rien qui force la compagnie à construire le chemin; s'il est construit, ce sera dans l'intérêt de la compagnie et non dans celui du pays. Je soutiens que cela ne favorisera pas le mouvement de l'immigration; le danger que l'honorable monsieur a signalé n'existe pas, j'entends le danger de voir le trafic détourné. Les raisons ne valent rien, il ne reste donc aucun autre motif pour le gouvernement de venir en aide à cette compagnie en se mêlant de ses affaires particulières et en devenant une caution. Je dis que cela est tout à fait en dehors des fonctions du gouvernement. Il n'a pas le droit de faire la chose, et s'il la fait, il aura tort; et cependant, d'après les propositions, voilà ce que le gouvernement projette de faire. A tous moments, les honorables messieurs de la droite accusent les honorables députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre de manquer de patriotisme, parce qu'ils n'approuvent pas la politique du gouvernement. Je pense, M. l'Orateur, qu'on n'entendra plus parler de loyauté. Je pense que le discours de l'honorable député de Queen, Ile du Prince-Édouard (M. Brecken), constitue une réponse suffisante à ceux qui poussent le cri de loyauté. Cet honorable monsieur est un des plus fermes appuis du ministère, mais il est devenu si fatigué d'entendre ce cri de manque de loyauté répété à tout propos, qu'il n'a pu s'empêcher de citer une parole du docteur Johnson: "que le patriotisme est le dernier refuge du coquin." Cet honorable monsieur est un des plus fermes appuis du gouvernement dans cette Chambre; aujourd'hui, cependant, il est tellement dégoûté des assertions des honorables messieurs de la droite, qu'il a eu devoir leur administrer cette rebuffade.

Eh! M. l'Orateur, l'homme vraiment loyal, c'est celui qui signale au gouvernement les erreurs que celui-ci commet; le vrai patriote c'est celui qui fait connaître les torts du gouvernement et qui indique la façon d'y remédier. Mais, M. l'Orateur, couvrir le mal du cri de patriotisme, c'est commettre un double crime; et je pense qu'il va s'écouler un long temps avant que nous voyions les honorables messieurs de la droite revenir à cette clameur. Je dirai que les honorables messieurs qui siègent de ce côté-ci de la Chambre sont aussi loyaux, et beaucoup plus loyaux que ceux qui siègent de l'autre côté, et j'espère que tant que j'occuperai un siège dans cette Chambre je n'entendrai plus parler de ce patriotisme d'apparat. Je n'ai plus qu'un mot à dire avant de terminer. Je vois l'honorable député de Kings, Nouveau-Brunswick (M. Foster), assis en face de moi, et je ne puis terminer sans dire quelques mots de discours très éloquent qu'il a prononcé l'autre soir. M. l'Orateur, je crois que cet honorable député est un homme très remarquable. Il nous a dit qu'aux jours de son enfance, lorsqu'il allait à l'école et lorsque la plupart des garçons de son âge ne songeaient qu'à faire du mal, ou à se livrer à toute autre chose qu'à l'étude, il studiait avec attention les cartes géographiques et appelait de tous ses vœux le jour où il

aurait un pays dont il pourrait être fier. M. l'Orateur, c'est une chose extraordinaire de voir qu'ayant eu de pareilles idées pendant son jeune âge, il ait pu vivre pour devenir homme. Nous sommes accoutumés à lire que les bons petits garçons et les bonnes petites filles meurent jeunes, et que les méchants sont les seuls qui survivent. M. l'Orateur, en terminant je tiens à dire, comme membre de cette Chambre représentant un comté habité par des Canadiens loyaux et intelligents, que je dois protester énergiquement au nom de mes commettants et en mon nom propre, contre l'adoption de ces résolutions.

M. ORTON : Les résolutions ont été si minutieusement discutées pendant le débat actuel, que les honorables députés ne peuvent éprouver beaucoup de difficultés à prendre une décision relativement aux points importants qui découlent de la question qui nous est soumise. M. l'Orateur, avant que d'aborder la question générale, je désire dire quelques mots de certaines remarques faites par l'honorable préopinant (M. Lister). Au commencement de son discours, il a déclaré d'un air triomphant que les prédictions de l'honorable chef de l'opposition relativement aux maux qui devaient résulter du contrat du Pacifique canadien s'étaient réalisées. Je crois que dans le cours de mes remarques ce soir, il me sera possible de démontrer que les résultats avantageux qui ont été prédits relativement à cette entreprise seront probablement réalisées.

Je veux parler d'une remarque de l'honorable député pour démontrer jusqu'à quel point il s'est contredit dans le discours qu'il a prononcé aujourd'hui. Cet honorable député a déclaré, que ni lui, ni son parti ne suppose, n'ont cru que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne reviendrait jamais devant la Chambre avec une demande d'aide aussi monstrueuse, montrant que lui, du moins, n'avait aucunement ajouté foi aux prédictions si vantées de son chef. L'honorable député s'est servi ici aujourd'hui d'un langage qui est certainement d'une nature très extravagante, et que, je crois, conviendrait mieux à un communard en France ou à un nihiliste en Russie. Je crois qu'il est tout simplement monstrueux qu'un pareil langage soit employé en cette Chambre à l'adresse du gouvernement.

Il a dit que si une loi semblable à celle qui donne au chemin de fer du Pacifique canadien un monopole au Manitoba eût été passé par un gouvernement européen, les membres de ce gouvernement auraient été pendus; or je crois qu'un pareil langage doit être condamné par tout homme franc, honnête et ami de l'ordre qui habite ce pays. Les agitateurs qui se servent d'un langage aussi extravagant que celui qui est employé par les communards et autres, langage que je ne veux pas attribuer à mon honorable ami, ont déjà fait assez de mal.

Il a ensuite déclaré que le gouvernement du Canada est au pouvoir de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et a été forcé d'exécuter sa volonté et d'accéder à ses désirs, et que c'est au moyen de ce pouvoir qu'elle a forcé le gouvernement à venir en cette Chambre et à demander cette avance. M. l'Orateur, je crois que s'il avait suivi le cours des événements, il eût vu pourquoi le gouvernement a été forcé par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien à venir en cette Chambre présenter ces résolutions, et dans le cours de mes remarques j'espère pouvoir démontrer pourquoi la compagnie a demandé cette aide.

L'honorable député a ensuite parlé d'une façon très dégagée du fait que la compagnie a construit 900 milles à travers la prairie, comme d'un fait très ordinaire. Mais, M. l'Orateur, la construction d'une voie ferrée sur une distance aussi immense par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est considérée comme un exploit qui n'a jamais été surpassé par aucune compagnie sous le soleil. S'il eût parcouru cette contrée comme je l'ai fait, il saurait qu'il existe des obstacles, qu'il y a de larges

rivières à traverser, et des vallées à remplir, et lorsqu'il se rappellerait la nature du pays, surtout depuis Régina jusqu'aux Montagnes Rocheuses, je pourrais dire, il serait forcé d'admettre que la compagnie a eu à rencontrer des obstacles très considérables et très sérieux. Lorsqu'il se rappellerait aussi la nature du pays de Calgary aux Montagnes Rocheuses, je crois que s'il voulait traiter la question franchement, il serait forcé de reconnaître que la construction de ces 900 milles par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est un exploit qui lui fait honneur.

Une autre question que nous devons considérer est celle-ci : Cette avance entraînera-t-elle l'imposition de nouveaux impôts dans le pays ? Pour ma part, je n'hésite pas à déclarer qu'elle n'augmentera pas d'un iota les taxes du peuple. On ne nous demande pas de voter de l'argent pour le donner en cadeau; on ne nous demande qu'un emprunt, et je crois qu'il sera encore temps pour les honorables députés de l'opposition de parler de lourds fardeaux et de taxes imposées lorsque nous nous trouverons en face de la question de savoir si ce prêt doit être transformé en cadeau, ou si la compagnie a rempli les obligations dont elle s'est chargée, si le gouvernement lui fait cette avance. Un nombre assez considérable des honorables membres de l'opposition ont reconnu, de fait ils se sont servi comme d'un argument du fait que la compagnie a réalisé de beaux bénéfices pour dire qu'elle n'aurait pas dû s'adresser au parlement pour lui demander un emprunt. Dans mon opinion c'est une raison très plausible et très forte pour dire qu'il est impossible que la compagnie puisse jamais s'adresser au parlement pour lui demander de transformer ce prêt en pur don ou de lui accorder une prolongation de délai.

La garantie pour l'avance est amplement suffisante à mon avis. Il me semble qu'il est tout à fait absurde de parler de manque de garantie. Lorsque nous considérons que nous aurons comme garantie tout l'argent et toutes les terres que le gouvernement a données pour la construction du chemin, ainsi que les parties du chemin de fer que le gouvernement a lui-même construites, à part les embranchements que la compagnie a achetés et les navires à vapeur qu'elle a placés récemment sur les lacs d'en haut, et au delà de \$22,000,000 dépensés pour améliorer la propriété, ce qui naturellement augmente la garantie au lieu de la diminuer; nul homme doué de la franchise la plus ordinaire ne saurait s'empêcher de reconnaître que la garantie est amplement suffisante.

Dans de telles circonstances, il est bien naturel de se demander pourquoi la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, ayant de pareilles garanties à offrir, s'adresse au parlement pour avoir un emprunt; pourquoi elle n'est pas allée sur les marchés monétaires de l'Europe pour se procurer l'argent dont elle a besoin. Les raisons pour lesquelles elle ne l'a pas fait ont déjà été énumérées, mais on me permettra de les signaler brièvement de nouveau. En premier lieu, il est bon de dire que la profonde dépression dans les effets de chemin de fer en Europe, et surtout des effets de provenance américaine, en conséquence de la déconfiture, je pourrais dire, du chemin de fer Northern Pacific, ajoutée au fait qu'il y a un manque partiel dans la récolte sur tout ce continent, tout cela se combinait pour former une raison, et une raison qui sans doute ne manquait pas de force, pour expliquer la difficulté de lancer les obligations du chemin de fer du Pacifique canadien.

Une autre raison, et une raison qui, je crois, vaut la peine qu'on s'en occupe un peu, c'est le mécontentement qui a existé, et les clameurs qui ont été poussées dans le Nord-Ouest. Comme je connais un peu cette contrée et que je suis au fait de ce qui s'y est passé, on me pardonnera si je m'étends un peu longuement sur cette question. M. l'Orateur, c'est un fait qu'il a existé des mécontentements, et il en existe peut-être encore, mais la raison en est facile à trouver. Nous savons très bien qu'au Nord-Ouest la récolte a été médiocre comparée au reste de la Confédération, mais

seulement un peu au-dessous de la moyenne, comparée aux Etats-Unis. Mais le fait que la récolte a manqué partiellement dans cette contrée juste au moment où les cultivateurs pouvaient disposer d'un surplus si considérable de bon grain, et le fait que pour la première fois ils s'étaient trouvés en face d'un surplus, et cela à une époque où l'on n'avait pas encore pourvu aux moyens d'exporter ces produits, a rendu la situation plus critique.

Les acheteurs, soit les meuniers des provinces de l'est ou les acheteurs pour l'exportation, n'étaient pas en position d'aller sur les marchés de ce pays, et de fait ils n'étaient pas bien renseignés sur le fait qu'il y avait là un surplus considérable à vendre. Ils ne s'étaient pas pourvus d'entrepôts, et le résultat a été que le peuple du Nord-Ouest a été obligé de subir non seulement la dépression causée dans la récolte, mais aussi l'inconvénient provenant du fait que les prix étaient excessivement réduits en conséquence du manque d'abri pour recevoir leurs grains. Les cultivateurs se trouvaient entre les mains des monopoleurs, deux ou trois meuniers étant les seuls qui achetaient dans le pays, et ils s'étaient entendus ensemble pour que le cultivateur reçût le plus bas prix possible pour son grain. Voilà une bonne raison et une raison valable pour tout le mécontentement qui a existé dans le pays.

Nul doute qu'il y a un mécontentement au sujet des embranchements de chemins de fer. Des gens qui se sont établis dans les régions éloignées veulent avoir des embranchements, et nous espérons qu'ils les auront bientôt, mais on n'atteindra pas ce résultat en déblatérant contre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et en tâchant de détruire son crédit sur les marchés monétaires de l'Europe. Il y a relativement à cette question de mécontentement dans le Manitoba, un autre point qu'il ne faut pas oublier. Je crois que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et le gouvernement méritent beaucoup d'éloges pour la célérité avec laquelle ils sont venus en aide aux colons du Nord-Ouest. Les taux de transport de grains vers l'est jusqu'à Port-Arthur ont été promptement réduits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. La compagnie a aussi offert aux acheteurs l'usage gratuit de ses entrepôts et de ses élévateurs à Port-Arthur, afin de permettre aux meuniers de la province d'Ontario d'envoyer acheter du grain dans le Nord-Ouest, car c'est un fait bien connu que la diminution du rendement dans la province d'Ontario a donné lieu à une augmentation dans la demande du grain du Nord-Ouest de la part des meuniers.

Non-seulement la compagnie a fait cela, mais elle a alloué 30 pour 100 du prix ordinaire du grain non endommagé, pour le transport de tout le grain endommagé par la gelée. Elle s'est aussi efforcée le plus tôt possible d'obtenir la coopération des chemins de fer des Etats-Unis, pour venir en aide aux cultivateurs du Nord-Ouest, montrant ainsi de la façon la plus évidente que ses intérêts sont intimement liés à ceux du pays. Mais, M. l'Orateur, pendant que le chemin de fer du Pacifique en agissait ainsi, quelle a été la ligne de conduite suivie par le Grand Tronc et par les chemins de fer américains rivaux de la compagnie du chemin de fer Pacifique du canadien ? Nous constatons qu'ils ont profité des malheurs temporaires des cultivateurs du Nord-Ouest pour ruiner la réputation de ce pays dans la Grande-Bretagne et en Europe.

Non-seulement ils ont fait cela, mais ils se sont assurés les services d'agitateurs politiques dans le Nord-Ouest pour augmenter le mécontentement, en soulevant les cris séditionnels les plus déraisonnables et les plus absurdes parmi le peuple, relativement au gouvernement canadien et à la compagnie du chemin de fer Pacifique du canadien. Ces agitateurs politiques étaient conduits par un aventurier politique bien connu de l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), et qui est surtout bien connu de l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) et de l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron). Nous nous rappelons tous ce

que cet aventurier politique et cet agitateur politique qui a été élu par les conservateurs de Huron pour les représenter en cette Chambre a fait lorsqu'il est venu en parlement. On sait aussi que lorsqu'il a été déqualifié pour corruption électorale, il a cédé le pas à l'honorable député de Huron-Ouest, et l'on dit qu'une considération très élevée était en jeu. Dans tous les cas, ce que nous savons, c'est que l'honorable député de Huron-Ouest doit son siège en cette Chambre, en grande partie au moins à la ligne de conduite, que je n'hésite pas à qualifier de déshonorante, suivie par cet aventurier politique.

Je ne dirai pas que les honorables députés de Huron-Sud et Ouest se soient chargés au Nord-Ouest de la mission de tirer les ficelles pour augmenter cette agitation. Je ne crois pas qu'il en ait été ainsi. Je crois qu'ils sont allés au Nord-Ouest vers cette époque pour affaires relatives aux propriétés qu'ils y possèdent. Mais, M. l'Orateur, je ne crois pas que ce soit du temps perdu que de parler des intrigues du Grand-Tronc et de celles des chemins de fer opposés au chemin de fer du Pacifique canadien, et de celles des agitateurs politiques, afin d'énumérer les raisons pour lesquelles le chemin de fer du Pacifique canadien n'a pas pu lancer ses obligations sur les marchés anglais ou européens. M. l'Orateur, quel en a été le résultat ? Nous savons tous que presque tous les détenteurs de stock en Angleterre ont entre leurs mains des obligations du Grand-Tronc, et telle a été l'influence du Grand-Tronc et d'autres chemins de fer qui l'ont aidé à faire sentir son influence sur les prêteurs d'argent de l'Europe, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien s'est vue dans l'impossibilité de lancer ses obligations, et même lorsque le gouvernement canadien est venu à son aide et a garanti ses obligations à trois pour cent, elle était encore incapable de les lancer.

Le gouvernement a été poussé non par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, — je voudrais que mon honorable ami de Lambton-Ouest pût s'en rappeler — mais par ce concours de circonstances à demander au parlement d'accorder une avance à la compagnie. Ce n'est pas une chose très rare que de voir des temps où les capitalistes sont tellement effrayés qu'ils ne veulent pas placer leur argent, même dans les entreprises qui offrent le plus de garanties. Nous avons vu qu'il en a été ainsi dans le passé en ce pays, où pourtant il n'y a pas une forte accumulation de capitaux ; nous avons vu des temps où il était impossible de réaliser même les effets offrant le plus de garanties. Il en a été ainsi aux Etats-Unis, où il y a une accumulation plus considérable de capitaux. Il est arrivé en France et dans d'autres pays de l'Europe que les meilleurs placements ne pouvaient rapporter de l'argent en conséquence de la condition de la Bourse, en raison de quelque "panique," pour me servir d'une expression usuelle, comme celle qui semble s'être emparée des courtiers relativement aux valeurs du chemin de fer du Pacifique canadien et autres valeurs.

En parlant de cette question, qu'il me soit permis de faire allusion à ce qui me paraît être une position quelque peu absurde de la part de nos maisons de banque et de courtage, dans le but de démontrer le danger qui pourrait résulter pour le pays de l'existence de nos institutions financières dans leur position actuelle, et de la dépendance complète du Canada vis-à-vis des capitalistes étrangers. Je demanderai aux honorables députés ainsi qu'au gouvernement de considérer quelques faits à ce sujet. Bismarck et l'empereur d'Allemagne savaient très bien où se trouvaient la grandeur et la sécurité de leur pays. Elle se trouvait dans la délinquance de leur pays de la servitude des capitalistes et des usuriers. Aujourd'hui l'empereur Guillaume d'Allemagne a accumulé pour son propre usage et pour l'usage de l'empire environ £40,000,000 en or. Nous savons que ce fait même augmente le prestige et la force de l'empire britannique. Nous savons aussi que le prestige extraordinaire des Etats-Unis est dû non-seulement aux vastes étendues de terrains, aux vastes ressources, à la population active et

intelligente de ce pays, mais aussi au fait que durant une guerre civile des plus meurtrières qui aient jamais affligé une nation, ce pays a pu se passer d'or étranger, en lançant un papier-monnaie de sa propre fabrication. Et, M. l'Orateur, si nous étions dans cette position et plus indépendants que nous le sommes aujourd'hui de l'or étranger, le gouvernement du Canada n'occuperait pas la position humiliante qu'il occupe actuellement. Les ruses et les intrigues de la compagnie du Grand-Tronc et des autres compagnies rivales n'auraient pu obstruer aussi facilement la politique adoptée de propos délibéré et dans le calme de la réflexion par le peuple canadien relativement au chemin de fer du Pacifique canadien.

Mais, M. l'Orateur, qu'avons-nous constaté? Le gouvernement s'est trouvé en face d'une difficulté. Il avait promis aux hommes d'affaires du Canada qu'en l'année 1886, le chemin de fer du Pacifique canadien serait construit d'un océan à l'autre, ce qui serait d'un grand secours pour la politique nationale qui a été adoptée pour protéger notre peuple, et qui a été suivie du développement de nos industries manufacturières et autres dans des proportions beaucoup plus grandes qu'auparavant. Le gouvernement a aussi promis aux immigrants que ce chemin serait terminé à cette époque pour leur plus grande commodité. Cette promesse a été proclamée non-seulement au Canada, mais encore dans la Grande-Bretagne et dans tous les autres pays de l'Europe d'où l'immigration peut nous venir, et on a cru, avec raison, que cela était une preuve de la vigueur et de la vitalité du peuple canadien.

Je dis donc que le gouvernement s'est trouvé en face de cette difficulté, et il lui a été impossible de maintenir l'honneur et le prestige du Canada autrement qu'en venant devant cette Chambre et en demandant aux représentants du peuple de voter l'avance demandée pour permettre à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien de remplir ses obligations—non sous forme de gratification, mais sous forme de prêt—jusqu'à ce qu'il y ait sur les marchés monétaires du monde un peu plus de confiance dans la réussite du projet de construction de notre grand chemin de fer du Pacifique canadien. C'est un fait reconnu de tous les hommes du commerce dans le pays, que sans le dépôt d'environ \$15,000,000 dans les banques du Canada comme garantie, la dépression en Canada serait aujourd'hui beaucoup plus terrible qu'elle ne l'est, et il peut se faire qu'un grand nombre de gens se seraient trouvés sans emploi, parce que les banques se seraient trouvées dans l'impossibilité de donner aux hommes d'affaires les facilités ordinaires d'escompte. Et pourquoi cela est-il arrivé? Cela provenait en partie du fait que l'esprit d'entreprise du peuple avait été stimulé par la promesse que le chemin serait rapidement construit.

M. l'Orateur, nous avons eu quelque expérience de la dépression causée par le manque de cette prévoyance intelligente qui caractérise le gouvernement actuel pendant les sombres jours où les honorables députés de l'opposition étaient au pouvoir. Nous nous rappelons très bien la misère dont le peuple a souffert de 1874 à 1878. Le souvenir de cette période terrible semble hanter l'imagination de l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) comme un cauchemar horrible. Il n'a pu s'empêcher d'en parler en discutant la question du chemin de fer du Pacifique Canadien, l'autre soir. Nous nous rappelons tous comment il a tiré de son vaste cerveau l'assertion qu'un certain homme politique lui a dit que le meilleur moyen de raconter une histoire est de faire une narration historique; et afin de donner à la Chambre un exemple de ce précepte, il s'est efforcé de nous faire croire que la stagnation qui avait eu lieu à cette époque a été causée par les impôts imposés au peuple du pays grâce aux dépenses folles et extravagantes du gouvernement qui a précédé celui de l'honorable député d'York (M. Mackenzie). Je n'ai pu m'empêcher de me rappeler la déclaration qu'il a faite lorsqu'il est allé emprunter de l'argent en Angleterre.

M. O'CONNOR.

Faisait-il une narration historique lorsqu'il est allé trouver les capitalistes de la Grande-Bretagne et qu'il leur a montré le beau côté de la médaille et lorsqu'il leur a dit que tout l'argent dépensé par le gouvernement de sir John A. Macdonald avait été dépensé pour des améliorations utiles et profitables pour le pays? Mais, M. l'Orateur, lorsqu'il est revenu au pays il a fait une narration historique et il a dit à la Chambre et sur tous les tribunaux ce qu'il a répété hier soir que la dette du pays avait été augmentée grâce aux dépenses folles et extravagantes d'un gouvernement antérieur. Je n'ai pu m'empêcher de songer que, s'il n'avait pas eu l'intention de faire une narration historique, il aurait parlé des dépenses folles et extravagantes des écluses du Fort Frances, du havre de Goderich, des rails d'acier, et autres dépenses folles et extravagantes qui ont fait peser de lourds fardeaux sur le peuple et qui, aujourd'hui même nous écraseraient encore de leur poids, sans le succès du programme adopté par le gouvernement actuel.

Je vais parler d'un autre point relativement à la question de savoir s'il serait sage et s'il serait avantageux pour le Canada que ce chemin soit construit aussi lentement qu'il le sera si cette avance n'est pas faite à la compagnie. Je parlerai d'abord des intérêts de la province d'Ontario. Bien que je ne croie pas qu'il soit nécessaire de parler d'aucune province en particulier à ce sujet, car je crois que ce qui sera avantageux pour toutes les provinces sera avantageux pour chacune d'elles, cependant il n'est pas difficile de prévoir quel serait le résultat pour l'Ontario. Nous nous rappelons tous que grâce à la pression exercée par le Grand-Tronc, le chemin de fer du Pacifique canadien était presque tombé entre les mains de cette compagnie, et que le Grand-Tronc menaçait ainsi le pays d'un monopole gigantesque. Nous savons très-bien que toutes les municipalités importantes d'Ontario ont donné des bonis considérables aux chemins de fer rivaux; nous nous rappelons tous avec quelle éloquence l'honorable chef de l'opposition dans la législature locale a présidé dans cette législature les résolutions relatives aux chemins de fer, et nous savons avec quelle unanimité le peuple a approuvé son action.

Quelle était la raison la plus péremptoire de ces résolutions? Tout simplement que nous possédions avoir des chemins de fer faisant concurrence au Grand-Tronc. J'ai été étonné d'entendre l'honorable député de Wellington-Nord, qui demeure dans une ville où il a été à même de constater l'importance d'avoir deux lignes de chemin de fer au lieu d'une seule, dans une ville où ses concitoyens ont voté des sommes énormes non-seulement pour avoir le chemin de fer du Grand-Tronc, mais encore le chemin de fer du Pacifique canadien, maintenant le chemin de fer Toronto, Grey et Bruce—se servir des arguments dont il s'est servi. Pour démontrer que cette question est suivie avec beaucoup d'intérêt par la population d'Ontario, je tirai tout simplement un extrait d'une lettre que j'ai reçue avant que ces résolutions nous eussent été soumises—avant l'époque où le gouvernement nous ait dit quelle était l'aide qu'il entendait donner au chemin de fer du Pacifique canadien. Mon correspondant, qui fait beaucoup d'affaires dans mon comté, m'écrivit.—

J'espère que l'on trouvera un moyen d'assurer l'achèvement du chemin pour 1886, vu que le Canada serait livré à un maître cruel s'il était abandonné à la tendre merci du Grand-Tronc. J'espère que le plan qui sera adopté assurera l'achèvement immédiat de tout le chemin.

Nous savons tous quelle a été le résultat de l'absorption du Grand-Occidental par le Grand-Tronc. Nous savons tous que dès que cela a été fait, le prix de transport ont augmenté dans toutes les parties de la province d'Ontario. Ceci veut dire que chaque cultivateur d'Ontario est obligé de payer un prix plus élevé pour le transport de ses grains sur les marchés de l'univers, et si le Grand-Tronc eût réussi à absorber le chemin de fer du Pacifique canadien et à obtenir par ce moyen le monopole de toutes les affaires de l'Ouest, chaque cultivateur du Nord-Ouest aurait été obligé d'ac-

cepter de cinq à dix cents de plus par boisseau de grain, de moins que s'il en eût été autrement; de fait cela eût voulu dire la destruction de la prospérité du Nord-Ouest. Quelle a été la ligne de conduite du Grand-Tronc dans le passé? A-t-il jamais témoigné sa reconnaissance au peuple du Canada pour lui avoir prêté \$15,000,000 en argent?

En abordant cette question je dois dire que je crois que le peuple du Canada désire maintenir l'honneur et l'intégrité de notre pays—qu'il est tout aussi important que nous soyions considérés à l'étranger comme étant aussi intègres en parlement que dans nos affaires ordinaires de la vie—que nous devons nous efforcer de perpétuer le nom et la réputation qui sont la grandeur de l'Angleterre, l'honnêteté et l'intégrité de ses marchands. Ces qualités caractérisent le peuple du Canada. Je ne veux pas me montrer trop sévère à l'égard du Grand-Tronc, je sais que le peuple anglais nous a donné son argent pour construire le chemin et qu'il en attendait de beaux bénéfices; mais lorsque nous nous rappelons la manière extravagante dont l'argent a été dépensé, lorsque nous nous rappelons qu'aujourd'hui un grand nombre des hommes riches du pays doivent leurs fortunes à la manière extravagante dont cet argent a été dépensé, lorsque nous nous rappelons que ce chemin n'a pas coûté moins de \$130,000 par mille, sans qu'on ait eu à rencontrer des difficultés comme celles qui se trouvaient sur la rive nord du lac Supérieur et dans les montagnes Rocheuses, lorsque nous nous rappelons ces faits, nous devons en conclure qu'il serait injuste de demander au peuple de souffrir éternellement en conséquence des dépenses extravagantes relatives à la construction de ce chemin, et je ne crois pas que ceux qui ont d'abord placé leurs capitaux dans l'entreprise du Grand-Tronc s'en trouveraient mieux si la Chambre refusait de prêter ces \$22,000,000 au chemin de fer du Pacifique canadien.

Tout en désirant, cependant, comme tout honnête homme doit le désirer, voir le Grand-Tronc prospérer autant que possible dans toutes les entreprises légitimes, je crois qu'il est injuste de demander au Canada de payer pour ses folles dépenses. De plus le chemin de fer du Grand-Tronc doit s'en prendre en grande partie à lui-même si le peuple d'Ontario et le peuple des autres provinces ne regarde pas sa domination en Canada d'un très bon œil. Dans chaque occasion il a toujours été prêt à augmenter les péages dans des proportions énormes. On peut parler des communications par eau entre Toronto et Montréal, mais nous savons que dès que ces communications sont interrompues par les glaces, la compagnie augmente presque du double les prix de transport, comme cela est à la connaissance de tous les hommes d'affaires d'Ontario.

Non-seulement elle fait cela, mais elle donne la préférence à ses propres favoris qui sont dans le commerce. Il est vrai que l'année dernière, un nombre considérable des hommes d'affaires d'Ontario sont venus ici; mais je répète ce que j'ai déjà dit devant le comité des chemins de fer, que plus de la moitié de ces hommes ont été amenés ici parce qu'ils n'osaient pas rester chez eux.

Plusieurs personnes m'ont parlé d'hommes engagés dans les affaires, qui avaient à se plaindre de griefs très sérieux et très graves de la part du Grand-Tronc, et qui cependant ont eu peur de rester chez eux. Quelques-uns sont restés, un bon nombre sont restés. On les a poussés et poussés d'une façon qui n'était pas très délicate dans tous les cas de venir ici.

De plus, M. l'Orateur, ne doit-elle pas se reprocher d'avoir détruit autant qu'elle l'a fait les effets de la politique nationale sur les intérêts agricoles d'Ontario? Quels sont les faits aujourd'hui? Bien que par le tarif on ait imposé 50 cents sur chaque baril de farine et 15 cents sur le blé, cependant, grâce aux avantages qu'elle a donné aux cultivateurs américains sur les cultivateurs canadiens pour le transport de leurs produits, le droit de 50 cents par baril de farine s'est trouvé à peu près nul. J'ai constaté, M. l'Orateur,

qu'elle a établi, sur le transport de Saint-Louis à Montréal, un tarif de 42 cents par baril de farine, tandis que de la ville de Guelph, dans mon comté, à Montréal, elle exige 45 cents par baril. Son tarif de Chicago à Montréal est aussi moins élevé.

De cette façon je dis qu'elle a mis en oubli les intérêts du peuple de ma province et ceux de la population des autres provinces, et aujourd'hui elle se trouve en face avec le fait que le peuple en est arrivé à la conclusion que ce serait la chose la plus dangereuse pour le peuple du Canada si le chemin de fer du Grand-Tronc devenait propriétaire du chemin de fer du Pacifique canadien.

Y a-t-il d'autres raisons pour lesquelles le peuple d'Ontario désire la construction de ce chemin et son achèvement dans le délai le plus court possible? Les honorables messieurs de l'opposition ont parlé de cette partie du chemin qui traverse les montagnes Rocheuses, et ils ont affirmé que la construction de cette partie pourrait être retardée. Ils ont aussi parlé, mais très peu, d'une autre partie difficile du chemin—de cette partie située entre la Baie du Tonnerro et Callander, au nord du lac Supérieur. Les gens d'Ontario croient qu'il est d'un intérêt vital pour eux qu'ils aient le plus tôt possible des communications avec le Nord-Ouest. On le leur a promis. Ils attendent l'accomplissement de cette promesse. Et le peuple du Manitoba désire que cette partie du chemin soit construite le plus tôt possible afin d'avoir des communications en hiver avec la province d'Ontario. Ces colons savent très bien que le Nord-Ouest est surtout adapté à la production de la farine, que leur blé fait la meilleure farine du monde, et ils savent très bien aussi qu'un bon nombre de moutiers d'Ontario tiennent beaucoup à avoir leur blé pour le convertir en farine. Donc leurs intérêts sont intimement liés à l'achèvement rapide du chemin, et cela me paraît étonnant de voir que parmi les députés du Manitoba il puisse y en avoir un seul qui hésite sur la ligne de conduite qu'il doit adopter en cette occasion.

En parlant des intérêts d'Ontario dans ce rapport, je dois tout simplement attirer l'attention du gouvernement sur un fait. On prétend que le raccordement entre Ontario et le chemin de fer du Pacifique canadien doit être fait au moyen de la construction d'un chemin de Gravenhurst à Callander. Maintenant, d'autres personnes m'ont demandé—et cela me semble une question assez pertinente: Pourquoi ce raccordement ne se ferait-il pas avec la jonction de Sudbury au lieu de celle de Callander? On épargnerait ainsi quinze à vingt milles, quelques-uns disent de trente à quarante, mais je pense qu'il en serait au moins vingt milles. Cela raccourcirait la distance et cela constituerait à la longue un avantage considérable pour les manufacturiers d'Ontario et pour les grands producteurs de blé du Nord-Ouest, et je crois que le gouvernement devrait ne pas perdre de vue ce point important.

Je crois que mon honorable ami le chef de l'opposition devrait hésiter un instant, avant que de passer corps et bien, je pourrais dire—car il ne peut être considéré comme faisant autre chose,—à ceux qui désirent nous livrer à la merci d'un monopole gigantesque. Je crois que ce serait la plus grande erreur qu'il a jamais commise de sa vie. Je me rappelle qu'il y a quelques années, j'ai eu l'honneur de recevoir la visite de l'honorable député dans mon collège électoral, et que ses assemblées étaient annoncées dans toute l'étendue du comté, et dans le comté voisin, et dans l'avis il était appelé *Big Edward*—le grand homme d'Etat du Canada. Je me rappelle très bien les milliers de personnes qui se sont réunies pour entendre cet honorable monsieur à une époque où l'honorable député de York Est était au pouvoir, et je me rappelle aussi leur enthousiasme relativement à la conduite future de l'honorable monsieur et aux réformes qu'il devait inaugurer dans le pays s'il en avait l'occasion.

Il me semble que c'est terminer sa carrière d'une façon humiliante, que de se faire, comme aujourd'hui, l'avocat—je

n'emploie pas cette expression dans le sens d'avocat payé, ni de conseiller, mais l'avocat en parlant—d'un programme suivi par le Grand-Tronc, et qui veut dire l'absorption du chemin de fer du Pacifique canadien et la création d'un monopole gigantesque de chemins de fer en ce pays. Il ne peut y avoir aucune excuse pour lui, il n'y a aucun moyen possible pour lui d'expliquer une semblable conduite, excepté un seul, c'est-à-dire que cela pourrait bien être un moyen—mais ce serait une façon très dispendieuse de le faire—ce serait d'amener un état de choses que tant de personnes en Canada désirent, l'exploitation des chemins de fer du Canada par le gouvernement fédéral.

J'espère qu'il posera bien les choses, qu'il hésitera, qu'il s'efforcera dans tous les cas de laver une tache que l'on prétend à tort ou à raison être attachée à son parti, ou à quelques chefs de son parti, la réputation, je puis dire, qu'ils sont prêts en toute occasion qui se présente à vendre les intérêts de leur pays. Je ne fais pas allusion à aucun membre de cette Chambre, je ne voudrais pas le faire, mais à d'autres en dehors, à quelques-uns des forts tireurs de ficelles, dont on a dit, je ne prétends pas que ce soit avec raison, qu'ils sont prêts en aucun temps à vendre leur pays, à vendre les plus chers intérêts de leurs pays, pour le succès de leur parti, afin de faire monter leur parti au pouvoir. J'espère que l'honorable député essaiera par sa conduite sur cette question, de détruire cette impression dans l'esprit du public. M. l'Orateur, avant de m'asseoir, je désire référer à un paragraphe du journal le *Globe*.

On a dit que le journal le *Globe* est l'organe gagé du chemin de fer le Grand-Tronc, et qu'il formule le programme du parti réformiste; je ne crois pas cela, car si c'était vrai, le parti réformiste ne serait plus qu'un composé d'avocats politiques du chemin de fer le Grand-Tronc—chose que je ne crois pas. Cependant, on trouve dans ce journal, à la date de vendredi dernier, 15 février, un article remarquable intitulé: "Est-ce une crise?" Il y est question d'un article de la *Minerve*, dont il cite ce qui suit:

Avant même de demander s'il est juste d'accorder une somme si considérable, nous voulons savoir ce qui va nous être laissé. Si la situation financière ne permet pas les deux choses, nous disons alors qu'en vérité le Pacifique n'a pas plus droit que nous et qu'il attendra comme nous, ou viendra après nous.

Puis le rédacteur continue de dire à ce sujet:

S'il y a une chose dont les conservateurs canadiens français s'enorgueillissent, c'est leur dévouement à leurs propres droits provinciaux, et il n'est pas improbable qu'ils prennent une ferme attitude contre sir John en cette circonstance. S'ils jugent à propos de le faire, ils peuvent sauver et épargner au Dominion une grande calamité.

Je suppose que la calamité dont on parle ici, c'est le maintien au pouvoir du parti conservateur.

Pourquoi ne pourraient-ils pas s'unir une fois aux libéraux canadiens français pour aider à M. Blake à mettre un frein aux flots qui menacent de nous submerger tous, et après que ce péril national sera évité, qu'ils fassent valoir leurs griefs avec la confiance qu'il ne leur sera fait aucun tort.

Maintenant, M. l'Orateur, nos compatriotes canadiens français connaissent mieux que moi les intérêts de leur province, et il serait inconvenant de ma part d'en parler. Mais, M. l'Orateur, en ma qualité d'admirateur de mes concitoyens français, je ne puis m'empêcher de considérer cet article comme une des plus fortes et des plus grossières injures qui aient été lancées à la population française de ce pays. On m'a enseigné et on m'a enseigné pertinemment de considérer nos compatriotes français comme fidèles aux meilleurs intérêts de ce pays. Nous savons qu'ils se sont montrés tels en plus d'une occasion difficile depuis que le Canada est devenu une dépendance de la Grande-Bretagne. Je les ai toujours considérés, et je les considère encore tels, et je les considérerai toujours comme étant prêts à combattre pour les plus chers intérêts de ce pays, soit en prenant les armes ou autrement. J'ai toujours compris qu'ils sont d'une race honorable et chevaleresque, d'une race qui préférerait mourir plutôt que de sacrifier son honneur. Je regarde donc cet article comme

M. ORTON.

la plus grossière insulte qu'on pût faire à l'honneur de la population française.

Quand nous voyons dans un journal qu'on suppose exposer la politique des honorables messieurs de la gauche, un article comme celui que je viens de lire, cela suffit pour inspirer à tout homme honorable et honnête, le plus profond mépris pour ceux qui consentent à s'abaisser à de tels moyens que ceux indiqués dans les mots que je viens de lire. Avant de reprendre mon siège, je désire dire un mot d'une chose dont mon honorable ami de Lambton-Ouest a parlé: l'émigration aux Etats-Unis. J'ai été peiné de le voir faire ce que ses confrères siégeant de l'autre côté de la Chambre ont fait si souvent: essayer de décrier ce pays. S'il s'était rendu les faits familiers, il aurait su qu'on a fait une enquête à Port-Huron pour savoir ce qu'est l'émigration réelle, et qu'au lieu des chiffres 80,000 et 100,000 dont nous avons coutume d'entendre parler par nos honorables adversaires, il n'y a pas eu, dans le cours des trois dernières années, une moyenne d'émigration de ce pays de plus de 4,000. Cela a été démontré d'une façon satisfaisante et concluante après l'enquête la plus minutieuse.

Il y a un ou deux autres points relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien qui, je crois, sont dignes de l'attention de la Chambre; il s'agit pour l'un de ce sur quoi on a appelé notre attention cette après-midi. On a demandé pourquoi on s'était servi de la gendarmerie à cheval pour pacifier les troubles causés par les sauvages dans la Colombie-Britannique. Nous savons que dans le cas d'une immigration considérable de blancs dans cette contrée, il est possible que les sauvages, qui sont en grand nombre dans la Colombie-Britannique, nous donnent de la tablature. S'il se produit aucune perturbation de cette espèce, n'est-il pas sage, et n'est-il pas dans l'intérêt du Dominion, en vue des difficultés possibles, que ce chemin de fer soit construit aussi rapidement que possible, de façon à nous mettre en communication facile avec cette région? Puis, il y a un autre point digne de considération.

Il s'agit du système d'entrepôt que nous avons actuellement et d'après lequel nous pouvons transporter nos produits du Canada au Manitoba et au Nord-Ouest, ce qui est un privilège à nous accordé par les Etats-Unis en vertu du traité de Washington. Dans deux ans à partir d'aujourd'hui, nous nous attendons à ce que la population des Etats-Unis, par l'entremise de ses représentants, vienne à nous et nous demande d'examiner de nouveau les conditions de l'arrangement intervenu entre ce pays et le Canada, en y comprenant, entre autres, cette affaire.

Si le chemin de fer du Pacifique canadien n'est pas construit d'ici à deux ans, nous aurons encore à demander comme faveur aux Etats-Unis de nous donner le système d'entrepôt, afin de nous permettre de faire passer nos marchandises par les Etats-Unis pour aller au Manitoba et au Nord-Ouest. Pendant que si nous faisons ce prêt et si ce chemin est complet en deux ans, quand les Américains s'adresseront à nous pour la négociation d'un autre traité, nous ne serons pas obligés de leur demander de nous accorder de nouveaux les facilités que nous offre le système d'entrepôt.

Il me semble, M. l'Orateur, que lorsque nous prenons en considération que ces propositions parlent d'un prêt et non d'un boni; quand nous prenons en considération qu'on ne nous demande pas de dépenser de l'argent pour lequel nous ne recevrons pas pleine valeur; quand nous prenons en considération qu'à l'époque où le Canada était relativement pauvre, alors que notre revenu était très restreint, nous avons prêté au chemin de fer le Grand-Tronc \$15,000,000, et que nous n'avons pas encore reçu un sou de remboursement; si nous nous rappelons que la demande qu'on nous fait de prêter vingt-deux millions et demi au chemin de fer du Pacifique canadien, n'est qu'une bagatelle comparée au prêt que nous avons fait au chemin de fer le Grand-Tronc à l'époque de notre débilite financière, je crois que nous ne

devons aucunement hésiter à accéder aux propositions du gouvernement.

Je me souviens qu'il y a quelques années seulement, le gouvernement des États Unis a donné quelque chose comme \$70,000,000 pour l'Alaska, pays de glace et de neige qui n'a pas de sol cultivable, et qu'ils considèrent qu'ils l'ont eu à très bon marché. Si nous regardons la construction du chemin de fer du Pacifique canadien comme un moyen de développer le Nord-Ouest, qui contient des millions et des millions d'acres du sol cultivable le plus riche du monde, où l'on peut cultiver le blé plus facilement que partout ailleurs sous le soleil, il me paraît petit de la gauche de s'opposer ainsi au prêt proposé.

En terminant, je dois dire que c'est mon opinion que les intérêts généraux du pays, que les intérêts de chaque province, que le prestige et l'honneur du Canada exigent que tous les membres de cette Chambre qui veulent sincèrement servir leur pays votent en faveur des propositions qui nous sont actuellement soumises.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. CAMERON (Huron): Je ne me propose pas, à ce qu'on peut appeler cette heure avancée de la discussion, d'examiner d'une façon détaillée les raisonnements faits par les honorables députés qui siègent de l'autre côté de la Chambre. De fait, lorsqu'une question, si importante qu'elle soit, a été débattue pendant trois ou quatre soirs successifs, tout ce qu'on peut raisonnablement dire pour et contre la question a été dit. Je suis d'accord jusqu'à un certain point avec ce qu'a dit l'honorable ministre des chemins de fer l'un de ces soirs, en réponse au discours fait par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), lorsqu'il a exprimé l'opinion que pratiquement le débat a été clos le soir où l'honorable ministre a soumis ses propositions à la Chambre. Pratiquement, le débat a pris fin lorsque a été terminé le magnifique discours prononcé par l'honorable député de Durham-Ouest. Autant que j'ai pu comprendre, et j'ai écouté avec beaucoup d'attention ce qui a été dit des deux côtés de la Chambre, personne parmi nos adversaires a tenté de s'attaquer à la masse de faits et de chiffres soumis à la Chambre par cet honorable député. Cela étant acquis, je conviens avec l'honorable ministre que le débat était pratiquement clos, et ceux d'entre nous qui ont la malchance de discuter la question à une période si avancée, ont toujours le désavantage que la question a été épuisée complètement, que tous les arguments de chaque côté ont été produits. Je ne me propose pas de faire longuement l'examen des raisons émises par tous les honorables messieurs qui ont pris la parole pour défendre la politique du gouvernement. Si l'on a fait face à l'honorable ministre des chemins de fer dans l'attitude qu'il a prise, et si on lui a répondu; si l'on a répondu aux prophéties et aux prédictions que cet homme habile et éloquent a faites à cette Chambre en 1880-81, alors qu'il soumettait ses propositions originales au sujet de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, tous les discours qui ont été faits par ceux qui l'ont suivi ont eu leur réponse, attendu qu'ils n'ont fait rien autre chose que de répéter régulièrement ce que l'honorable monsieur a dit, et d'affaiblir avec autant de régularité ce qu'il avait soutenu. Je n'ai qu'un mot ou deux à dire à l'honorable monsieur qui m'a précédé. Je n'entreprendrai pas de répondre à ses raisonnements ni de prendre la contre-partie de ce qu'il a soutenu. Je ne suis pas pour examiner ce soir le système de banque de ce pays; je ne parlerai pas de l'opportunité d'établir des banques agricoles; je ne dirai pas grand-chose de la nature du sol entre Brandon et le sommet des montagnes Rocheuses, dont a parlé l'honorable préopinant, et, par conséquent, je ne me propose pas de suivre l'honorable monsieur dans son argumentation prétendue. Il y a une chose qu'il a dite que je désire con-

treindre. Vous vous souvenez, M. l'Orateur, que mon habile prédécesseur dans la représentation de Huron-Sud a été signalé par l'honorable monsieur comme un charlatan, comme un saltimbanque, comme un aventurier politique, et c'est à cet honorable monsieur, d'après l'honorable préopinant, qu'il faut attribuer le mécontentement qui règne aujourd'hui dans le territoire du Nord-Ouest.

M. l'Orateur, je ne savais pas que mon ami, M. Greenway, avait une influence si extraordinaire dans ce pays, qu'il pût pétrir et façonner l'opinion publique de la manière décrite par l'honorable député. Je connais M. Greenway depuis plusieurs années; il a été longtemps mon adversaire en politique, mais je dis que c'est outrageusement maltraiter la déconce ordinaire que de soutenir qu'il est un charlatan ou un aventurier politique. Je dis de plus en réponse à l'accusation portée par l'honorable monsieur, que M. Greenway a été élu comme conservateur, et qu'il est venu dans le parlement et qu'il a accordé son appui au parti libéral,—je dois dire en justice pour M. Greenway qu'il n'a pas été élu comme conservateur, mais comme indépendant,—qu'il a jugé à propos de voter en faveur du parti qui, dans son opinion, administrerait mieux les affaires dans l'intérêt du pays. Il est venu au parlement; il a écouté et il a jugé par lui-même; et après avoir vu et entendu, il a jugé à propos de se mettre du côté du parti libéral. Nombre de grands hommes ont changé de convictions politiques. Mon honorable ami, l'homme au perpétuel doux sourire, a changé ses opinions politiques—beaucoup de ceux qui siègent de ce côté-là de la Chambre ont changé de politique. Je ne pense pas qu'il soit mal à un homme et que cela puisse faire mettre en doute son honnêteté que d'avoir changé ses opinions politiques. Il n'y a pas de plus grand fou que celui qui n'apprend jamais rien. M. Greenway a appris à faire ce qui est juste, et la seule différence qu'il y a entre lui et l'honorable ministre des finances, c'est que ce dernier a appris à mal faire. Je ne saurais convenablement entrer dans le débat de la question soumise à la Chambre sans féliciter nos honorables adversaires au sujet de la merveilleuse harmonie qui paraît régner sur les banquettes ministérielles, de la singulière unanimité de sentiment qui semble exister entre les différents membres et les divers organes du gouvernement en dehors du parlement. On serait anxieux de savoir si l'ancien esprit de rivalité qui existait naguère entre le secrétaire d'Etat et mon ami toujours aimé et estimé, le ministre des travaux publics—si ces combats et ces duels politiques qui formaient la partie mesquine de la guerre intestine du cabinet ont pris fin—si cet esprit s'est harmonisé et si une complète sympathie s'est établie entre eux. Peut-être que oui; mais il est tout à fait évident qu'il n'ont pu concilier les opinions exprimées par les organes du parti au dehors avec celles énoncées par les honorables messieurs eux-mêmes. On peut croire, d'après ce que mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Girouard) a dit l'autre soir, que les difficultés ne sont pas encore toutes réglées. On serait plutôt porté à croire, après les dénonciations foudroyantes que nous entendons quelquefois exhaler dans la chambre des pairs canadiens, et répercutées sur les tréteaux, contre le secrétaire d'Etat, que toutes ces petites difficultés ne sont pas encore réglées. Cependant l'honorable monsieur siège là; il occupe un siège dans le cabinet des ministres; il s'assied sur les banquettes du trésor malgré toutes ces rivalités et toutes ces jalousies, malgré les dénonciations de la presse qu'il contrôle lui-même; il est là et l'on se demande comment il se fait qu'il y soit. Il siège cependant en qualité de ministre de la couronne. J'ai toujours admiré le génie, l'habileté et le pouvoir de contrôler les hommes qu'a le premier ministre. C'est un des traits de son caractère qui n'a de semblable chez aucun homme dans tout le Dominion. Mais je crois que les honorables messieurs ont en ce moment quelques légères difficultés. Ses collègues peuvent lui être soumis; ils peuvent céder quand il exerce sur eux la pression voulue; ils peuvent lui prêter le secours d'une main hésitante pour

accomplir les divers projets qu'il caresse, mais je crois pourtant que l'honorable monsieur a devant lui une tâche difficile.

Il n'a pas reposé sur un lit de roses pendant les quatre dernières semaines; et après le travail du jour, durant cette période, il ne s'est pas doucement confié aux bras de Morphée. Comment pouvait-il, avec le secrétaire d'État d'un côté, flanqué de la *Minerve* et du *Monde*, qui, dans la grande province de Québec, dénoncent le ministère comme malhonnête et le ministre des chemins de fer comme un homme tout à fait incapable. L'honorable monsieur a ses difficultés, ainsi que je l'ai dit, il a des choses difficiles à faire, et j'ai des sympathies pour lui. Il a le belliqueux député de Cumberland; il a le suave monsieur toujours souriant qu'on appelle l'honnête ministre des finances. Il a le bel homme de London, il a le vaillant homme du comté de Québec, ainsi que le non moins beau ni moins vaillant homme de Compton. Puis, il a le ministre des travaux publics et le secrétaire d'État, et j'en appelle à vous, M. l'Orateur: ne font-ils pas à eux tous un musée de curiosité? Il y a là des oiseaux de rare et de noble plumage, et vivants et empaillés. Puis il a les organes de son parti qui le dénoncent et déclarent le ministre des chemins de fer incapable.

Je ne suis pas d'accord avec les organes sur ce sujet. Je dis que le ministre des chemins de fer est tout à fait capable, qu'il est toujours capable de prendre soin de lui et qu'il prend soin de lui. Je répète que je ne suis pas d'accord avec les organes du parti pour dire que le ministre des chemins de fer est incapable, ou qu'il a fait preuve d'incompétence en soumettant les propositions qui ont été présentées à la Chambre. Mais ce ne sont pas les seuls éléments de discorde—de fait, on ne trouve partout que des éléments de discorde. Par exemple, mon honorable ami venu de Jacques-Cartier a lancé l'autre soir une bombe au milieu de cette famille heureuse. Qu'il me soit permis de dire à mon honorable ami qu'il est dangereux de porter de la dynamite sur soi lorsqu'on vient dans le parlement. C'est une matière explosive, et elle peut faire explosion dans un temps inopportun et détruire ses amis.

Le discours de l'honorable monsieur, l'autre soir, a brillamment illustré la chose. Maintenant, M. l'Orateur, si vous aviez eu la chance d'occuper le siège que j'avais l'autre soir quand mon ami était à faire voir—et à faire voir honnêtement—la position anormale dans laquelle le secrétaire d'État était placé, alors que l'organe qu'il possède et qu'il contrôle dénonçait le gouvernement de la façon la plus énergique à cause des propositions soumises à la Chambre par l'honorable ministre des chemins de fer—si, dis-je, vous eussiez siégé à ma place et si vous aviez vu la contenance du secrétaire d'État et du premier ministre, vous auriez été d'accord avec moi pour dire qu'ils formaient un bon sujet d'étude pour un physionomiste. Un photographe aurait fait une fortune en prenant le portrait de ces deux honorables messieurs à ce moment particulier; et Barnum, j'ose le dire, aurait donné des millions pour le tableau, car "il y avait là des millions." Mon honorable ami de Queen, I. P.-E. (M. Brecken), est un autre porteur de dynamite, et, dans l'explosion de son ardente éloquence, il a jeté, l'autre soir, dans les rangs de ses amis, une bombe qu'ils n'ont pas aimée du tout; les éclats n'en ont pas rejailli de ce côté-ci de la Chambre, mais ils sont restés de l'autre côté, auquel le projectile était pertinemment adressé. Voyons maintenant quel est le résultat de tout ce brouhaha, de tout ce léger tapage, de toute cette petite querelle. Pendant que nous sommes ici à écouter l'expression des opinions divergentes qui existent chez les membres du gouvernement; pendant qu'ils exposent leurs griefs et qu'ils lavent leur linge sale dans le parlement, que font les membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique? Ils regardent tranquillement du haut de la galerie le duel qui se fait sur le parquet du parlement—heureux, satisfaits et contents de leur position.

M. CAMERON (HURON).

tion, car ils savent parfaitement bien qu'ils ont arrangé les choses de telle façon qu'il est difficile pour eux de perdre. Comme Iago, dans la tragédie, ils peuvent bien dire: "Que Cassio tue Roderigo ou que Roderigo tue Cassio, ou qu'ils se tuent tous les deux," il faut que la compagnie du chemin de fer gagne.

Maintenant, M. l'Orateur, quand nous sommes engagés dans un débat de ce genre, on s'attend à entendre des arguments qui portent sur la question. En ma qualité de député indépendant, je vous sou mets cette proposition: dans votre longue carrière parlementaire, avez-vous jamais entendu discuter sur le parquet de la Chambre une grande question, alors que le parti libéral lutait contre le parti conservateur, lorsque le parti libéral disait qu'il pensait qu'il y avait de l'autre côté de la Chambre quelque projet de spéculation et lorsque nos honorables adversaires tentaient de défendre cette spéculation; quand le parti libéral a essayé d'exposer quelque fraude réelle ou supposée perpétrée par le gouvernement, et quand le gouvernement a entrepris de défendre ou de justifier cette fraude; au moment où l'on imposait au parlement une législation contraire aux plus chers intérêts du pays; quand le parti libéral signalait ce danger et que nos adversaires défendaient leur position—avez-vous, dis-je, en de pareilles occasions, entendu le gouvernement, alors qu'il sentait qu'il n'y avait pas de réponse possible à l'accusation portée et qu'on ne pouvait contredire les avancés de la gauche—avez-vous, dis-je, jamais entendu le gouvernement répondre à de pareilles accusations, si ce n'est en adoptant l'ancienne manière, poussant le vieux cri de déloyauté et de manque de patriotisme? Je sais, M. l'Orateur, que grâce à votre expérience des douze ou quatorze années dernières, vous devez convenir avec moi que dans presque toutes les occasions et dans toutes les circonstances possibles, le seul argument invoqué par les honorables messieurs de la droite a été l'argument de la déloyauté. S'il y a quelque chose de mauvais dans leur politique et si vous le faites voir, vous manquez de patriotisme; s'il y a quelque chose de frauduleux que vous exposez, vous manquez de patriotisme; si vous n'approuvez pas telle ou telle partie spéciale de leur politique, vous manquez de patriotisme. Je veux une fois pour toutes faire voir la fausseté de ce genre de raisonnement.

Je ne pose pas comme règle qu'on doive attribuer du patriotisme à un parti parce que ce parti n'approuve pas la politique de l'autre parti; mais je dis que s'il y a un parti au Canada qui peut à bon droit être accusé de manquer de patriotisme et de loyauté, ce n'est pas celui qui siége de ce côté-ci de la Chambre. Je me propose de parler de la chose pendant quelques minutes. Je ne dis pas que cela se rapporte en particulier à la question soumise à la Chambre; ce n'est pour faire voir la position respective des partis libéral et conservateur, dont l'un expose et dont l'autre défend la conduite condamnable et la mauvaise administration. Si c'est manquer de patriotisme que de signaler les besoins du grand Nord-Ouest et les fautes commises par le gouvernement qui inaugure et applique sa politique dans cette contrée, que de critiquer cette politique; je reconnais qu'il y en a parmi nous susceptibles de telle faute. Je vais traiter cette question un peu au long et je vais renvoyer à nos honorables adversaires l'accusation de manquer de patriotisme. S'ils ne veulent pas de bouche admettre ce que je dis, ils en seront convaincus dans leurs cœurs. Je ne dis rien que je ne puis établir à votre entière satisfaction et à celle des honorables messieurs de la droite. Mon honorable ami de Richmond et Wolfe (M. Ives), pour qui j'ai le plus profond respect, dont le jugement est ordinairement sain et qui est un homme d'intelligence, s'est abaissé à ce raisonnement. J'ai bien aimé le premier discours de l'honorable ministre des chemins de fer au sujet de ces propositions, car pour la première fois de sa vie, il s'est abstenu d'accuser l'opposition de manquer de patriotisme. Il a fait preuve d'une civilité modérée; il n'a pas été agressif, mais il s'est conduit raisonnablement.

bien, et, somme toute, ce discours m'a surpris, venant de l'honorable ministre. Mais je reconnais la nature de l'homme; j'ai vu que s'il haussait de ton, il n'irait pas loin avant que la dynamite fit explosion. La chose a eu lieu lorsque mon honorable ami de Durham-Ouest (M. Blake) a demandé par sa motion des renseignements. J'ai vu l'honorable monsieur nourrir sa colère, en entretenir l'ardeur, et alors nous avons encore une fois entendu l'histoire du manque de patriotisme. Nous avons entendu le même vieil argument dont l'honorable ministre sait si bien se servir quand il veut soulever l'enthousiasme chez ses partisans. J'espérais, je comptais que ce débat se ferait sans récrimination de cette espèce, mais l'honorable monsieur a suivi l'exemple donné par l'honorable député de Richmond et Wolfe, et, naturellement, tous les autres honorables membres de l'autre côté, jusqu'au député de Wellington-Centre, ont fait la même chose précisément. Voyons ce qu'en cette occasion l'honorable député de Richmond et Wolfe a dit, et comment il pouvait justifier ces avancés. Il a dit :

Je soutiens que l'opposition faite par les honorables messieurs de la gauche contre cette entreprise a directement tendu à déprécier les garanties de la compagnie et à empêcher les capitalistes de placer leur argent dans la négociation de ces garanties. Cette opposition a eu aussi pour tendance d'empêcher l'immigration de venir en ce pays—non que les honorables messieurs de la gauche eussent cette intention, car je ne crois pas qu'ils pussent de propos délibéré prendre une attitude aussi anti-patriotique—mais la conduite qu'ils ont tenu a eu absolument ce résultat. De quelle façon les membres libéraux de cette Chambre ont-ils empêché les capitalistes d'acheter du stock? Ils l'ont fait en exagérant le coût de la construction du chemin de fer; en n'estimant pas à sa valeur la partie fertile de cette contrée dans notre pays; en exagérant la grandeur de la partie qui est couverte de montagnes; en disant tous les jours que la Colombie-Britannique est une mer de montagnes; en diminuant le chiffre de l'immigration; en exagérant le chiffre de l'émigration prétendue, et en n'estimant pas assez haut les recettes qui produiraient la vente des terres dans le Nord-Ouest. Comment ont-ils empêché l'immigration de se diriger vers ce pays? En disant que le chemin de fer du Pacifique canadien exige des taux de transport si élevés, en vertu de l'artificialité du monopole, et que des taux élevés seraient exigés par cette compagnie, qu'il est indifférent à celui qui va s'établir dans cette région d'avoir une abondante ou une pauvre récolte; ils l'ont fait en disant que les règlements faits par le gouvernement pour la tenure des terres dans le Nord-Ouest sont tellement injustes qu'il est impossible aux immigrants de prospérer sous l'opération de ces règlements, et que ceux qui s'y rendent se dirigent invariablement vers le Dakota et le Minnesota; et ils l'ont fait en faisant l'éloge des beautés du Dakota et des délices du Texas.

Je le demande à l'honorable monsieur, s'il est dans la Chambre ce soir, ou à l'honorable ministre des chemins de fer, quand et dans quelle occasion le parti libéral, comme parti, a-t-il exagéré le coût du chemin de fer? Eh! si jamais nous en avons exagéré le coût, c'est la faute de l'honorable monsieur. Nous avons pris nos chiffres dans l'état même fourni par l'honorable ministre et dans les rapports de ses ingénieurs; et s'il y a exagération dans l'affaire, comme le dit l'honorable député de Richmond et Wolfe, la responsabilité en revient à l'honorable ministre, à ses fonctionnaires, et non pas à nous. Quand n'avons-nous pas estimé à sa propre valeur l'étendue de la terre fertile dans le grand Nord-Ouest?

Sir CHARLES TUPPER. Est-ce que l'honorable monsieur veut que je lui dise quand le parti auquel il appartient a exagéré le coût de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien?

M. CAMERON. Continuez.

Sir CHARLES TUPPER. Je vais renvoyer l'honorable monsieur à l'exposé budgétaire fait par le ministre des finances de l'ancien gouvernement en 1874, dans lequel il trouvera que l'honorable monsieur a estimé le coût, de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien en dix ans, à \$150,000,000 ou à \$160,000,000.

M. CAMERON. Cela peut être, mais l'honorable monsieur a oublié à propos d'ajouter que les circonstances dans lesquelles se trouve le pays ont changé depuis lors. En 1874, l'honorable monsieur estimait les terres de choix dans le Nord-Ouest à \$4 et \$5 l'acre. A combien les estime-t-il aujourd'hui. Si son évaluation était alors juste, combi-

ne donne-t-il à la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour construire le chemin? Il lui donne près de \$200,000,000. L'honorable ministre est allé jusqu'à l'exposé budgétaire de 1874. Je ne vais pas aussi loin. Je ne m'occupe guère de cette histoire ancienne, excepté quand elle peut avoir quelque rapport avec la politique actuelle de l'honorable ministre. Je me propose ce soir de satisfaire l'honorable monsieur sur ce point, avant que j'aie fini de m'occuper de cette partie de la question. Je mets encore l'honorable monsieur au défi d'indiquer les circonstances dans lesquelles, en n'importe quel temps, le parti libéral a déprécié la valeur ou l'étendue de la zone fertile. L'honorable ministre sait bien—s'il ne le sait pas il devrait le savoir—que le parti libéral au Canada a toujours été favorable à l'acquisition du Nord-Ouest. Pourquoi? Est-ce parce que les terres n'étaient pas assez fertiles pour la colonisation? Parce que la contrée ne convenait pas aux immigrants? Non; nous nous montrions favorables à cette acquisition parce que nous croyions que les terres étaient fertiles et sans bornes, parce que nous croyions que nous n'avions qu'à ouvrir ce pays pour activer le mouvement de l'immigration venant de la métropole et des grands pays peuplés de l'Europe pour se jeter dans notre grand Nord-Ouest et en développer les ressources.

Sir CHARLES TUPPER. Est-ce que l'honorable monsieur veut que je réponde à l'instant à ce défi?

M. CAMERON. Si l'honorable monsieur veut rester tranquille un moment—

Sir CHARLES TUPPER. Je vais répondre à l'instant au défi de l'honorable monsieur et lui donner le jour et la date.

M. CAMERON. Je vois que j'ai touché une plaie vive, mais je ne suis pas pour me laisser écartor de mon raisonnement par des interruptions. Je ne suis pas pour écorcher tout à fait l'honorable ministre, mais je vais lui fournir assez d'occasion de me répondre quand le temps sera venu. Je lui demande encore,—et je veux que l'honorable monsieur me réponde non par de vaines déclamations ni par des assertions générales—d'indiquer dans quel temps, dans quel lieu et par quelles paroles le parti libéral a jamais diminué dans son estimation l'étendue, la valeur ou la fertilité du sol du grand Nord-Ouest.

L'honorable député de Richmond et Wolfe a dit que nous avions réduit le nombre des immigrants qui sont allés dans cette région. Quand l'avons-nous réduit? Le ministre des chemins de fer a dit qu'en treize ans, 214,000 personnes s'étaient rendues dans le Nord-Ouest. Je dis aujourd'hui aux honorables messieurs que n'uet été leur politique, politique destinée à retarder la croissance et le progrès du pays, politique qui a retardé sa croissance d'au moins vingt ans, la population, au lieu d'être de 214,000 dans les treize dernières années, aurait aujourd'hui atteint 1,000,000, et que si nous n'avons pas dans ce pays la population que nous devrions avoir maintenant, c'est simplement parce que le gouvernement a tellement mal administré et mal gouverné ce pays, que les émigrés ne voulaient pas s'y rendre. L'honorable député de Richmond et Wolfe a dit que nous avons exagéré l'exode. A-t-il lu la lettre publiée il y a quelque temps par un professeur de l'un des collèges de Winnipeg, disant qu'il avait visité le Dakota et donnant le nombre de Canadiens qu'il y avait trouvés? Je présume que l'honorable monsieur l'a lue.

L'honorable monsieur sait aussi bien que nous—il ne peut pas ignorer la chose—que l'émigration n'a pas pu être et n'est pas exagérée. Malheureusement pour les intérêts de notre population et du grand Nord-Ouest, elle a été très forte. L'honorable député de Richmond et Wolfe dit :

A part l'opposition faite par des membres de cette Chambre, M. l'Orateur, il y a eu l'opposition de la presse libérale, qui a répété à satiété les arguments des membres de cette Chambre touchant des points que j'ai mentionnés, et qui, étant moins contrainct, a été plus loin et a donné au monde la première nouvelle des ouragans, des sécheresses et des gelées

du Nord-Ouest ; et de crainte que le public ne remarquât pas ces nouvelles, on les a toujours insérées dans un endroit apparent sur la première page, et on y a appelé l'attention au moyen de titres en gros caractères.

On a en outre publié de faux essais faits au Nord-Ouest par des individus supposés ; et ces rapports ont été envoyés à une presse étrangère soudoyée pour déprécier le pays et le chemin de fer canadien du Pacifique.

L'honorable député de Cardwell y a aussi mis la main, mais je ne crois pas qu'il ait beaucoup amélioré la situation. Il a accusé le parti libéral et la presse libérale précisément de la même conduite. Si le pays a été décrié, si les avantages qu'il offre ont été rapetissés, si les émigrés ne s'y sont pas dirigés avec la rapidité et dans le nombre que nous aurions aimé à voir, j'accuse les honorables messieurs de la droite d'être la cause de cet état de chose. J'accuse leur politique et leur conduite des cinq dernières années d'être la cause directe de tous les malheurs,—si malheur il y a—qui sont arrivés au Nord-Ouest.

Si la propriété de cette gigantesque corporation a été dépréciée en valeur, si elle n'a pas pu disposer de son stock sur les marchés du monde, j'accuse les honorables messieurs de la droite d'être la cause de cela, grâce à leur politique, grâce à leurs avancés d'autrefois et à leur conduite actuelle. Je porte cette accusation contre nos honorables adversaires, et je me propose d'en faire la preuve par leurs propres paroles.

Tout le monde sait au Canada la position éminente qu'occupe le premier ministre. Avant qu'il prit son siège ce soir, je le félicitais dans les termes les plus forts possibles du pouvoir étonnant qu'il exerçait sur les hommes et de l'habileté avec laquelle il façonne l'esprit des gens et leur fait accepter ses manières de voir. Cet honorable monsieur est connu non-seulement au Canada. On le connaît à l'étranger comme un homme distingué. Il a été honoré de la part de notre gracieuse souveraine, d'une distinction qu'elle n'accorde qu'à peu de gens. Il est conseiller privé et chevalier du Bain. Il est trop connu dans le Canada. Il est connu dans le Royaume-Uni, de la Grande-Bretagne et d'Irlande. Son nom y est aussi familier que les mots les plus en usage, et chaque parole que l'honorable monsieur profère sur le parquet de la Chambre ou dans ses discours faits en public, ou sur les tréteaux, traverse l'océan et, là, elle est insérée dans les journaux du pays.

Par conséquent, je dis que si les paroles que l'honorable monsieur emploie sont dans l'intérêt du pays, si elles sont un éloge de ce dernier, elles ont tout leur poids et tout leur effet de l'autre côté de l'Atlantique ; et si elles tendent à décrier les hommes publics du pays, elles y ont également tout leur effet ; et lorsqu'on voit un homme public occupant cette position, avec toute la responsabilité qui repose sur ses épaules, occupant la haute position qu'il occupe, exprimer les sentiments dont je vais vous faire part, je crois que tout homme exempt de préjugés arrivera à la conclusion qu'il n'a rien fait pour établir le crédit du pays. En 1878, parlant comme chef de l'opposition, il a dit :

Nous n'avons pas de manufactures ; nous n'avons pas d'ouvriers. Nos ouvriers sont réduits aux Etats-Unis. Ces artisans canadiens augmentent la force, la puissance et la richesse d'une nation étrangère, au lieu d'accroître les nôtres.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ecoutez ! écoutez !

M. CAMERON : Voilà ce qu'a fait l'honorable monsieur. Il répète aujourd'hui la même chose. Que lui importe que ses déclarations fassent du bien au pays, ici ou à l'étranger, pourvu qu'il serve par là ses petites et mesquines fins politiques ? Cela ne lui fait rien, et c'est là l'esprit qui anime l'honorable monsieur. Il se met, dans le même discours, à faire des éloges des Etats-Unis, qu'il représente comme un beau pays à habiter, où tout le monde est prospère, et où tous les ouvriers ont de l'emploi.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ils avaient une politique nationale.

M. CAMERON (Huron).

M. CAMERON : Puis il compare ce pays avec le tableau qu'offre le nôtre.

M. PATERSON (Brant) : Assurément, il n'a pas fait cela ?

M. CAMERON : Oui, il l'a fait. Vous verrez tout cela dans les *Debats*. Mon curieux ami y trouvera tout cela, "D'un autre côté," a-t-il dit, "nos gens souffrent du manque de travail. Leurs cris ne se sont-ils pas élevés jusqu'au ciel ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Ecoutez ! écoutez !

M. CAMERON : Voilà les paroles patriotiques du patriote premier ministre. Lorsque ses adversaires siégeaient sur les banquettes ministérielles et qu'il languissait dans les froides régions de l'opposition, il ne s'occupait aucunement du patriotisme. Tout ce qu'il voulait c'était appliquer un soufflet à mon honorable ami alors chef du gouvernement et à mon honorable ami le député de Huron-Sud.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non ; je voulais établir la politique nationale, et je l'ai établie.

M. CAMERON : Oui, il voulait établir la politique nationale, et dans ce but il était prêt à sacrifier son pays ; il était prêt à sacrifier les meilleurs intérêts du pays. Quo lui importait cela ? Il servait son but. Il s'y prit d'une telle manière pour mettre pendant un certain temps un bandeau sur les yeux du public, pour manier les hommes et les ressorts de la politique, qu'il atteignit son but. Et pour arriver à ce but, il lui était tout à fait indifférent qu'il ruinât son pays ou non. Il ne se souciait pas de cela. Mais ce n'est pas tout ce qu'il a dit. L'honorable monsieur a ajouté :

Les honorables députés de la droite se sont moqués des allégations faites à l'effet que des milliers de nos compatriotes étaient partis de ce pays pour aller chercher de l'ouvrage aux Etats-Unis. Qu'on lise la *Gazette*. Qu'on examine le nombre des faillites qui ont lieu à Montréal, qu'on lise le rapport quotidien des banqueroutes qui ont lieu à Montréal, à Toronto, à Ottawa, et dans d'autres localités, et qui sont suffisantes pour inquiéter et affecter les commerçants honnêtes qui souffrent du dommage par suite des faillites de leurs voisins à cause de la vente faite à vil prix des biens des faillis par les syndicats, de la même manière qu'un si grand nombre de personnes sont ruinées par le fait que les Etats-Unis font de ce pays un marché où ils vendent à vil prix leur marchandise.

Ici encore, il était prêt à sacrifier les meilleurs intérêts de son pays, pour servi son parti. Il est suivi par le ministre des chemins de fer—il est suivi dans cette circonstance par ce dernier, qui le dirige ordinairement. En fait de dénonciations et d'injures, le ministre des chemins de fer ne suit personne—il est toujours le premier. Le ministre des chemins de fer est un franc patriote. Depuis le commencement de sa carrière politique, dans sa province natale de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'au jour où il reçut la décoration insigne d'une croix sur la poitrine, l'honorable monsieur a été un franc patriote, il n'a jamais rien fait qui ne fût dans l'intérêt du pays, il s'est sacrifié et il a sacrifié ses parents jusqu'à la quatrième génération, dans l'intérêt du pays. Voyons ce qu'il a dit en 1878 :

La politique suivie par le gouvernement a eu pour effet de dépeupler le pays, de faire émigrer les ouvriers les plus habiles et les plus intelligents, les meilleurs enfants du Canada, qui sont allés chercher dans un pays étranger l'emploi que leur propre pays leur refusait.

L'honorable premier ministre s'est montré également patriote dans une autre occasion. Vous avez entendu parler, M. l'Orateur, de l'amphithéâtre. C'était une arène politique où l'on lâchait les lions politiques les uns contre les autres. Le lion du camp des Tories a visité cet endroit de temps à autre et il y a prononcé plus d'un discours, et il n'était pas particulier sur le choix de ses expressions. Qu'on me permette de lire un extrait d'un discours prononcé par le premier ministre dans cet amphithéâtre de Toronto :

Pourquoi nos concitoyens abandonnent-ils le pays ? (Cris de "Non" et de "Oui," et une voix : "Il en revient tous les jours.") On dit qu'il en coûte peu pour vivre dans ce pays. La propriété perd tellement de

sa valeur qu'on peut l'acheter pour presque rien, et la dépression est si grande qu'un homme qui se croit riche une année s'appareille qu'il est inopinément plus pauvre l'année suivante. Je demande si les salaires n'ont pas diminué et si la valeur de la propriété n'a pas baissé; si la population n'a pas diminué, si le nombre des faillites n'a pas augmenté. Les jeunes gens pleins d'habileté, d'énergie et d'esprit d'initiative ont été forcés de quitter ce pays; d'aller là où leur habileté, leur énergie et leur esprit d'initiative sont mieux récompensés et mieux protégés qu'ici.

L'honorable monsieur fut suivi, à une distance respectueuse, par le *Mail*, organe du gouvernement. Permettez-moi de lui emprunter un extrait, pour montrer ce que ces patriotes messieurs, encouragés par leur organe patriotique, ont dit de la condition du pays, à une époque où il était aussi prospère qu'aujourd'hui.

Nos manufacturiers suspendent leurs opérations les unes après les autres, notre population s'en va, l'état de nos finances empire chaque année, nos ressources forestières sont à la veille d'être épuisées. Nous n'aurons bientôt plus dans le pays que des villes dont les rues seront couvertes d'herbe, et des cultivateurs appauvris; on vendra sur les marchés étrangers, et même à nos portes, à plus bas prix que nous ne pourrions le faire, tous les articles semblables à ceux que nous produisons, et il ne nous sera pas donné d'utiliser nos ressources manufacturières et minières, qui changeraient notre pauvreté en richesse.

Maintenant, M. l'Orateur, je vais lire un extrait d'un discours prononcé par un membre distingué du gouvernement. Je ne donnerai pas à présent le nom de ce personnage distingué. Je vous le laisse à deviner, M. l'Orateur. Vous qui êtes regardé comme versé dans l'art de résoudre de pareils mystères, ayez la bonté de résoudre celui-ci.

Dans les endroits du Canada où régnaient la richesse, la prospérité et le bonheur, il verra la misère et la détresse envahir le pays d'un bout à l'autre. Je n'envie pas les sentiments qu'éprouve l'honorable monsieur lorsqu'il jette un regard sur ce pays et qu'il voit çà et là des spectres amaigris par la famine et la détresse, la pauvreté remplacer la richesse, la famine où il y avait abondance.

Qui, pensez-vous, a prononcé ces paroles patriotiques. Regardez, M. l'Orateur, la physionomie douce, agréable et souriante que j'ai devant moi, vous imagineriez-vous que c'est l'homme qui a prononcé ces paroles? Oui, M. l'Orateur, c'est le ministre des finances lui-même qui a tenu ce langage.

Sir LEONARD TILLEY: Tout cela était vrai.

M. CAMERON: Je suis sûr que l'honorable monsieur ne tient pas à entendre parler de ses discours et de sa politique d'autrefois.

Parlons d'une époque plus récente. Qu'a dit l'honorable monsieur dans cette enceinte l'autre jour? Je vous dirai, M. l'Orateur, que depuis dix-huit ans que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre, il n'a pas été dit ici une phrase qui fût plus de nature à ruiner le crédit du pays, que la phrase prononcée dans cette Chambre par l'honorable monsieur il y a moins d'une semaine. Je dis, M. l'Orateur, que jamais un ministre des finances n'a fait une déclaration en Chambre sur sa responsabilité à la couronne et aux habitants de ce pays comme ministre des finances, plus préjudiciable aux meilleurs intérêts du pays et plus de nature à nuire au crédit du pays que la déclaration faite par cet honorable monsieur. Qu'a-t-il dit, M. l'Orateur? Il a dit: "Si aujourd'hui les deux tiers des banques du Canada étaient forcées de racheter leurs billets en circulation, nous savons tous, par l'examen des rapports, ce qui adviendrait de ces banques et des affaires du pays." Je dis, M. l'Orateur, qu'en présence du fait qui lui sautait aux yeux, en présence de la connaissance qu'il devait avoir de la solvabilité de ces banques, c'était de la part de l'honorable monsieur, une déclaration honteuse, surtout lorsqu'il était à la veille de recourir aux marchés monétaires de l'univers pour emprunter de l'argent, afin de continuer l'administration des affaires du pays. Nous connaissons tous, M. l'Orateur, les résultats probables de déclarations de ce genre. Je suis sûr que l'honorable monsieur regrette cette déclaration, et qu'il voudrait ne s'être jamais servi de cette expression.

Voilà pour le ministre des travaux publics, le premier ministre et le ministre des finances.

Un des moyens de donner à l'univers des informations au sujet de nos possessions de l'Ouest, c'est la distribution de brochures et de journaux. On peut faire beaucoup de bien, M. l'Orateur, en répandant des brochures dans un pays, si elles sont bien écrites, et qu'elles renforcent ce qu'il convient. Je me rappelle que pendant la session de 1880, j'ai reçu du département de l'agriculture douze brochures. J'ai ouvert l'une d'elles, qui traitait des nouveaux territoires, et j'y ai trouvé ce qui suit:

Dans l'Etat du Dakota, le gouvernement accorde un délai de vingt ans pour le paiement des terres et exige \$1.20 de l'acre et 6 pour 100 d'intérêt jusqu'au paiement; et si le coloa plante dix acres d'arbres dans son quart de section, l'Etat l'exempte de payer les taxes pendant dix ans. Cette politique est plus libérale que celle adoptée par le gouvernement du Canada, qui ne donne comme homestead que quatre-vingts acres et un droit de préemption à une autre quantité de terres de même étendue, et cela en dehors d'une certaine distance du chemin appelée la "zone des six milles."

J'ai trouvé dans une de ces brochures une autre déclaration, et je me rappelle que ces brochures ont été répandues par milliers dans le pays. Je sais qu'on les a ensuite rétirées de la circulation, mais je sais aussi qu'auparavant elles ont été mises à la portée du public, et que la déclaration malheureuse dont je parle a été reproduite dans les journaux. M. l'Orateur, voici une autre déclaration:

Terres fertiles, homesteads à bon marché et salubres, dans la fameuse vallée de la Rivière-Rouge, Etat du Minnesota. La compagnie du chemin de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba offre en vente à des colons de bonne foi, environ 2,000,000 d'acres des meilleures terres à blé, surtout dans la vallée de la Rivière-Rouge, et contiguës à sa ligne de chemin de fer, qui s'étend depuis Saint-Paul jusqu'à la frontière du Manitoba, à des prix variant de \$3 à \$5 l'acre, à des conditions faciles.

Voici un autre extrait:

Les colons de la région de la Rivière-Rouge sont les meilleurs que l'on puisse trouver; ce sont des cultivateurs à l'aise venus des anciens Etats de l'Iowa, du Wisconsin et du Canada, et surtout des meilleures parties d'Ontario. Les nationalités dominantes qui s'établissent sur les fermes du Minnesota sont les Américains, les Scandinaves et les Canadiens, en proportions à peu près égales.

D'où croyez-vous, M. l'Orateur, que ces extraits proviennent? Ils ont été cuillis dans une brochure portant l'imprimatur, le nom de l'honorable ministre de l'agriculture, sur la page du titre. Quelques-unes de ces brochures furent répandues dans toutes les parties du pays, et les journaux en reproduisirent des extraits. Cependant, en présence de la preuve que j'ai donnée de leur absence complète de patriotisme lorsqu'ils sont dans les froides régions de l'opposition, les honorables messieurs de la droite ont l'audace, l'impertinence d'accuser les membres de la gauche de manquer de patriotisme parce qu'ils jugent opportun de dénoncer la conduite des messieurs de la droite lorsque leur conduite est condamnable.

Il y a encore quelque chose à dire à ce sujet. J'ai vu l'autre jour dans le *Mail*, organe du gouvernement, une annonce par laquelle on offrait en vente des terres d'une grande valeur dans l'Etat du Michigan. Vous croiriez que les hommes excessivement patriotes qui siègent à la droite et qui contrôlent ne feraient pas une pareille chose, qu'ils ne se rendraient pas coupables de cela; mais voici:

"Michigan. — Les cultivateurs tiennent les meilleurs marchés du monde à leurs portes mêmes. Les ouragans ne dévastent pas leurs moissons ni ne détruisent leurs demeures. J'ai 300,000 acres de terres à vendre. Termes faciles; long délai; taux d'intérêt réduit. O. M. Barnes, Lansing, Michigan."

Maintenant, les honorables messieurs savent où le public puise ses informations relativement aux ouragans, aux gelées et aux froids qui sévissent de temps à autre dans la province du Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest.

Je pourrais, M. l'Orateur, vous citer un nombre infini d'extraits de discours prononcés par des conservateurs et d'articles de journaux qui appuient ce parti. L'honorable monsieur ne sait-il pas que le *Times* de Winnipeg, partisan dévoué du gouvernement, subventionné par le gouvernement, a dénoncé la politique de ce dernier dans les territoires du Nord-Ouest jusqu'à ce qu'il eût été appelé à prouver ses assertions? Ne sait-il pas que le *Leader*, de Regina, autre

organe du gouvernement dans la province d'Assiniboia, a fait remarquer à maintes reprises que la politique du gouvernement dans le Nord-Ouest était de nature à ruiner le pays, à pousser les immigrants de cette contrée à se diriger vers le sol plus libre des Etats-Unis? Ne sait-il pas que ces journaux ont été pendant des mois, chaque semaine, chaque jour remplis d'articles de ce genre, sollicitant, priant, suppliant le gouvernement d'abandonner sa ligne de conduite insensée, et d'adopter une politique plus conforme aux intérêts des territoires du Nord-Ouest? L'honorable monsieur le sait, mais ce n'est que lorsque ces journaux ont été forcés de prouver leurs assertions par les honorables députés de la droite, que le gouvernement jugea opportun de leur donner instruction de revenir sur leurs pas. Nous savons que le premier ministre du Manitoba, qui est tenu là par le premier ministre, s'est servi, il y a quelques semaines, au sujet de la politique du gouvernement, d'expressions propres à alarmer tous ceux qui avaient réellement à cœur les meilleurs intérêts du pays.

L'honorable premier ministre a dit: "Nous sommes aujourd'hui à la veille d'une crise dont nous devons sortir dans une condition meilleure ou pire." A la veille d'une crise! Quelle est cette crise, M. l'Orateur? Je dis aux honorables députés de la droite, avec la connaissance que j'ai du Nord-Ouest, qu'ils ne sont pas au fait de la gravité de la situation. Je voudrais que ceux qui ont la direction des départements dont dépendent les affaires du Nord-Ouest, prissent la peine de visiter cette partie du pays, car je prends la liberté de dire ici ce soir, qu'aucun ministre, à quelque parti qu'il appartienne, ne peut administrer sagement et efficacement ce pays sans l'avoir visité, sans en avoir visité toutes les parties, et sans en comprendre ses besoins et ses exigences. Il ne suffit pas qu'un ministre aille à Winnipeg et que l'on tue un bison en son honneur pour lui faire un festin avec la chair de cet animal.

Il ne suffit pas qu'il se rende dans cette région, et qu'on lui fasse boire des vins, qu'on le fête, qu'on lui donne des banquets, puis qu'il revienne avec l'idée qu'il connaît parfaitement ce pays. Il doit visiter les diverses parties du pays, et cela dans le but de se renseigner sur les véritables sentiments de la masse des habitants. Je dis à ces honorables messieurs, M. l'Orateur, qu'ils sont sur le bord d'un volcan, pour ce qui concerne le Nord-Ouest, et qu'il faudra la sagesse de nos hommes les plus habiles pour surmonter ces difficultés. Que dit le premier ministre du Manitoba?

Nous sommes aujourd'hui à la veille d'une crise dont nous devons sortir dans une condition meilleure ou pire. Cependant, tant que les masses ne connaîtront pas la situation, elles ne se lèveront pas pour soutenir leurs droits. Il est venu le jour où le Manitoba doit être placé sur un pied d'égalité avec les autres provinces de la Confédération.

Je crois, M. l'Orateur, avoir montré d'une manière assez concluante à quoi se réduit la loyauté de ces honorables messieurs. J'espère que j'ai fini d'en entendre parler, et que ces honorables messieurs cesseront de faire ces reproches, et qu'ils discuteront les questions à leur mérite.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai un mot ou deux à dire à mon honorable ami de King, N. B. (M. Foster). Cet honorable monsieur est habile; personne ne le nie. Je ne puis faire autrement que d'avouer que le discours de l'honorable monsieur m'a plu jusqu'à un certain point, surtout la partie qu'il avait prononcée l'été dernier dans la province du Nouveau-Brunswick et qui était intitulée "Mon pays natal." C'était un bon discours, un discours poli, orné; les phrases en étaient bien liées et les périodes bien arrondies.

M. FOSTER: Si l'honorable monsieur me permet.....

M. CAMERON: L'honorable député pourra parler quand j'aurai fini.

M. FOSTER: Je soulève une question d'ordre.

M. l'ORATEUR: L'honorable monsieur désire reprendre l'honorable député?

M. CAMERON (Huron)

M. FOSTER: Je désire déclarer de la manière la plus formelle, d'abord que je n'ai jamais, dans aucune conférence, prononcé la première partie du discours que j'ai fait dans cette Chambre. Je désire déclarer en outre que je n'ai jamais fais de conférence intitulée "Mon pays natal" ou "Ma terre natale," de sorte que l'honorable monsieur ne dit pas la vérité?

M. CAMERON: Évidemment, l'honorable monsieur n'est pas Ecossais, et il n'a pas compris mes paroles. Je n'ai pas voulu dire que la conférence était un discrédit pour l'honorable monsieur. J'ai dit que c'était un bon discours; un bon discours peut être répété plus d'une fois. Il y a des parties de ce discours que j'irais entendre déclamer par l'honorable monsieur dans la salle de l'Opéra. Une partie de ce discours n'était pas neuve; mais lorsque l'honorable monsieur est entré dans des sentiers nouveaux et non frayés, ce n'est pas lui faire injure de dire que des discours meilleurs que le sien avaient été prononcés avant qu'il eût parlé. Il y avait eu le discours de l'honorable ministre des chemins de fer, et le discours habile de mon ami distingué, l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives). Que l'honorable député de Queen me permette de lui donner un petit conseil: Un homme n'ajoute jamais rien à la force de son discours en y introduisant des citations latines surannées que tout le monde connaît. J'aime l'anglais uni, aussi uni que je puis le parler; c'est toujours le meilleur. L'honorable monsieur a voulu faire parade de sa connaissance de l'histoire, tant moderne qu'ancienne. Il nous a beaucoup parlé de la mythologie payenne, et de la Cassandre, la célèbre prophétesse d'Athènes.

Plusieurs VOIX: Ah! Ah!

M. CAMERON: Je suis heureux, M. l'Orateur, d'avoir fourni aux honorables députés de la droite l'occasion de m'aclamer un peu. J'oserai dire qu'il n'y a pas quatre hommes de ce côté-là de la Chambre qui pourraient me dire si Cassandre était une prophétesse athénienne ou troyenne. Je suis bien aise d'avoir fait ce *lapsus lingue*; cela a tant égayé les honorables messieurs, et cette discussion ne leur a pas souvent fourni l'occasion de s'égayer. Mais revenons aux anciens Troyens. C'était une bonne vieille race. L'honorable monsieur s'est mis en frais de faire parade de ses connaissances au sujet de Cassandre. Vous connaissez, M. l'Orateur, l'histoire de Cassandre. C'est une histoire intéressante. Elle a une conclusion et une morale. L'honorable monsieur ne nous a pas donné la conclusion; il ne nous a pas donné la morale. Il est intéressant de suivre l'histoire de Cassandre. Où est le ministre des finances? L'histoire de l'ancienne prophétesse lui est très familière. Les honorables messieurs se rappellent que Cassandre fut soumise à une tentation. Elle résista à cette tentation. L'honorable député de King a été tenté par le ministre des finances; mais il n'a pas résisté à la tentation; le ministre des finances l'a séduit et s'en est emparé. Sa vertu n'a pas été égale à celle de Cassandre. Vous savez, M. l'Orateur, qu'Apollon avait promis de conférer à Cassandre le don de prophétie si elle voulait céder à ses embrassements. Elle refusa. On avait promis à l'honorable monsieur le mandat de King, et la succession à une autre position. Apollon fut déçu; l'honorable monsieur pourrait l'être également. Apollon n'obtint pas tout ce qu'il avait stipulé; l'autre Apollon pourrait être également déçu. Nous savons tous que Cassandre fut trouvée dans ce lieu avec des serpents enroulés autour du corps et lui léchant les oreilles, et que le don de prophétie lui fut ainsi conféré. Je trouve toujours l'honorable monsieur dans les bras de l'honorable ministre des finances, lui léchant les oreilles; mais il n'a pas reçu le don divin de prophétie.

M. l'Orateur, il y a aussi une morale à l'histoire de Cassandre. La prophétesse fit des prédictions. Ses prédictions ne furent pas écoutées; on fit la sourde oreille à ses avertissements; mais toutes les prédictions qu'elle fit se réalisèrent.

Elle prédit la chute de Troie : les Troyens n'écouterent pas ses prédictions, ils ne tinrent pas compte de ses avertissement, mais Troie succomba tout le même. Elle prédit la mort d'Agamemnon, qui ne fit aucun cas de cette prédiction ; mais la prédiction se réalisa. Il y a précisément la même différence entre les prédictions et les déclarations des honorables messieurs de la droite, et les critiques de l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright). Toutes les prédictions qu'il a faites se sont absolument réalisées à la lettre. Que nous a-t-il dit ?

Il a déclaré que la politique financière du gouvernement finirait par devenir un fiasco. Aujourd'hui le ministre des finances est forcé d'admettre qu'il y a une diminution dans les importations et dans les revenus, et que si les banques du pays étaient forcées de racheter leurs billets en circulation, il s'ensuivrait un grave état de choses. Il a fait remarquer que les concessions énormes, les monopoles et les privilèges accordés à la compagnie du chemin de fer du Pacifique par sa charte, causeraient une rébellion dans le Nord-Ouest. Le premier ministre du Manitoba nous dit aujourd'hui que la province est dans une position critique.

L'honorable monsieur a aussi signalé le fait que le ministre des chemins de fer n'avait pas pris de garanties concernant le parachèvement du chemin de fer canadien du Pacifique. Ce soir l'honorable ministre avoue pratiquement qu'il n'a pas de garantie pour le parachèvement et l'exploitation de ce chemin. Il a fait remarquer que la passation du contrat n'empêcherait pas la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de faire de nouvelles demandes au gouvernement. Aujourd'hui nous avons une preuve évidente que le pays n'est pas le moins du monde débarrassé de l'imposition de pareilles charges.

Voyons maintenant ce qu'avait prédit le ministre des finances. En 1879, il nous avait dit que sa mission sur la terre était de régler le commerce et le trafic du pays ; que sa mission était d'équilibrer les importations et les exportations, afin que le Canada fût pour les Canadiens. Il avait promis de régler la balance du commerce de manière à ce que nos exportations pussent excéder nos importations. Quelle est aujourd'hui la situation ? La balance contre nous est de \$34,168,119. En 1878-79, les importations furent de \$71,491,251 ; l'année dernière elles furent de \$132,354,022, soit une balance de \$60,762,767, portée sur le mauvais côté du grand-livre. Les honorables messieurs nous avaient dit qu'ils garderaient le Canada pour les Canadiens, et ils l'ont certainement fait de la manière la plus merveilleuse. Ces prédictions qu'ils avaient faites à leur arrivée au pouvoir ont été jetées aux vents. Je dirai à mon honorable ami qui aimait tant à nous dire que tous les faux prophètes étaient de notre côté, que nous n'avions que des "peut-être" et que nos prédictions ne s'étaient pas réalisées ; je lui dirai que les faux prophètes siègent aujourd'hui dans son voisinage immédiat, à peu de distance de sa droite ou de sa gauche. Je dis à l'honorable monsieur de "se méfier des faux prophètes qui viennent sous la peau d'une brebis, mais qui sont au fond des loups ravisseurs." Je dirai à mon honorable ami que l'apôtre visait les messieurs qui siègent sur les banquettes ministérielles lorsqu'il a dit : "Plusieurs faux prophètes apparaîtront et tromperont un grand nombre de gens." Je dirai à mon honorable ami de se méfier de ces faux prophètes.

Je puis, M. l'Orateur, apporter quelque consolation à mes amis de la gauche—je ne puis en offrir à mon honorable ami—en citant les paroles prophétiques de l'ancien prophète Jérémie, cet homme austère, dur et rigide, qui nous dit que les faux prophètes se changeront en fumée, et en attendant que cet heureux moment arrive, je crains que le pays ne devienne pas prospère. L'honorable monsieur semble ne jamais avoir entendu parler de Jérémie, et j'ai la satisfaction de lui en dire quelque chose en ce moment.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous entendons actuellement ses lamentations.

M. CAMERON : Voyons, M. l'Orateur, ce que dit le ministre des chemins de fer au sujet des sûretés que nous allons avoir pour cette avance de \$22,500,000 en sus de la garantie. Je dis qu'au moment où il vient demander aux Chambres d'approuver ces résolutions, l'honorable monsieur devrait donner au parlement et au pays quelque garantie que ses déclarations sont véridiques, qu'il sait qu'elles sont vraies, que les choses qu'il déclare comme étant des faits sont des faits, et que ses prédictions se réaliseraient. Le seul moyen que nous ayons de juger si nous pouvons nous fier aux assurances de l'honorable monsieur, c'est d'examiner son passé. Voyons ce qu'a dit l'honorable monsieur en 1880-81, lorsqu'il pressait l'adoption par les Chambres de ce qu'il veut bien aujourd'hui appeler son magnifique projet. Il dit aujourd'hui :

Lorsque les \$22,500,000 seront épuisés, ainsi que la subvention en argent de \$12,000,000 que le gouvernement a encore en sa possession, le gouvernement aura la certitude que la ligne sera parachevée d'un bout à l'autre.

Que veut dire l'honorable monsieur ? Veut-il dire que lorsque la présente avance de \$30,000,000 sera épuisée, lorsque la balance de la subvention en argent sera épuisée, lorsque le produit de la vente des terres sera épuisé, nous aurons une garantie que le chemin sera parachevé ? L'honorable monsieur sait que la compagnie ne peut toucher cette subvention et cette concession tant que le chemin ne sera pas terminé ; et lorsque le chemin sera complété, alors, et alors seulement, le dernier paiement sera effectué. Lorsque le chemin sera complété, y a-t-il quelque garantie qu'il sera maintenu en bon état de réparation, qu'il sera convenablement équipé, ou suffisamment bien exploité ? Non, M. l'Orateur. L'honorable monsieur n'a pas un seul mot d'écrit par la compagnie pour justifier cette déclaration. Il n'a pas un dollar en argent, ni la moindre sûreté qui garantisse que le chemin sera maintenu en bon état de réparation, ni qu'il sera convenablement équipé ni exploité. Il ajoute :

Mais, bien qu'elle ne demande pas à la Chambre de lui donner un seul dollar de plus, elle nous demande de se servir du crédit de ce pays, lequel, grâce à l'administration de mon collègue, l'honorable ministre des finances, n'a jamais été dans une meilleure position ; elle nous demande, dis-je, de se servir du crédit du pays pour obtenir les moyens d'exécuter cette grande entreprise nationale vers la fin de 1885 ; et cela, sans imposer même l'ombre d'un nouveau fardeau sur le gouvernement ou sur le pays pour ce qui concerne le remboursement de chaque dollar lorsque l'entreprise sera terminée, le 1er mai 1891.

Je prétends que si c'est la position dans laquelle se trouve la compagnie—et je crois, je puis me permettre de dire, que les honorables membres de la gauche ne contrediront pas la force de cette position, ne mettront pas en doute le fait que la garantie offerte au gouvernement pour amener le paiement de cette avance temporaire afin de permettre à la compagnie de terminer promptement ces grands travaux nationaux, est amplement suffisante—si, dis-je, telle est la position de la compagnie, nous ne devons pas hésiter un seul moment à appuyer sa demande.

Que veut dire l'honorable monsieur ? Il dit que, grâce à l'administration du ministre des finances, cette avance n'aura pas pour effet d'imposer même l'ombre d'un nouveau fardeau sur la population du Canada. L'honorable monsieur veut-il que nous le croyions franc et sincère lorsqu'il déclare que nous pouvons avancer ces \$22,500,000 sous forme de prêt, et \$7,500,000 comme garantie, sans augmenter d'un dollar les charges qui pèsent sur le pays ? Il sait que cela est impossible. Il sait qu'il ne peut mettre la main dans la caisse publique, en retirer \$22,500,000 et les remettre à cette gigantesque compagnie de chemin de fer sans parler d'augmenter d'autant le fardeau qui pèse sur le peuple. Alors, que veut dire l'honorable monsieur ? Est-il un magicien, ou son ministre des finances est-il un magicien, pour être capable, en agitant sa baguette magique, de faire sortir du néant les \$30,000,000 que nous allons remettre à cette compagnie ? Je dis que la déclaration de l'honorable monsieur a dû être faite sans réflexion, avec négligence et insouciance, et sans respect pour la vérité, ou sans songer à l'effet que cela produirait sur la population de ce pays. L'honorable monsieur a dit en 1881, lorsqu'il nous deman-

daît de l'aider à faire adopter sa première proposition par les Chambres, que la position et l'habileté financière des membres du syndicat seraient pour nous une garantie sûre que ce chemin serait parachevé. Je citerai ses paroles, j'aime à les citer, parce qu'elles sont toujours éloquentes et qu'elles ont le caractère de la sincérité; mais, malheureusement, elles n'ont que le caractère de la sincérité pour les recommander :

Ces honorables messieurs n'aiment pas la compagnie, mais on peut supposer qu'il s'est opéré une révolution dans leurs idées sur cette question. Ces personnes qui se sont chargées du chemin occupent aujourd'hui vis-à-vis du pays la position la plus forte que peuvent envier des capitalistes engagés dans une entreprise de cette importance. Les Canadiens qui font partie du syndicat sont des hommes qui possèdent une réputation d'habileté commerciale hors ligne, le succès qu'ils ont obtenu en menant à bien d'autres grandes entreprises de chemins de fer constitue pour nous la meilleure garantie possible de la manière dont ils s'acquitteront de leurs engagements envers le gouvernement et le parlement du Canada.

Les partisans de l'honorable monsieur furent subjugués par ses paroles énergiques et éloquentes, et si je n'avais pas connu l'honorable monsieur mieux que quelques-uns de ses partisans ne le connaissaient eux-mêmes, j'aurais pu être entraîné par son langage enthousiaste et éloquent. Si j'avais eu en lui la confiance qu'ont les honorables messieurs, j'aurais pu être entraîné; mais heureusement pour moi et pour ma pureté politique, je connaissais l'honorable monsieur mieux que ne le connaissaient ses propres partisans. Je n'ai pas été entraîné.

L'honorable monsieur a continué. Il a parlé emphatiquement, il parle toujours ainsi. L'honorable monsieur n'est rien autre chose qu'emphatique; il est toujours emphatique, toujours fort et toujours puissant. Il jugea nécessaire de l'être alors, et il juge nécessaire de l'être aujourd'hui. Il crut nécessaire d'être fort dans son discours, afin d'engager ses partisans à faire adopter le premier contrat par les Chambres. Il trouve qu'il est également important de faire la même chose aujourd'hui. Il trouve que c'est beaucoup plus important. L'honorable monsieur était appuyé sur un parti uni et bien disposé; aujourd'hui il sait qu'il n'a pas l'appui d'un parti uni et bien disposé. Son propre ami, M. l'Orateur, le député de King, N. B. (M. Foster), a dit qu'il regrettrait que cette proposition fût venue devant la Chambre, mais que puisqu'elle était soumise au parlement, il était tenu d'agir à ce sujet de la manière qu'il croyait la plus favorable aux intérêts de son pays. L'honorable monsieur trouve nécessaire, M. l'Orateur, de le prendre sur le haut ton, d'employer un langage énergique, aujourd'hui qu'il s'aperçoit que la presse de son parti—une presse qui n'avait jamais auparavant trouvé à redire à sa conduite ni à celle de son gouvernement—fait remarquer l'extrême incapacité et l'inhabileté absolue que les conseillers du gouvernement de ce pays ont montrées dans toute cette question. L'honorable monsieur a été plus loin; il a dit :

Comme je l'ai dit, cette compagnie se compose de capitalistes du Canada et d'autres pays; ce sont des hommes de haute réputation, des hommes dont les noms sont les meilleures garanties que l'on puisse donner au pays, que toutes les entreprises dont ils se chargeront seront heureuses.

L'honorable monsieur est allé encore plus loin :

Ces messieurs, nous le savons, possèdent tous les avantages que peut entraîner la disposition d'un capital; nous pouvons dire, sans crainte de nous tromper, que leur habileté, leur énergie, leur connaissance parfaite de ce genre d'entreprises, sont autant de conditions de nature à assurer la réussite du contrat; je demanderais donc aux honorables messieurs ce qui, à part cela, est désirable et nécessaire.

Voilà, M. l'Orateur, le genre d'arguments que l'honorable monsieur a répétés à satiété, et par lesquels il a engagé ses partisans dans cette Chambre à avaler le projet qu'on leur demandait alors d'avalier.

Le premier ministre a fait valoir le même argument. Il nous a dit pourquoi l'on avait donné ce contrat à l'ancienne compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Il nous a dit qu'elle se composait d'hommes entreprenants et M. CAMERON (Huron)

d'une haute position commerciale, d'hommes habiles, ayant obtenu de merveilleux succès dans d'autres grandes entreprises; d'hommes jouissant de la plus grande considération, dont les noms étaient la meilleure garantie qu'ils exécuteraient leur contrat; des hommes doués d'habileté et d'énergie, possédant une très grande richesse.

Or, avec une telle classe d'hommes, le pays n'a rien à craindre.

Où sont maintenant ces hommes, M. l'Orateur? Où se trouve l'ancien syndicat? Où sont les membres de l'ancienne compagnie du Pacifique? Ils sont morts, financièrement parlant; ils ne sont plus. L'honorable monsieur nous dit qu'ils sont morts, l'ancien syndicat s'étant fondu dans la nouvelle compagnie.

Mais celle-ci se compose, elle-même, d'hommes que nous ne connaissons pas, dont nous ignorons les moyens, et jusqu'à quel point le gouvernement les contrôle. Les membres de l'ancien syndicat sont sortis de l'étreinte de l'honorable ministre, et ce dernier n'a pas aujourd'hui un seul trait de plume de leur part par lequel nous puissions les forcer d'exécuter leur contrat.

Les meilleurs membres de cette compagnie, M. l'Orateur, ne font plus partie de celle-ci.

Celui en qui l'honorable monsieur avait la plus grande confiance et qu'il vantait le plus pour son habileté et son expérience, en est également sorti, d'après l'honorable député de Richmond et Wolfe.

On demande maintenant au parlement d'accorder à cette compagnie \$30,000,000 de plus, sous forme de prêt, sans la moindre information expliquant la position financière de ces hommes.

On nous assurait, quand le contrat fut d'abord discuté, comme on nous l'assure encore maintenant, qu'ils étaient des hommes entreprenants, habiles, énergiques, et qu'ils exécuteraient leur contrat. On nous assurait alors, comme on nous l'assure aujourd'hui, que si nous leur donnions ce qu'ils nous demandaient, il ne nous serait plus rien demandé à l'avenir.

Il est prouvé que l'honorable ministre des chemins de fer n'a pas dit la vérité en cette circonstance, et j'affirme, maintenant, que dans quelques années, les présentes prédictions de l'honorable ministre se trouveront également fausses.

L'honorable ministre, dans ce temps-là, disait aussi :

Nous aurons bientôt la fière satisfaction de voir le Canada prenant une position avancée et triomphante; mais il sera libéré de l'obligation de dépenser une seule piastre de plus pour la construction ou l'exploitation de ce chemin de fer.

Et nous eûmes un discours de l'honorable ministre des travaux publics, pour qui j'ai un grand respect. Je ne pense pas que ce dernier soit homme à vouloir tromper délibérément la Chambre. Or, le ministre des travaux publics s'est exprimé comme suit :

Ainsi, conformément à notre projet, nous ferons construire tout le chemin de fer du Pacifique pour \$78,000,000. Je n'annulerai pas la Chambre avec de longues colonnes de chiffres; mais je montrerai que, par le présent contrat, le chemin de fer, parachevé et en bon état d'exploitation, ne coûtera que \$78,000,000, même avec la condition qu'il sera exploité sans interruption, tandis que par le contrat de 1873, il aurait coûté \$84,000,000.

Or, ceci ne s'accorde pas avec la déclaration faite, il y a un instant, par le ministre des chemins de fer, que le contrat de 1874 eût coûté \$73,000,000.

L'honorable ministre nous a de plus donné solennellement sa parole que si le parlement sanctionnait l'ancien contrat, le gouvernement serait libéré de toute responsabilité au sujet de ce contrat, que nous n'aurions pas un dollar de plus à déboursier, que la somme de \$78,000,000 terminerait les travaux, et qu'avec cela, le Canada serait libéré de toute autre responsabilité. Quand l'honorable ministre fit cette déclaration, ses partisans l'applaudirent, comme ils l'ont applaudi, l'autre soir, quand il a dit que l'argent et les terres accordés à la compagnie, en 1880-81, ne suffiraient

pas pour permettre à celle-ci d'exécuter son contrat; mais que cette compagnie avait besoin de \$30,000,000 de plus. L'honorable monsieur a cet heureux avantage de pouvoir faire applaudir ses amis sur aucune de ses propositions. Nous avons mis les honorables députés de la droite en garde contre l'effet certain de leur conduite, mais ils n'ont pas fait attention à nos avertissements. Des événements subséquents ont démontré que nous avions raison et qu'ils avaient tort.

L'honorable ministre a déclaré que le chemin coûterait \$78,000,000, et pas davantage. L'avenir a prouvé qu'il était un faux prophète et un mauvais guide. Voyons ce que la compagnie a reçu. Nous lui donnons des sections du chemin représentant une valeur de \$28,000,000; nous lui donnons une subvention en argent de \$25,000,000; nous lui donnons un octroi de 25,000,000 d'acres de terre, que le ministre des chemins de fer estime à \$2.36 l'acre, bien que je ne sois pas prêt à attacher beaucoup d'importance à l'estimation de l'honorable monsieur, attendu que son estimation a été tantôt de \$2 l'acre, tantôt de \$5, et une autre fois de \$1; mais estimé à \$2.36 l'acre, l'octroi de terre équivalant à \$57,750,000.

Nous avons de plus fait don à cette compagnie des frais d'exploration, se montant à \$5,000,000; puis elle doit encore maintenant recevoir une autre subvention de \$30,000,000. D'où il suit que le chemin, quand il sera terminé, nous aura coûté \$135,750,000. Cependant, si la compagnie nous rembourse les \$30,000,000 ci-dessus mentionnés, il ne coûtera que \$105,750,000. Mais l'honorable ministre a omis, dans son estimation, de mentionner plusieurs items importants. Il n'a pas mentionné tous les monopoles et privilèges que nous avons accordés à la compagnie.

Elle est exempte de taxes pour tout le temps à venir; ses terres, ou une partie des terres, sont également exemptes de l'impôt pour une période de vingt années, et elle a seule le droit de construire des chemins de fer au sud de la ligne du Pacifique canadien.

Ces monopoles et privilèges représentent pour la compagnie une valeur qui ne peut être estimée en piastres et en cents; mais quand nous parlons de donner à cette compagnie \$30,000,000 de plus, ne nous apercevons-nous pas que, vu le monopole qu'elle possède déjà, ce serait la doter d'autant, que ce qu'elle a reçu?

Si l'honorable ministre avait voulu agir honnêtement et loyalement à l'égard de la population de ce pays, quand cette compagnie de chemin de fer est venue demander une subvention additionnelle de \$30,000,000, il aurait répondu avec fermeté: "Oui, je vous ferai un prêt d'argent; mais si vous obtenez cette nouvelle assistance, vous devez me donner l'équivalent. Vous devez abandonner votre monopole et traiter généreusement les habitants du Nord-Ouest, sur l'industrie desquels vous espérez tirer votre subsistance."

L'honorable ministre a déclaré, en outre, que cette compagnie se composait d'hommes riches, et qu'il n'y avait aucun danger qu'elle revînt solliciter de nouveaux secours. Il s'exprima comme suit:

Le syndicat libérera le Canada de toute responsabilité additionnelle pour ce qui reste à construire du chemin de fer.

Et je le demande, quand nous faisons passer de nos épaules à celles d'une compagnie privée, toute cette responsabilité, je le demande sérieusement à cette Chambre, qu'elle me dise si elle ne pense pas que nous devions, autant que possible, mettre ces hommes dans une position aussi favorable que celle que nous occupions nous-mêmes pour la construction du chemin.

L'honorable ministre des chemins de fer nous fit la promesse la plus formelle que nous n'aurions plus de responsabilité, que le fardeau, tel qu'il fût, devait être enlevé des épaules des habitants de ce pays. Il affirma devant la Chambre qu'il n'y avait rien d'inexact dans ses déclarations, et il fut appuyé par le premier ministre et le ministre des travaux publics; mais je n'emploierai pas le temps de la Chambre à lui citer les déclarations de ces deux derniers messieurs.

Il ne devait plus y avoir de rapport entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique et les membres du gouvernement; mais je vous dis, ce soir, et je le crois d'après ce qui est établi par les documents soumis au parlement, que les rapports entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer sont plus resserrés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a trois ans. J'ose faire cette prédiction, bien que je ne sois pas prophète, j'ose dire que le temps, qui découvre bien des mystères, nous fera connaître celui-ci. Avant bien des années, il se fera de telles découvertes en rapport avec la construction et l'administration du chemin de fer du Pacifique canadien, que le peuple en sera étonné et effrayé.

Les honorables députés de la droite désapprouvent mes prévisions par des applaudissements ironiques, et je les comprends. Eux aussi ont fait la même chose en 1880-81, et ils feront la même chose, aujourd'hui, lorsqu'on nous demande d'accorder \$30,000,000 de plus à cette compagnie, qui frappe de nouveau à la porte du parlement, à cette compagnie qui sollicite une subvention additionnelle.

Les honorables députés de la droite, qui appuient d'ordinaire, sans hésitation, le gouvernement, applaudiront encore, quelle que soit la proposition que l'honorable ministre des chemins de fer jugera à propos de soumettre au parlement. Le syndicat, cette compagnie gigantesque, qui, on nous l'assurait, avait reçu une si magnifique subvention, et n'en requerrait plus, est de nouveau ici sollicitant une aide additionnelle.

Bien que, estimant les terres à la valeur fixée par l'honorable ministre des chemins de fer, nous lui ayons voté des octrois au montant de \$105,000,000, il demande encore aujourd'hui \$30,000,000.

Quelle garantie avons-nous que les déclarations et les assurances de l'honorable ministre se réaliseront plus aujourd'hui que les précédentes? Où est la garantie de la complète construction du chemin? Est-ce une garantie suffisante? Non. Et quelle est la position financière de la compagnie? Personne ne peut le dire. On nous a dit qu'il n'y aurait pas de subvention additionnelle. Nous voyons aujourd'hui qu'il y en a. On nous a dit que nous serions libérés de toute responsabilité à l'égard de ce qui restait à construire du chemin.

Ce soir, on nous demande de voter une somme additionnelle pour cette entreprise. L'honorable ministre joue maintenant sur un ton différent de celui qu'il avait adopté en 1880 et 1881, et il est, comme alors, appuyé par les honorables députés de la droite.

Je ne connais, pour un homme public, aucune position aussi intenable et inconséquente que celle de l'honorable ministre des chemins de fer. Je le mets au défi, je défie cette Chambre et vous-même, M. l'Orateur, de me trouver, dans toute l'histoire du monde, un exemple pouvant servir de parallèle avec la conduite et l'inconséquence de l'honorable ministre. Il n'y a pas de cas semblable à celui-là. Les déclarations antérieures de l'honorable ministre sont en entière contradiction avec les déclarations d'aujourd'hui.

Les prédictions de l'honorable monsieur sont en désaccord avec les faits révélés aujourd'hui, et je défie qui que ce soit de fournir un seul exemple comportant les contradictions que l'on trouve entre les déclarations de l'honorable ministre et 1881 et celles qu'il a faites en 1884. Le seul cas analogue dont je me souviens est celui de la femme ouvrière du village de Kent, qui accoucha de deux enfants, l'un blanc et l'autre noir.

L'honorable ministre a eu, lui aussi, un enfant blanc, en 1881, et un enfant noir le 5 février 1884.

Les déclarations de l'honorable ministre, M. l'Orateur, sont tout à fait inconséquentes et indignes de confiance. Je suis certain que s'il y a un homme dans ce parlement, disposé à voter ces résolutions, c'est l'honorable député de Lincoln. Personne ne saurait me faire croire qu'il votera autrement. Quand nous signalions, lors de la session de 1881, que le gouvernement n'obtenait pas de garantie de l'achèvement

du chemin, l'honorable ministre des chemins de fer se leva, dans sa sagesse, et dit : " Oh, la cour de chancellerie forcerait cette compagnie d'exécuter le contrat à la lettre."

L'honorable député de Durham-Ouest mit en doute cette promesse ; mais l'honorable ministre ajouta : " Il n'y a aucun doute à ce sujet, et je maintiens ma prétention qu'il y a ample garantie. S'il y avait défaut, la cour de chancellerie forcerait ces magnats à une complète exécution de leur contrat," et l'honorable ministre des chemins de fer fut appuyé par l'honorable premier ministre. Eh bien ! la compagnie n'a pas exécuté son contrat, et que fait maintenant la cour de chancellerie ? Entendons-nous parler d'elle ? Est-ce que l'honorable député de Lincoln doit présenter une demande devant cette cour pour forcer la compagnie d'exécuter son contrat, et le premier ministre doit-il être le principal conseiller dans cette cause ? Non. La cour de chancellerie est impuissante ; mais il y a une autre cour d'appel, qui est ce parlement, et c'est à ce dernier que l'on demande de faire exécuter à la lettre le contrat de la compagnie en accordant à celle-ci un subside additionnel de \$22,500,000. L'honorable ministre des chemins de fer déclara qu'il veut seulement faire un prêt d'argent ; mais je dis, comme l'a prétendu l'honorable député de Lambton, qu'aucun gouvernement n'est justifiable en agissant comme banquiers à l'égard des entrepreneurs. Quand un gouvernement descend à cette position, il abdique ses propres fonctions. Quelle surveillance, quel contrôle efficace, un tel gouvernement pourrait-il exercer sur la compagnie du Pacifique canadien pour la forcer d'exécuter son contrat à la lettre ? Aucun. Cette compagnie est la créature du gouvernement, vivant au jour le jour sur les allocations qui lui sont faites par ce dernier.

Voyons ce que l'honorable ministre dit sur ce sujet, et ce qu'il a déclaré à l'égard d'autres entrepreneurs financièrement embarrassés. Il n'a pas toujours été d'opinion que c'était du devoir d'un gouvernement de venir au secours des entrepreneurs. Quand M. Whitehead, ayant le contrat de la section 15 du chemin de fer du Pacifique canadien, devint embarrassé dans ses finances, il sollicita l'aide du gouvernement. L'honorable ministre déclara ce qui suit dans son témoignage devant la commission des chemins de fer :

Qu'il était de la plus haute importance pour le pays que la section '15' fût construite avec la plus grande rapidité possible.

L'honorable ministre ajouta :

M. Whitehead se trouvait dans des difficultés financières, et il s'adressa au gouvernement au sujet de ses garanties. La garantie qu'il offrait était amplement suffisante pour le prêt qu'il sollicitait.

Or, quelle fut la réponse de l'honorable ministre à la requête de M. Whitehead ? Apposa-t-il son consentement à la demande de celui-ci, bien que, dans l'intérêt du pays, il fût important que le chemin se construisît rapidement, et bien que la garantie offerte fût suffisante pour couvrir le prêt demandé ? Pas du tout. La réponse fut que le gouvernement " ne pouvait pas agir comme banquiers."

Il est vrai que l'honorable ministre céda. Il est vrai qu'à la suite d'une pression exercée par l'influence qu'il fallait dans cette circonstance, c'est-à-dire par un certain pouvoir derrière le trône, l'honorable ministre céda à la demande que lui avait adressée M. Whitehead, mais cela ne se fit pas avant le recours à cette influence et sans que l'honorable ministre fût convenablement approché.

Qu'est-ce qu'on nous demande de faire aujourd'hui ? On nous demande notre assentiment à ce prêt de \$22,500,000 et cette garantie de \$7,300,000. Je dis et je le répète fermement, qu'il n'y a pas de gouvernement, ayant à cœur les meilleurs intérêts du pays, qui céderait à une telle demande, sur les informations et les faits que la compagnie du Pacifique nous a soumis. Je dis, de plus, qu'aucun parlement indépendant ne céderait à une demande de cette nature sans la plus complète investigation, sans l'examen le plus appro-

M. CAMERON (Huron).

fondi des renseignements fournis par la compagnie du Pacifique, sans la plus rigoureuse enquête sur les raisons qui l'amènent aujourd'hui comme une mendicante à la porte du parlement. Je vous le demande, quelle information possédons-nous ? Que connaissons-nous du coût du chemin depuis Winnipeg jusqu'au Portage-la-Prairie ? Si nous connaissons cela, nous aurions une idée de ce que cette compagnie a dépensé à l'ouest, sur la section des prairies.

Que connaissons-nous du coût du contrat de Langdon, Shepherd et compagnie ? Que connaissons-nous du coût actuel du chemin à l'ouest de Medicine-Hat ? Nous n'avons pas un seul trait de plume pour le montrer. Est-ce que le ministre des chemins de fer a obtenu ces renseignements. Ses ingénieurs sont-ils dans le même cas ? Savent-ils, ce soir, combien la compagnie du Pacifique a payé à la compagnie de construction du chemin du Pacifique à l'ouest de Medicine-Hat, jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses ? S'ils le savent, il n'y a pas un seul député, dans cette Chambre, qui puisse en dire autant. Nous pouvons deviner ce que ce chemin a coûté approximativement ; mais nous devrions le savoir avec une précision parfaite. Cependant, l'honorable ministre voudrait que nous acceptassions ses résolutions sans ces renseignements. Qu'est-ce que nous savons du montant de son propre argent que le syndicat, cette riche compagnie subventionnée avec tant de munificence, a pris dans sa propre caisse pour la construction du chemin de fer du Pacifique ? Absolument rien. L'honorable ministre nous dit que c'est \$10,000,000. Quelle preuve avons-nous, indépendamment de l'affirmation de l'honorable ministre, que la compagnie ait dépensé un seul denier de son propre argent pour le Pacifique ? Que savons-nous du montant d'argent sonnant réalisé par la vente des bons de la compagnie, et aussi par la vente de son stock ? Nous ne connaissons rien à ce sujet, et sans fournir la moindre parcelle d'information sur tous ces détails, l'honorable ministre presse l'adoption de ces résolutions, il force ses partisans de les avaler, qu'elles soient conformes ou non aux intérêts du pays. Mais l'honorable monsieur a cédé à la demande de la compagnie du Pacifique, comme il céda en 1881, et comme ses partisans ont cédé aux demandes du Pacifique auparavant, et céderont encore aujourd'hui.

Par la force de son caractère, par sa nature énergique, par sa parole entraînant, l'honorable ministre, je le crains beaucoup, M. l'Orateur, va porter ce parlement à imposer ces résolutions. Je dis que la compagnie du Pacifique a bien fait, a sagement agi dans ses propres intérêts, quand elle a induit l'honorable ministre à sortir de son repos, à renoncer à sa dignité et à ses émoluments attachés à sa mission en Angleterre, et à revenir en Canada pour s'engager de nouveau sur le parquet du parlement dans la lutte active de la politique.

Je dis que la compagnie du Pacifique a bien fait, parce qu'il n'y a pas aujourd'hui en parlement, ni en dehors, un seul homme, qui eût pu faire le discours prononcé par l'honorable ministre, le 5e jour du présent mois de février. Il n'y a pas un homme en parlement, ni en dehors, excepté l'honorable ministre, qui puisse induire ses amis à voter pour cette mesure.

Il n'y a pas un homme aujourd'hui en parlement, ni en dehors, qui, avec les renseignements que l'honorable ministre a daigné soumettre au pays, eût essayé de faire adopter cette mesure ; mais l'honorable ministre est capable d'induire ce parlement à sanctionner ces résolutions grâce à son énergie, à son influence, à sa force. L'honorable monsieur est connu parmi ses admirateurs comme le Rupert de la scène parlementaire.

L'honorable ministre ne permettra de le considérer comme le "Peau rouge" du parlement.

En se servant librement de son tomahawk politique, l'honorable monsieur s'est frayé, dans sa province natale et ici, la route des places et du pouvoir, et en se servant de nouveau de son arme à scalper, politiquement parlant,

l'honorable monsieur espère conserver sa position sur les bancs du trésor, puis sa mission en Angleterre, et tenir par la gorge comme il le fait présentement, la compagnie du Pacifique.

L'honorable ministre nous a dit, de plus, qu'il avait fait un calcul. Il nous a dit combien ce chemin nous coûterait dans le cas où il tomberait entre ses mains. Je vais, pendant un instant, vous parler de ce calcul, non pas parce que je crois que cela soit nécessaire, mais parce que, en ma qualité de représentant du peuple, il est de mon devoir, autant que je puis le faire, d'exposer le vide des prétentions affichées par l'honorable ministre. Il nous a dit que 3,393 milles de chemin de fer, si la compagnie ne remplit pas ses obligations, passeraient entre nos mains pour une somme de \$54,508,128.

Voici comment il s'est exprimé :

Le total est de \$97,001,328. Voilà ce que le chemin coûterait au pays. Maintenant qu'y a-t-il de plus ? Que ferons-nous des terres ? J'ai coté les terres concédées à \$2 l'acre, que j'ai portées sur l'autre côté du compte, et j'ai également montré ce que l'on a réalisé avec les terres, ce que notre position serait et ce que le chemin nous coûterait. J'ai mis au crédit de la compagnie 21,246,600 acres de terre à \$2 l'acre, ce qui forme \$42,493,200 en argent comptant, cette somme devant nous revenir en déduction des \$97,000,000 ; je prends ensuite le chemin achevé de 3,393 milles, sur lequel il ne résisterait pas une obligation d'un seul dollar depuis Montréal jusqu'à Port-Moody, et pour lequel la nation n'aurait payé que \$54,508,128. Voilà le total.

Ainsi, M. l'Orateur, je dis d'abord que, vu ce qui précède, il n'y a pas un homme intelligent qui puisse trouver l'ombre d'une raison pour le justifier de supposer que chaque dollar du principal, que chaque dollar de l'intérêt, ne sera pas payé au coffre public, tel que pcurvu par ces résolutions. Et je dirai, ensuite, que dans l'éventualité du contraire, nous nous trouverions en possession des terres au prix fixé par la compagnie elle-même, et des 3,393 milles de la ligne principale et de ses embranchements depuis Montréal jusqu'à Port-Moody, et que tout cela l'aurait coté au pays que \$54,508,128.

Tel est le langage de l'honorable ministre. C'est un tableau brillant ; ce serait une spéculation avantageuse, si ces calculs étaient corrects.

De plus, l'honorable ministre ajoute ce qui suit :

Qu'est-ce que ce chemin nous coûterait, supposant que la compagnie fasse défaut après cet arrangement, et discontinuerait ses travaux ? Quelle serait alors notre position ? Et, M. l'Orateur, il n'importe pas que le défaut arrive maintenant, ou plus tard ; la position, pour ce qui est de ces calculs, reste la même.

En d'autres termes, conformément à la déclaration de l'honorable ministre, nous deviendrions maîtres, pour \$54,508,128, d'un chemin qui aurait coté \$97,001,328. Je demande si, maintenant, ceci à l'honorable monsieur, sans vouloir l'offenser : a-t-il réellement compris, voit-il l'insanité des prétentions qu'il affiche présentement ? Nous dépensons \$97,000,000 sur un chemin ; nous donnons cet argent, nous le dépensons ; puis le chemin, tombant entre nos mains, ne nous aurait coté que \$54,000,000. La réponse à ce calcul me semble être si facile que je suis étonné que l'honorable ministre l'ait soumis à la Chambre. A-t-il voulu plaisanter avec nous ? A-t-il voulu en imposer à notre crédulité ? Voula-t-il essayer de tromper quelqu'un ? Sinon, on ne saurait comprendre qu'il ait pu faire une telle représentation. Et il est allé plus loin encore dans les paroles suivantes :

Maintenant, voyons ce que cela va coûter au peuple sous la présente administration.

Il calcule maintenant les dépenses du chemin depuis Callander jusqu'au Port-Moody, les calculs précédents se rapportant à la distance comprise entre Montréal et Port-Moody, et voici ce qu'il a dit à ce sujet :

Les 457 milles de la ligne principale et ses embranchements entre Montréal, Brockville et Callander, coûtent \$2,550 par mille, ce qui forme un total de \$1,162,725. Les 205 milles d'embranchements à l'ouest de Callander, coûtent, d'après les comptes de la compagnie, \$3,729,752, et avec les steamers, \$552,351, ce qui fait un total, pour le coût du chemin, de Montréal à Callander, pour les embranchements dans le Nord-Ouest, et pour les steamers, de \$15,074,828. Retranchez cette somme de \$54,000,000, dont elle fait partie, et, comme il n'y a pas une seule piastre d'obligation sur ces chemins, vous avez le montant de ce qu'ils coûtent au pays, et cela, en supposant un échec, ou un défaut,

en supposant que le pays ne soit pas remboursé d'un seul sou du capital et des intérêts, pour les 2,541 milles de chemin de fer, entre Callander et Port-Moody, soit \$39,343,348

Or, M. l'Orateur, d'après ce calcul, nous aurions 3,393 milles de chemin de fer de Montréal à Port-Moody pour \$97,132,000. Le chemin de Montréal à Callander devait coûter et a coté \$15,074,822, ce qui forme pour le chemin de Callander à Port-Moody, une dépense de \$81,936,500. Puis l'honorable ministre nous dit que c'est la position dans laquelle nous nous trouverions, soit que nous prenions possession du chemin maintenant, soit que nous ne prenions cette possession qu'après avoir dépensé une somme additionnelle de \$30,000,000 pour ce chemin.

L'honorable monsieur connaît aussi bien que moi que si le chemin est construit, la compagnie recevra jusqu'au dernier sou, la subvention de \$30,000,000. Ainsi, il nous faudra donner à la compagnie les \$30,000,000 ainsi que la balance de la subvention, lorsque le chemin sera terminé, en sus de ce qu'elle a reçu jusqu'à présent.

Voyons un instant ce que ce chemin va nous coûter avec la présente subvention additionnelle.

Quand le chemin sera construit, il nous aura coté les sommes suivantes :

Nous aurons donné à la compagnie, en chemin construit par le gouvernement, la somme de \$28,000,000 ; nous lui aurons donné en argent un subsida de \$25,000,000 ; nous lui donnons maintenant, sous forme d'un prêt et d'une garantie \$30,000,000 ; puis les frais d'exploration, \$5,000,000 ; enfin, 25,000,000 d'acres de terre, que l'honorable ministre a lui-même estimés à \$57,750,000.

Or, c'est aussi visible qu'un nez sur le visage d'un homme, que lorsque ces \$30,000,000 auront été avancés, le chemin nous aura coté \$145,750,000.

Bien entendu, si le chemin tombe entre nos mains, nous recouvrerons par le fait même nos \$30,000,000.

Le chemin, par conséquent, doit être crédité pour cette somme.

Le montant que le chemin nous aura coté, s'il devient notre propriété, est de \$115,750,000.

Or, je dis que c'est la pire des folies que d'essayer de faire croire au peuple que quand il aura dépensé \$115,000,000 pour la construction d'un chemin de fer, qui tombe ensuite entre ses mains, il se trouvera, au bout du compte, qu'il n'a déboursé que \$54,000,000 ; et l'honorable ministre comprend cette folie tout aussi bien que moi.

Si nous devons avancer cet argent à la compagnie ; si nous devons faire ce prêt ; si nous devons lui donner cette garantie additionnelle, je le répète, M. l'Orateur, si nous devons voter ainsi l'argent du peuple—sans parler de la proposition du ministre des chemins de fer, proposition que je considère comme indigne de considération, le projet de prêter \$30,000,000 à la compagnie sans rien ajouter aux charges du peuple—je dis que si nous devons faire tout cela, ne nous laissons pas tromper par des calculs erronés, par des chiffres fantaisistes.

Examinons, s'il faut le faire, la question carrément et en face, et procédons les yeux ouverts. Si nous sommes pour assurer toutes ces obligations, ne le faisons pas les yeux fermés. Les obligations que nous avons contractées et les responsabilités qui restent sur les épaules du peuple, deviennent tout à fait alarmantes, et elles suffisent pour effrayer le plus fort et le plus hardi patriote des deux côtés de la Chambre.

Jetons les yeux, M. l'Orateur, sur le pays et sur la situation où il se trouve maintenant. Voyons les effets de la politique financière des honorables députés de la droite ; examinons les effets de cette politique, tels qu'ils sont indiqués aujourd'hui par les banqueroutes, les faillites de banques, et la malheureuse condition dans laquelle se trouvent les autres institutions de crédit, d'après le ministre des finances. Considérons la position dans laquelle se trouve aujourd'hui la grande masse du peuple, qui est écrasée par un système

de taxation oppressive. Cet examen rappellera les paroles dont se servit l'ancien prophète hébreu à l'adresse de son fils : "Issachar est un âne robuste, couché entre deux fardeaux."

Je dis que le Canada est, ce soir, couché entre deux fardeaux—le fardeau de la politique, et la ligne de conduite tenue par les honorables députés de la droite, les fardeaux qui nous sont imposés déjà et ceux qui sont sur le point d'être imposés par la construction de ce chemin de fer.

Quand cette demande, M. l'Orateur, fut adressée au gouvernement par la compagnie du Pacifique, quel était le devoir du ministre des chemins de fer, en sa qualité de chef responsable ? Il aurait été de son devoir de se tenir comme un mur de diamant entre le peuple et cette grande, cette gigantesque corporation, mais l'honorable ministre n'est que de l'argile entre les mains de cette compagnie, qui le façonne à sa guise.

Cette compagnie a réussi dans sa demande, et ce soir l'on nous demande de voter un nouveau prêt de \$22,500,000, avec une garantie additionnelle de \$7,300,000.

Une autre question est soulevée par l'honorable ministre. Il demande du temps ; mais l'honorable ministre a été assez bon de nous dire que la compagnie n'avait aucune réclamation contre nous, que le peuple et le parlement du Canada ne se trouvaient aucunement dans l'obligation de secourir la compagnie du chemin de fer du Pacifique.

La question du temps est cependant celle sur laquelle se dirigent maintenant les efforts de l'honorable ministre ; c'est l'achèvement du chemin en deux au lieu de sept ans.

Cette question est importante, parce que la construction immédiate de ce chemin développerait les ressources du pays en attirant l'immigration.

Cette région de l'ouest est destinée à grandir tellement, que le fardeau qui est sur le point de nous être imposé par cette nouvelle subvention, ne sera pas senti par le peuple.

En défense de l'ordre d'argumentation de l'honorable ministre, je dirai, M. l'Orateur, qu'il a été assez bon de nous donner des chiffres, entre autres, les recettes de la douane dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest durant l'année dernière et les années 1881-82.

L'honorable ministre met le pied sur un terrain dangereux et délicat quand il touche aux recettes des douanes dans la province de Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. Il sait que cette province est purement agricole ; il sait que le peuple, dans cette région, dépend de la production du sol pour sa subsistance ; il sait que le gouvernement, durant la dernière session du parlement, augmenta les droits de douane sur les instruments agricoles de 25 à 35 pour 100 ; il sait que la plupart des instruments agricoles en usage depuis des années étaient importés des États-Unis, et, M. l'Orateur, il n'est pas étonnant que le revenu se soit accru de \$1,106,356, en 1882, à \$1,832,942, en 1883. Mais l'honorable ministre se félicite d'avoir pu soutirer autant que possible des cultivateurs de la province du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Ce n'est pas, M. l'Orateur, un objet de félicitation ; c'est plutôt un objet de sérieuse réflexion, un objet d'étude approfondie, un objet de regret, si l'honorable ministre a pu, durant la dernière année, soutirer de la population de ces territoires, seulement en droits de douane, plus de \$600,000 additionnelles.

Mais l'honorable monsieur nous dit que le temps est précieux ; que cette région s'ouvrira et se colonisera rapidement à l'aide du temps, et qu'une nombreuse immigration s'y dirigera de suite si le chemin est construit durant les deux ou trois années qui vont suivre. Comment, M. l'Orateur, le temps aiderait-il l'honorable ministre, puisque le chemin est déjà terminé dans la zone fertile ? S'attend-il à ce que les immigrants s'établissent sur les montagnes Rocheuses, ou sur la rive nord du lac Supérieur ? L'honorable ministre sait que chaque pied de terrain propre à la colonisation, situé sur la ligne du chemin de fer, est maintenant ouvert aux colons, et quand les innombrables émigrés, que

M. CAMERON (Huron).

l'honorable ministre attend de la mère-patrie et des autres contrées encombrées de population de l'Europe, se seront fixés là, l'honorable monsieur sera alors capable de faire ses calculs sur une base étayée de faits. Dire que le temps presse pour stimuler l'immigration, est, vu notre position, affirmer ce qui n'est pas. Je ne crois pas que nous ayons gagné quelque chose par la rapidité avec laquelle le chemin a été construit. Prenant toute la responsabilité de ce que je dis, je prétends, en m'appuyant sur l'opinion des habitants du Nord-Ouest et ma propre observation, qu'il eût été bien plus avantageux de procéder plus lentement à la construction de ce chemin, et de créer des centres de population à notre portée, et non éparpillés comme à présent sur toute cette vaste région, qui s'étend de Winnipeg au sommet des montagnes Rocheuses.

Ontario ne s'y est pas pris de cette façon pour coloniser son vaste et fertile territoire. L'honorable ministre devrait savoir que l'on a pas ouvert en même temps toute la province d'Ontario à la colonisation. C'est seulement à mesure que les townships et comtés se remplissaient de colons prospères que l'on ouvrait des nouveaux townships et des nouveaux comtés. Si l'honorable ministre avait suivi cette ligne de conduite et eût forcé la compagnie du Pacifique à la suivre également, celle-ci ne se serait pas vue dans l'obligation de venir ici solliciter l'assistance du gouvernement.

Je dis, de plus, que nous ne devrions pas adopter ces résolutions sur les simples informations qui sont devant nous. Les honorables députés de la droite ne nous ont donné aucun renseignement. Je demande à la Chambre, quelles sont les informations qui nous mettent en état de vérifier les assertions contenues dans la lettre de M. Stephen, datée du 29 décembre 1883 ? Elle n'en a reçu aucune. Je demande à la Chambre quelles sont nos informations au sujet de la spéculation de bourse faite par l'ancien syndicat du Pacifique canadien ?

Nous savons qu'il a vendu pour \$55,000,000 d'actions. Nous savons qu'il en a vendu pour \$5,000,000 au pair, et que des membres de l'ancien syndicat en ont acheté pour \$20,000,000 à 25 cents dans la piastre. Nous savons qu'un autre syndicat, dont la compagnie du Pacifique forme une importante partie, en a aussi acheté pour \$30,000,000, à 51 cents dans la piastre. Nous savons que les actions ont été placées sur les marchés du monde et ont réalisé, ou réaliseront de 55 à 61 cents dans la piastre.

Voyons quel profit cet autre syndicat a fait en opérant sur les actions de la compagnie du Pacifique.

Il a obtenu pour \$25,000,000 d'actions qu'il aurait pu vendre à 60 cents dans la piastre sur le marché européen ou celui de New-York. S'il a vendu ce stock à 56 cents, cette transaction lui a rapporté un profit de \$6,200,000, jolie aubaine sur cette petite spéculation.

Puis, il y a le stock de \$30,000,000 acheté de la compagnie du Pacifique par le second syndicat. Ce stock aurait pu être vendu à 60 cents dans la piastre, et le second syndicat aurait pu réaliser, ou a réalisé un profit de \$2,700,000. Réunissant ces deux items, outre quelques autres avantages accidentels, il y a eu un profit net de \$8,900,000. Ceci fait-il partie des \$10,000,000 de leur propre argent que ces messieurs prétendent avoir mis dans le stock de la compagnie ? Où se seraient-ils procurés cet argent ? Je crois qu'ils l'ont obtenu dans ces spéculations, tel que cela est démontré par les rapports soumis au parlement.

Nous nous sommes plaints, et nous avons raison de nous plaindre, de ce que l'on nous demande de voter les résolutions sans nous donner de renseignements complets sur toutes ces opérations. Voyons quels sont les renseignements dont nous avons encore besoin au sujet de cette question.

Quels renseignements avons-nous relativement au contrat conclu avec Shepard, Langdon et Cie ? Nous n'avons pas eu l'ombre d'un renseignement à ce sujet. Qu'est-il advenu de la "Compagnie de construction de l'Amérique du Nord ?"

La compagnie est-elle dissoute ? Nous avons la preuve que le contrat est annulé. Mais la compagnie a encore sa charte de constitution, et je m'imagine que du moment que ces résolutions seront adoptées par le parlement, la compagnie sera encore en état de prendre un autre contrat. Au moyen de cette compagnie, les directeurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ont pu contracter avec eux-mêmes. Le *Mail* et la *Gazette*, organes du gouvernement, nous disent—ce que les honorables membres de la droite ne nous disent pas ; ils peuvent avoir les renseignements que nous n'avons pas—le *Mail* et la *Gazette*, dis je, nous disent que M. Van Horne affirme que la construction de la ligne, depuis le sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops, coûtera \$10,100,000. Nous ne savons pas ce qu'a coûté la section ouest, pour les 45 milles à l'est de Medicine-Hat, jusqu'au sommet. Le gouvernement a refusé de donner des renseignements précis à ce sujet. Les renseignements donnés jusqu'aujourd'hui—et ils sont donnés dans un rapport qui a été présenté—démontrent que \$2,506,000 ont été déboursés en argent, que le montant dépensé pour les matériaux et l'approvisionnement de cette partie de la section ouest, a été de \$1,700,000, que pour les frais de transport il a été déboursé \$1,378,000, soit, en totalité, un montant de \$5,674,000 déboursé pour les 45 milles à l'est de Medicine-Hat jusqu'au sommet. Ce sont là des chiffres approximatifs, car il peut se faire qu'une grande partie des matériaux, des provisions et des frais de transport aient été payés pour d'autres divisions ; mais je donne à la compagnie le bénéfice de toute la somme.

Par le contrat passé entre la compagnie du chemin de fer et la compagnie de construction, pour la section des 45 milles à l'est de Medicine-Hat jusqu'à Kamloops, il devait être payé \$17,880,000. On a dépensé \$5,674,000 sur cette section, et d'après le rapport de M. Van Horne, il faudra \$10,100,000 pour l'achever. Ces deux dernières sommes, réunies, forment un montant de \$15,774,000, donnant un bénéfice de \$2,106,000 sur cette section, en argent seulement. Néanmoins, ils auront plus que cela. Outre cela, ils ont eu, comme partie du paiement de cette entreprise, des actions au montant de \$25,000,000. A 56 cents par dollar, cela équivaudrait à \$14,000,000, de sorte que le bénéfice total s'élèverait à \$16,106,000.

Quels renseignements a-t-on donnés relativement à cette question ? Aucun. Tel est l'état des affaires, autant que nous le savons. Nous voulons avoir de nouveaux renseignements et des renseignements plus complets avant de sanctionner cet emprunt. C'est une insulte à faire aux membres de cette Chambre que de leur demander de voter ces résolutions sans leur donner des renseignements sur la question. Quels renseignements avons-nous relativement au coût du chemin à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses ? A-t-on présenté des estimations et des rapports des explorations ? Aucun. Le ministre des chemins de fer a fait à l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) la réponse suivante :

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je serais heureux que l'honorable ministre des chemins de fer m'apprit si nous devons comprendre, d'après son récent énoncé, que M. Schreiber a fait un examen complet de la section ouest qui, si je me rappelle bien, doit être construite jusqu'à Kamloops. Jusqu'aujourd'hui, nous avons presque tous été sous l'impression que l'on n'avait encore fait aucun tracé définitif de cette route. Devons-nous comprendre, d'après ce que dit l'honorable ministre, que nous étions dans l'erreur ; qu'une exploration a été réellement faite dans le but de fixer l'emplacement du chemin et que M. Schreiber a fait, avec l'exactitude dont il est coutumier en pareil cas, l'estimation du montant que coûterait la construction du chemin depuis le sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops.

Sir CHARLES TOPPER : L'honorable membre sait très bien, lorsqu'il pose cette question, que l'on n'a pas fait une semblable exploration dans le but de fixer le tracé du chemin.

Eh bien ! M. l'Orateur, avant d'avoir fait une exploration, avant d'avoir fixé le tracé du chemin, avant d'avoir fait l'estimation, on nous demande de voter \$30,000,000 à cette compagnie, en addition à ce que nous lui avons déjà donné. Je poserais cette question à l'honorable ministre des chemins

de fer : Est-il décidé aujourd'hui, au delà de tout doute, que cette compagnie traversera les montagnes Rocheuses par la Passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse*) ou par la Passe Howe ? Je demanderai à l'honorable ministre des chemins de fer si, pendant les derniers six mois, l'on n'a pas étudié sérieusement s'il existe ou s'il n'existe pas une route praticable à travers les Selkirks, par la Passe du Cheval-qui-Rue ou la Passe Howe ? Je lui demanderai si, aujourd'hui, l'on étudie la question de savoir s'il n'est pas même opportun, maintenant, d'abandonner tout à fait cette route et d'adopter la ligne qui traverse les montagnes Rocheuses par la Passe de la Tête-Jaune.

J'ose faire ces questions à l'honorable ministre, vu que je connais un peu l'état des affaires dans ce pays et que je connais un peu le pays lui-même. Si l'on règle définitivement la question et qu'un changement ne soit plus possible, que signifie la réponse donnée par l'honorable ministre, que pas un seul pied de la ligne, à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses, n'a été exploré dans le but de fixer le tracé ? Et que signifie les règlements proposés au mois de novembre dernier par le ministre de l'intérieur, lesquels stipulent qu'il n'ouvrira pas de terres au droit de homestead ou de préemption à l'ouest de la quatrième méridienne, car, dit-il, dans cette région, le terrain n'est pas propre à la colonisation ? Quelle est la signification de ces règlements ? L'honorable ministre prépare-t-il les voies, afin de permettre à cette compagnie de ramener la ligne à l'ancien tracé Mackenzie, et la compagnie demande-t-elle cette subvention pour la mettre en état de réaliser tranquillement ce projet ?

Je soumetts ces questions à l'examen de la Chambre, et je dis qu'elles demandent et méritent l'étude la plus sérieuse. Je dis à l'honorable ministre que s'il veut que ce grand chemin de fer transcontinental soit une entreprise heureuse, au point de vue financier et au point de vue commercial, il doit faire en sorte que ce chemin soit administré et exploité conformément à ce qu'exigent les intérêts des habitants de ce pays, et conformément, aussi, aux opinions du peuple du grand Nord-Ouest. S'il veut que ce chemin réussisse de quelque façon, s'il désire sincèrement qu'une partie de la section ouest de ce continent, qui nous appartient et se trouve sous le drapeau anglais, devienne ce que la Providence et la nature ont en l'intention d'en faire, c'est-à-dire, le pays d'un nombre infini de colons industriels et contents, il doit changer sa politique financière et sa politique relative à ce chemin de fer. Il doit mettre ces politiques en harmonie avec les idées du peuple de cette contrée. Il ne doit pas arrêter le progrès de ce pays comme il a fait pendant les cinq dernières années ; il doit laisser au peuple la terre de ce pays, qui est l'héritage du peuple ; il ne doit pas encourager l'établissement d'une tenure seigneuriale dans les vastes régions du grand Nord-Ouest. Il doit faire plus. Il doit permettre au peuple qui habite cette contrée et à ceux qui vont là pour améliorer leur position, de s'établir librement dans chaque section. Il doit abolir tous les monopoles qui existent dans cette partie du pays. Il doit traiter les habitants de cette région comme des Bretons indépendants, et non comme des gens qui fendent du bois et qui tirent de l'eau pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et pour les honorables membres de la droite.

En un mot, tant que l'honorable ministre ne changera pas sa ligne de conduite, tant qu'il ne traitera pas le peuple comme il devrait le faire, il doit s'attendre à ce que sa politique ne réussira pas. Lorsqu'il aura changé sa politique, lorsqu'il suivra une ligne de conduite différente, qu'il nous donnera les renseignements auxquels nous avons droit, je traiterai peut-être cette question d'une manière différente ; mais tant qu'il n'aura pas agi ainsi, quant à moi, je parlerai et voterai contre ces résolutions, et afin d'être logique, afin de justifier ma conduite devant le peuple de ce pays et devant le parlement, je proposerai l'amendement suivant :

Que tous les mots après " que " dans la dite motion soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants :—" avant que cette Chambre

soit appelée à accorder la nouvelle aide d'un prêt de \$22,500,000 et d'une garantie de \$7,300,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il soit nommé un comité spécial pour faire une enquête pleine et entière sur la situation et les affaires de la compagnie, et plus particulièrement sur ses opérations de bourse et sur les contrats de construction, — sur le coût réel des travaux exécutés et l'évaluation exacte du coût des travaux restant à faire."

M. RYKERT : Je crois que tous les membres de cette Chambre qui ont parlé sur cette question en ont reconnu l'importance. Mais bien que la plupart des membres qui ont parlé contre les résolutions aient fait de longs discours, il y en a très peu, s'il y en a, qui aient traité la question que nous étudions à l'heure qu'il est.

Je crois, M. l'Orateur, comme l'ont dit tous les membres qui ont parlé avant moi, que c'est la question la plus importante que ce parlement ait jamais été appelé à discuter. Elle est importante, car elle n'implique pas seulement la bonne foi et l'honneur de ce pays, mais elle en concerne à un très haut degré le bien-être et la prospérité. Personne plus que moi ne regrette que nous soyions appelés à étudier de nouveau cette question. Je pense que tous les partisans que le gouvernement compte en cette Chambre et qui sont disposés à l'appuyer, ont senti qu'il était malheureux que nous fusions appelés, aujourd'hui, à discuter cette question pour la deuxième ou troisième fois. Nous croyions tous, j'en suis sûr, que lorsque le traité a été conclu avec le syndicat, ce serait la dernière fois jusqu'à l'achèvement du chemin, que nous entendrions parler de cette grande question.

Mais, M. l'Orateur, si nous devons discuter aujourd'hui cette question, si les exigences du moment nous obligent à l'étudier, je dis que, en hommes qui ont à cœur les intérêts du pays, nous ne devons pas nous soustraire à cette responsabilité. Si, en étudiant cette question, nous voyons qu'il s'agit des intérêts de notre pays, qu'elle ait l'effet d'augmenter nos dépenses ordinaires ou le montant de notre dette, je dis que cela n'est d'aucune importance, lorsque les intérêts du pays exigent que nous examinions cette question et que nous la traitions comme le propose le gouvernement.

Lorsque j'ai lu, au mois de décembre dernier, la lettre de M. Stephen, président de la compagnie, lettre dans laquelle il disait que les ressources de la compagnie étaient, dans son opinion, suffisantes pour exécuter cette grande entreprise, j'ai éprouvé du soulagement; mais aussi, en même temps, j'ai vu, en lisant cette lettre, que la réalisation de ce grand projet dépendait entièrement des dispositions des marchés monétaires du monde. Il arrive que la compagnie dit maintenant qu'elle ne peut pas prélever les fonds nécessaires à l'achèvement de ces grands travaux; elle s'adresse à ce parlement et nous fait connaître franchement, et je le pense, de la façon la plus satisfaisante, l'état de ses affaires. Elle dit: "Nous sommes prêts à remplir, dans toute leur intégrité, les conditions du traité conclu entre vous et nous; mais si vous désirez que le chemin soit achevé dans le délai dont nous vous avons parlé et pendant lequel nous prévoyons être en état de finir ces travaux, c'est-à-dire, dans deux ans, il faut que le gouvernement du Canada nous aide et nous prête des capitaux qui nous permettent d'exécuter cette entreprise; si vous pensez qu'il est dans l'intérêt du pays que les travaux ne soient pas achevés dans ce délai, nous continuerons et nous remplirons à la lettre les conditions de notre contrat."

Telle est la position de la compagnie; mais les honorables membres de la gauche n'ont pas traité cette question comme elle devrait l'être. Ils ont commencé à combattre les résolutions, et pour faire cette lutte, ils n'ont été inspirés que par l'esprit de parti. Au lieu de prêter main-forte au gouvernement et de l'aider à sortir d'embarras dans le cas où cette entreprise manquerait, ces honorables membres disent: "Non; nous avons poussé le gouvernement au pied du mur et nous allons tâcher de faire manquer le projet, et si nous pouvons le faire manquer, nous renverserons le gouvernement." Que leur fait la prospérité du pays, si les intérêts de leur parti peuvent être favorisés. On ne peut pas

M. CAMERON (Huron)

s'attendre à ce qu'un parti qui a toujours mis ses intérêts avant ceux du pays prête, dans la circonstance actuelle, main-forte au gouvernement et l'aide à exécuter cette grande entreprise. Pourquoi, dans cette discussion, avons-nous vu soulever tant d'anciennes questions? Dès le commencement de ce débat, les honorables membres de la gauche, qui se sont opposés à ces résolutions, ont refait l'histoire de cette question. Ils ont remonté à l'époque du scandale du Pacifique, et à plusieurs reprises, nous les avons entendu parler de questions financières tout à fait étrangères au sujet qui nous occupe maintenant. Ils agissent ainsi dans le but de porter la question sur un autre terrain, dans l'espoir de tromper le public et de détourner son attention de ce sujet important. En agissant ainsi, ils espèrent convaincre le peuple que le gouvernement a adopté un projet dont le résultat sera préjudiciable au pays. En discutant une question de ce genre, je n'aime pas à m'en écarter. J'aime voir les honorables membres rester dans les bornes de la question. Mais nous nous trouvons dans la position suivante: Ces messieurs ont fait des énoncés à tort et à travers, qui ne ressortent pas des faits, et ce soir, si je me crois appelé à les suivre jusqu'à un certain point pour leur prouver combien ils se trompent, c'est parce qu'il faut, d'après moi, que l'antidote accompagne le poison.

Si ces membres, sans se soucier de la réputation des hommes publics, font des énoncés calomnieux sur le parquet du parlement, et que ces énoncés ne sont pas contredits, une partie du public, au moins, croira qu'ils sont exacts; et lorsque, dans le cours de ce débat, j'ai entendu des membres faire des énoncés qui n'étaient pas conformes à la vérité, j'ai cru de mon devoir d'employer l'antidote après le poison. Je crois que nous devrions discuter cette question au point de vue du public et non au point de vue du parti.

Or, M. l'Orateur, d'où vient cette opposition? Elle ne vient pas des chefs de la gauche, ni des membres de la gauche; mais elle vient du dehors. Nous voyons que les organes du parti, qui semblent subventionnés par quelqu'un, ont poussé des clameurs et des cris contre ce projet. Ils disent que l'argent qui sera prêté à cette compagnie sera de l'argent perdu, que nous ne le reverrons jamais. Nous voyons que cette guerre est faite à l'instigation de l'organe du chemin de fer du Grand-Tronc. Je ne veux me servir d'aucun terme blessant en parlant de l'administration du chemin de fer du Grand-Tronc. Si, dans l'intérêt de leur compagnie, ils veulent faire la guerre au chemin de fer canadien du Pacifique, ils peuvent le faire, pourvu qu'ils ne nuisent pas aux intérêts de ce pays. Si M. Hickson, que j'admire beaucoup comme administrateur, et qui a fait beaucoup pour relever ce chemin de fer de la position malheureuse où il se trouvait autrefois, et le mettre dans la haute position qu'il occupe aujourd'hui, si, dis-je, M. Hickson fait la guerre au chemin de fer canadien du Pacifique dans l'intérêt de sa compagnie, je ne l'en blâmerai pas tant qu'il n'empiètera pas sur nos droits et nos privilèges. Mais que voyons-nous? Nous voyons que l'opposition faite à ce projet vient du chemin de fer du Grand-Tronc en particulier, qui demande sérieusement à cette Chambre de l'aider à réaliser un projet qui aurait l'effet de créer un monopole plus grand que celui que, d'après ces messieurs, devra créer l'exécution du projet que nous discutons maintenant. On demande sérieusement à ce parlement de jeter entre les mains du chemin de fer du Grand-Tronc tout le réseau de chemins de fer de la province d'Ontario. Permettez-moi de demander aux honorables membres de cette Chambre s'ils contribueront, par leur influence, à créer un aussi grand monopole? Si nous acquiesçons aux demandes contenues dans la brochure qui a été inspirée par l'administration du chemin de fer du Grand-Tronc, quel en sera le résultat? Ontario sera entre les mains d'une grande compagnie de monopoles.

Mais, M. l'Orateur, il est très extraordinaire de voir le principal organe du parti opérer tout à coup un changement de front. Pendant des années et des années, M. l'Ora-

teur, presque à chacun de ses numéros, ce journal consacrait beaucoup d'espace à décrire des accidents arrivés sur le Grand-Tronc, il malmenait beaucoup ce chemin de fer ; et ceux qui ont suivi les débats du Parlement savent que, lorsque l'on a présenté des projets de chemin de fer, ce journal employait son influence à travailler en faveur de ces projets, s'ils étaient contre les intérêts du Grand-Tronc. Il n'y a que quelque temps, on a demandé à ce parlement d'accorder une charte au chemin de fer d'Ontario et Québec, et une au chemin de fer de Toronto et Ottawa, ce dernier étant dans les intérêts du Grand-Tronc. Le *Globe* a fortement dénoncé le projet du chemin de fer du Grand-Tronc et demandé à ce parlement de le rejeter et d'accorder sa charte à l'autre compagnie. Nous voyons ce journal opérer tout à coup un changement de front et demander à ce parlement d'adopter un projet en vertu duquel Ontario sera livré à ces grands monopoleurs.

Maintenant, M. l'Orateur, il est nécessaire, dans la circonstance présente, d'examiner en détail les objections faites par certains honorables membres. Autant que je puis le voir, la principale objection soulevée par eux, c'est que le gouvernement s'est trop hâté de présenter cette question en parlement, et aussi, qu'il n'est pas nécessaire de construire le chemin de fer aussi rapidement. Cela semble être un des plus forts arguments apportés par les membres de la gauche. Or, M. l'Orateur, je crois de mon devoir, quoique cela soit un peu propre à causer de l'ennui, de combattre ces objections et de montrer que non-seulement le parti de la réforme, mais les chefs de ce parti, si nous devons en juger d'après les opinions qu'ils ont exprimées dans la Chambre et au dehors, n'ont pas manqué une occasion de faire voir qu'ils désiraient que le chemin fût construit rapidement. Et, M. l'Orateur, il sera nécessaire de discuter les opinions du parti de la réforme, et jusqu'à un certain point, celles des chefs de ce parti, pour montrer qu'ils ont admis avec les conservateurs la nécessité de hâter la construction de ce chemin à travers ce continent. Et puis, il y a un fait qui, je crois, est très digne de remarque ; c'est que, bien que les organes de la gauche se soient efforcés de créer un sentiment d'hostilité contre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et contre le projet maintenant soumis à l'étude de la Chambre, aucune requête n'a encore été présentée à ce parlement contre le même projet. Nous ne sachons pas que l'on ait tenu, dans le pays, des assemblées publiques contre ce projet. Le peuple semble parfaitement convaincu que le pays doit venir au secours de la compagnie et lui accorder la subvention demandée. J'exprime, je crois, les sentiments de la population, quand je dis que, lorsqu'il s'agit d'une question d'une telle importance, le peuple sent que le gouvernement est obligé de considérer la demande de la compagnie comme étant faite dans les intérêts du pays. Pendant les quelques semaines qui viennent de s'écouler, nous avons eu l'occasion de sonder l'opinion publique. Dans le comté de Kent, où l'on a fait une élection, alors que le parlement était saisi de cette question, l'on ne peut pas dire que le peuple ignorait ce projet important. Nous avions là les deux éléments, rouge et gris. Il y avait là l'honorable député de Norfolk-Nord, qui a demandé aux électeurs, d'une façon énergique et chaleureuse, de ne pas voter en faveur d'un homme qui avait l'intention, s'il était élu, d'appuyer ce gouvernement si extravagant et si corrompu, et qui avait présenté un projet qui entraînerait des dépenses considérables et qui imposerait un lourd fardeau au pays.

Personne, mieux que l'honorable membre, ne sait comment faire un discours de husting. Personne, dans ce parlement ou au dehors, n'est plus en état que lui—j'allais dire de tromper les électeurs, mais c'est peut-être aller trop loin—personne, dis-je, n'est plus capable de duper les électeurs, de raconter une histoire plus plausible, de parler plus longtemps et plus fort, que l'honorable député de Norfolk ; et s'il était nécessaire de faire voir jusqu'à quel point sont

extravagants les hommes qui occupent les sièges de la droite, personne, plus que lui, ne serait capable de discuter cette question.

La question avait été discutée devant le peuple sous toutes ses faces, et cependant, bien qu'il connût toutes les accusations portées contre le gouvernement, bien qu'il eût un état détaillé de toutes ces accusations, il a élu un partisan du gouvernement par une forte majorité. Ainsi, à la première occasion qui nous a été donnée de sonder l'opinion publique, l'opinion publique a déclaré, en termes non équivoqués, que le gouvernement agissait dans les plus grands intérêts du pays.

Nous avons eu, aussi, une élection dans le comté d'York, et je suppose que les habitants de ce comté ont pu avoir, pour se renseigner, les mêmes moyens qu'avaient eu ceux du comté de Kent. Cependant, le résultat de cette élection a été de remplacer l'ancienne majorité libérale de 912 par une majorité conservatrice de 176. En conséquence, si l'opinion publique compte pour quelque chose, nous devons venir à la conclusion que, sur cette importante question, le peuple est d'accord avec le gouvernement, et qu'il est convaincu que le gouvernement agit dans les plus grands intérêts du pays.

Qu'avons-nous cherché pendant les quinze dernières années ? Dès le commencement, le peuple a déclaré que tant que nous n'aurons pas une route qui traverse le continent, sur le territoire anglais, ce pays n'occupera jamais une position importante. Des hommes d'État américains ont, à plusieurs reprises, déclaré dans le Congrès et ailleurs, que tant que le peuple américain ne comprendrait pas l'importance de cette question, leurs amis canadiens possédant la route la meilleure et la plus courte, formeraient l'avant-garde de la civilisation en ce qui concerne le commerce de l'Est, qu'ils auraient bientôt une route qui traverserait le continent, et qu'ainsi, ils détourneraient ce grand trafic des États-Unis pour s'assurer ce qui fait l'objet de l'ambition de tout le peuple américain. Nous nous rappelons un discours auquel on a fait allusion ici en plus d'une occasion, je veux parler du discours de M. Seward, dans lequel il faisait la déclaration suivante, en des termes qui méritent d'être répétés, et qui justifient ce gouvernement de désirer l'achèvement rapide de ce chemin :

Le chemin qui traversera l'Amérique britannique, sera, sous certains rapports, préférable à celui qui traverse notre territoire. Ce chemin abrégera d'environ mille milles la distance qui sépare l'Europe de l'Asie, et que nous devons parcourir par le nôtre. Passant près du lac Supérieur, traversant la ligne qui divise les eaux qui coulent vers la mer Arctique de celles qui coulent vers le sud, traversant les montagnes Rocheuses dans un endroit où l'élévation a plus de 3,000 pieds de moins qu'à la passe du sud, le chemin pourrait être construit ; ici, avec des capitaux relativement peu élevés, et ouvrirait une région couverte de bois précieux et renfermant d'autres ressources naturelles et on ne peut plus propres à la culture du grain et aux pâturages. À vant à Halifax son port de l'Atlantique, et son port du Pacifique près de l'île Vancouver, il pourrait certainement attirer le commerce de l'Europe, de l'Asie et des États-Unis. Ainsi, l'Amérique britannique, bien qu'étant une simple colonie, s'élèverait à un rang élevé dans le monde. Les autres nations seraient ses tributaires, et les États-Unis tenteraient en vain de rivaliser avec elle, car ils ne pourraient jamais lui disputer le commerce de l'Asie ni le pouvoir qu'il donne.

Il me semble que si l'on peut invoquer des raisons pour hâter la construction de ce grand chemin, ce sont les opinions exprimées par cet homme d'État, répétées par tous les États-Unis et approuvées par d'autres hommes d'État dont je mentionnerais les noms si j'en avais le temps. On a admis que l'on pouvait, à travers la partie canadienne de l'Amérique du Nord, construire une ligne qui abrégerait de 1,000 milles la distance que parcourt le chemin américain pour atteindre le bord de la mer, et qui permettrait d'attirer à l'ouest le trafic de l'est. Ceux qui, dans le passé, ont eu le plaisir et la satisfaction d'entendre le grand chef du parti de la réforme—je ne veux pas parler de l'honorable monsieur qui dirige aujourd'hui ce parti, mais du grand chef qui n'est plus—ceux-là, dis-je, se rappelleront avec quelle éloquence il exposait au peuple l'opportunité qu'il y avait d'avoir une

route à travers le continent. Je ne puis mieux intéresser cette honorable Chambre qu'en lui citant un extrait d'un de ses discours :

Ces travaux doivent être exécutés, quoi qu'il en coûte. Non-seulement nous croyons qu'ils peuvent être exécutés sans qu'il soit besoin d'imposer de nouvelles taxes au peuple, mais nous croyons qu'ils peuvent l'être et rapporter des bénéfices réels, à tous les points de vue. Sans une telle ligne, la création d'un grand pays anglais dans l'Amérique du Nord serait un rêve ; avec cette ligne et avec la prudence et la sagesse ordinaires de nos hommes d'État, ce projet deviendra une grande, glorieuse et inévitable réalité.

Nous avons là l'opinion d'hommes éminents des deux pays. Des hommes qui habitent aujourd'hui ce pays attendent le temps où ce chemin sera achevé, et ils espèrent que ce sera bientôt. J'ai dit que c'était aussi la position prise par le parti de la réforme. Il a demandé que le chemin fût bientôt achevé. Mais, lorsqu'ils ont pu en avoir l'occasion, et qu'il leur a été donné de commencer la construction de ce chemin, ils ont fait tout en leur pouvoir pour empêcher la chose. Quand l'honorable chef du gouvernement, en 1872, alors qu'il était aussi chef de l'ancien gouvernement, a soumis un projet pour l'achèvement rapide du chemin de fer, l'honorable monsieur qui dirige aujourd'hui le parti de la réforme, le député de Durham-Ouest, a cru que l'on se hâtait trop. Cela se passait en 1871, lorsque le bill fut présenté au parlement. Alors, quand le bill fut passé et que la Chambre eut décidé que le chemin serait construit, sur une question concernant la charte et la façon dont le chemin devait être construit, cet honorable monsieur déclara que le pays s'était prononcé sur cette question et que son jugement était irrévocable. En plusieurs circonstances, il disait lui-même qu'il désirait que le chemin fût achevé rapidement, et que la Chambre n'avait pas d'autre alternative que d'adopter ce projet.

En 1872, le 8 mai, l'honorable monsieur a prononcé en parlement un discours sur cette question ; il a alors démontré, d'une façon concluante, que, d'après lui, le pays était tenu d'activer rapidement ce chemin. Il disait :

Vu qu'il en a été ainsi à la dernière session, et l'objection ayant été rejetée, il n'est pas, aujourd'hui, du devoir de ce côté-ci de la Chambre de dire un seul mot, quel que grandes que puissent paraître les difficultés ; mais il est de notre devoir d'aider énergiquement à remplir de bonne foi les obligations que nous avons encourues. L'honorable monsieur croyait qu'il ne pouvait y avoir divergence d'opinion qu'au sujet du mode dont le gouvernement se proposait d'exécuter l'entreprise.

Ecoutez, M. l'Orateur, le langage de l'honorable monsieur : c'était alors un vrai patriote ; il comprenait alors que l'intérêt du pays était inférieur à celui de son parti. Il s'écriait :

Il convient, je crois, quel que soit notre parti, que tous nous traitions généralement le gouvernement qui est obligé de régler cette question difficile.

Or, il y a dix ans, il était nécessaire de traiter le gouvernement avec la plus grande générosité à propos de la discussion de cette question ; pourquoi ne peut-il pas le faire aujourd'hui ? Pourquoi ne pourrait-il pas abandonner complètement l'esprit de parti ? Pourquoi ne pourrait-il pas dire : " Je suis tenu d'être patriote et d'agir dans les intérêts de mon pays. " Non, il espère encore que, bien qu'il en ait appelé à l'opinion publique, il y a trois ans, il peut en appeler de nouveau au peuple dans une autre circonstance, et que, à propos de cette question, son verdict peut être renversé.

Nous voyons que ces hommes désiraient que ce chemin fût construit rapidement. Je puis, je crois, en donner une autre preuve. C'est à l'époque où l'honorable monsieur se sépara un peu de son parti, qu'il se montra un peu indocile, car, il est arrivé que l'honorable monsieur se soit montré indocile à son parti. Il n'a pas toujours été d'accord avec le parti libéral. Ses opinions sont quelque peu plus avancées que celles de son parti. Et, lorsque l'honorable député de Lambton s'efforçait de faire adopter un bill en parlement, relativement au chemin de fer de Nanaïmo et Esquimalt, il s'opposa à ce chemin de fer ; il disait que c'était payer trop

M. RYKERT

cher, et, à cette époque, il vota contre le chef de son parti ; et ceux qui prétendent connaître la question, disent que l'honorable monsieur exerçait une influence sur la Chambre Haute.

En tout cas, le bill a été rejeté à la Chambre Haute. Mais, en cette circonstance, l'organe de ce parti parut contrarié de l'acte de l'honorable monsieur en parlement, et publia, le jour suivant, un article violent dans lequel il condamnait le chef actuel de la gauche et se plaignait de ce qu'il n'avait pas agi d'une façon patriotique lorsqu'il s'efforçait, par son vote, de défaire le gouvernement ; et, dans cet effort, il était aidé par le député de Huron-Sud. Le *Globe* du 31 mars 1875, dit :

Le renvoi du bill dont on s'occupe aurait simplement détruit le pacte, jeté la Colombie-Britannique dans l'agitation, et produit dans le pays et à l'étranger la plus pénible impression possible en ce qui concerne la garantie des traités conclus avec les gouvernements canadiens et en ce qui concerne l'esprit national qui anime la Chambre des Communes du Canada. S'il fût jamais une entreprise qui nous justifiait de dépenser libéralement l'argent du public, c'est bien la grande route que nous construisons à travers le continent. La nécessité de la construction de cette ligne est évidente pour tous ceux qui envisagent la question, nous ne dirons pas en homme d'État, mais au point de vue de la position que notre pays occupe et qu'il occupera, selon que ce chemin de fer sera construit ou non. On ne doit jamais oublier que le Canada s'est solennellement et officiellement engagé à remplir les conditions de ce traité. Le pacte a été fait délibérément et ouvertement, bien que le gouvernement actuel ait pu implicitement le répudier dans l'ensemble et ait pu dire à la Colombie-Britannique de se séparer si elle voulait. Il n'aurait été ni à l'avantage ni à l'honneur du Canada de suivre une telle ligne de conduite. Il n'est pas prudent pour un gouvernement de répudier les obligations de ses prédécesseurs.

Puis, ce journal signale la ligne de conduite que l'honorable monsieur a alors tenue :

La tentative que l'on a faite de renverser le ministère sur la question que les contrats n'avaient pas été soumis au parlement était également indigne et évidemment séditieuse.

Voilà, M. l'Orateur, la façon dont le *Globe* traitait à cette époque l'honorable monsieur, et depuis, ce dernier s'est montré quelque peu indocile au sujet de cette question ; il n'a pas toujours été logique.

Dans une autre circonstance, nous nous rappelons que l'on a essayé de démontrer que sir Hugh Allan désirait construire la ligne au Sault-Sainte-Marie, et ainsi, en faire un chemin Yankee, qui dépendrait du chemin de fer " Northern Pacific. " Un grand nombre de membres du parlement se sont alors opposés à ce projet de construire le chemin de fer. A cette époque, ceux qui favorisaient ce projet étaient dénoncés dans les termes les plus violents.

Je veux ajouter un autre nom à la longue liste de ceux que je citerai comme ayant exprimé leur opinion relativement à cette question de hâter la construction de ce chemin de fer. Pendant le dernier parlement, nous avions ici un homme dont les honorables membres de la gauche regrettent sans doute le départ, bien que je ne puisse pas dire que nous en éprouvions beaucoup de peine, si ce n'est que lorsqu'il était en parlement, il nous donnait l'occasion de faire connaître d'une façon plus complète la fausseté des arguments de ces honorables messieurs. En 1876, l'honorable député de Middlesex-Ouest désirait ardemment que ce chemin fût achevé rapidement. Voici ce qu'il disait :

On a dit que l'on commettait une grande erreur en entreprenant la construction de ce chemin de fer, que les ressources du pays ne permettaient pas d'exécuter ces travaux. Il ne s'agit pas de cela aujourd'hui. Cette Chambre devait considérer qu'afin de remplir les conditions du traité conclu avec la Colombie-Britannique et remplir les engagements que nous avons contractés avec cette province, nous étions tenus d'exécuter les travaux aussi rapidement que possible.

Cette opinion a été partagée par un homme qui siège aujourd'hui vis-à-vis de moi, l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton). En 1880, cet honorable membre était très anxieux que le chemin fût achevé le plus tôt possible. Il parle quelquefois en faveur des deux côtés de la question. Il l'a fait surtout au sujet de cette question, et au sujet de la politique nationale, il a aussi parlé pour et contre. Il a

manqué sa vocation ; il aurait dû être avocat ; alors il aurait pu prendre fait et cause pour les deux partis.

A la page 1041 des *Débats*, cet honorable monsieur parle en ces termes :

Nous voulons communiquer avec cette région aussitôt que possible. Nous voulons en voir les produits s'écouler en flots toujours grossissants sur nos routes commerciales, donner de l'emploi à nos chemins de fer et à notre marine des lacs et de l'océan. Quand tout sera réalisé, notre grand Nord-Ouest deviendra un élément de grandeur et de force pour le Canada, et nous devrions agir de façon à amener le plus rapidement possible le développement que nous désirons.

Et, M. l'Orateur, il devint encore plus éloquent. A mesure qu'il parlait, la Chambre l'applaudissait à outrance, vu qu'elle comprenait que ces sentiments étaient les sentiments du peuple ; et l'honorable membre devint de plus en plus éloquent et continua :

Nous devons nous rappeler que nous avons un rival au sud de notre pays, par le territoire duquel doivent passer les immigrants qui se rendent dans notre Nord-Ouest ; nous devons nous rappeler, dis-je, que pendant que les immigrants se rendront ainsi dans le Nord-Ouest, nos voisins leur feront voir tous les avantages qu'ils offrent à ceux qui veulent aller s'établir sur leurs terres.

C'est, M. l'Orateur, un des arguments que nous apportons aujourd'hui. Une des raisons les plus importantes—j'en parlerai tout à l'heure—une des raisons les plus importantes dis-je, qui doivent nous porter à remplir l'engagement que nous avons contracté envers le peuple de construire ce grand chemin de fer transcontinental, c'est que nous devons faire en sorte que les immigrants, ne soient pas guettés au passage lorsqu'ils traversent les États-Unis pour se rendre au Nord-Ouest, qu'ils ne soient pas détournés de leur chemin lorsqu'ils passent par les États-Unis pour se rendre dans cette grande contrée que nous nous efforçons aujourd'hui de coloniser. Comme je l'ai déjà dit, l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) a l'heureuse faculté de revenir sur sa parole.

Nous trouvons qu'en 1881 il n'était pas précisément de la même opinion ; je pourrais dire, si cette expression était parlementaire, qu'il jouait à l'hypocrisie politique ; mais cela offenserait l'honorable député et je ne le dirai pas. Toutefois, on pourrait l'insinuer ; et citer seulement ses propres paroles suffirait presque à le faire croire. Nous le voyons parler ainsi en 1881, et c'est une réponse que je puis opposer au défi porté par l'honorable député de Huron-Sud. Je relèverai ce défi, et je persuaderai l'honorable député qu'il n'est pas nécessaire d'en porter un autre. Voici, M. l'Orateur, ce que l'honorable député de Norfolk-Nord disait en 1881 :

En 1874, nous pensions que le Nord-Ouest était en grande partie dépourvue de valeur ; mais en 1880, il fut démontré que cette opinion n'était pas exacte. Si par suite des changements survenus, nous croyons maintenant que cette région a une valeur que nous ne connaissions pas en 1874, nous devrions être tous d'accord pour rectifier les erreurs du passé.

Or, M. l'Orateur, telle est la position que ces honorables messieurs pronont quand leurs déclarations antérieures sont scrutées. Ils se lèvent, aujourd'hui, de leurs sièges en parlement, et nous assurent que certains faits sont exacts, et, cependant, trois ou quatre années après, ils viendront déclarer dans ce même parlement : " Oh ! les circonstances sont changées. Nous pensions autrement alors ; mais nous étions mal informés ; nous n'avions pas les renseignements nécessaires."

Telle est la position de l'honorable député, et voici ce qu'il a dit encore :

A la vérité, dans le Nord-Ouest, nous avons des millions d'acres de terre. Nous avons des terres pouvant faire vivre de 15 à 20 millions d'âmes. Qu'on les habite le plus vite possible.

En 1880, il décriait le Nord-Ouest et les 100 millions d'acres de terres qui devaient servir à la construction du chemin de fer, puis il ajoutait :

Et au risque d'être accusé de manquer de patriotisme, je soumettrai à cette Chambre quelques faits qui ont un rapport très intime avec nos propres intérêts. Je ferai une comparaison entre la condition présente

de ce pays et celle des États-Unis. Je montrerai à la Chambre et au pays que nous sommes, à l'heure qu'il est, dans une position critique.

Or, M. l'Orateur, s'il manquait un argument pour démontrer la nécessité de hâter la construction de ce chemin de fer, je le trouverais dans les discours des honorables députés de la gauche et de leur chef. Je ferai la question suivante à cette Chambre : S'il n'y a pas de presse pour construire ce chemin de fer ; s'il n'est pas désirable de posséder une voie ferrée à travers le continent, sur le territoire canadien, pour quoi, à la veille d'une élection générale, l'honorable député de York-Est a-t-il demandé des soumissions pour construire le chemin à partir du lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique ? Pourquoi, M. l'Orateur, cet honorable député, à la veille d'une élection, a-t-il fait transporter sur la côte du Pacifique 5,000 tonnes de lisses d'acier, s'il n'était pas nécessaire de construire ce chemin ? Or, M. l'Orateur, en présence de ces faits, peut-on conclure autrement que la construction de ce chemin soit une nécessité, et cela, le plus rapidement possible ?

Si ces honorables députés suivaient une ligne de conduite patriotique ; s'ils pouvaient, un instant, ou durant une session du parlement, se dépouiller de l'esprit de parti ; s'ils pouvaient comprendre qu'ils représentent le peuple et qu'il leur incombe une grande responsabilité, je crois, M. l'Orateur, qu'ils se joindraient au gouvernement et donneraient toute leur attention à une question concernant l'importance qu'a ce chemin pour notre pays. Les honorables députés connaissent, M. l'Orateur, l'histoire du chemin de fer du Pacifique canadien, et ils ne sont pas capables de dire que nous allons augmenter les taxes. Il est vrai qu'ils ont exprimé l'opinion, il y a quelques années, que la construction du chemin ne devrait pas être pressée, qu'elle tendait à élever la taxation du pays, et c'est le cri qu'ils soulèvent encore aujourd'hui. Ils déclarent que cette construction augmentera les charges du pays. Je demanderai à ces honorables messieurs s'ils pensaient la même chose en 1878, quand ils se présentèrent devant le peuple, avec le découragement dans l'âme ; quand, les bras croisés, ils disaient : " Nous sommes dans un état désespéré ; notre crédit est ruiné ; nous avons administré le pays avec extravagance ; il ne reste pas un dollar dans notre échiquier, et notre situation est sans remède."

Si ces honorables députés ont alors proposé de construire le chemin de fer ; s'ils ont dépensé un montant considérable pour cet objet, ils ne devraient pas aujourd'hui crier contre cette entreprise sous prétexte des dépenses qu'elle nécessite. Assurément, s'ils pouvaient construire le chemin alors, nous pourrions également le faire aujourd'hui.

Mais, M. l'Orateur, en discutant ce point, il me faut pas perdre de vue certaines choses. A mon avis, la première question qui se présente est de savoir si la demande faite par la compagnie est juste et raisonnable ; secondement, si la compagnie a montré d'une manière satisfaisante au parlement qu'elle n'est pas maintenant en position d'achever son chemin, et si oui, dans quel délai peut-elle le faire ? La compagnie a-t-elle montré, d'une manière satisfaisante, le véritable état de ses affaires, et qu'est-ce qui l'amène ici ? Est-elle responsable de ce qui lui arrive ? Ses embarras proviennent-ils de circonstances sur lesquelles elle n'a aucun contrôle ? Le pays bénéficiera-t-il de ce subside additionnel ? La compagnie offre-t-elle des garanties suffisantes ? Et pouvons-nous l'assister en se tenant dans l'esprit de la résolution de 1872, acceptée par tous les gouvernements, qu'il ne faut pas augmenter la taxation ? Telles sont les questions que je vais traiter sommairement, et je crois que cette Chambre doit prendre ces questions en considération, et non les prétentions hasardées, affichées ici par l'honorable député, à savoir, que le présent parlement et celui qui l'a précédé étaient en faveur de n'importe quelle mesure ; il faut mettre de côté le scandale du Pacifique, qui a renversé un gouvernement et pourrait en renverser un autre. Ce ne sont pas là des questions à discuter, bien que le chef de l'op-

position ait prononcé un long et éloquent discours sur ces sujets; bien que l'honorable député ait cinglé aussi près du vent qu'aucune personne ne peut le faire dans un argument; bien qu'il ait prononcé un discours de trois ou quatre heures sur des sujets qui n'ont aucun rapport avec la question soumise à la Chambre. Je me suis, M. l'Orateur, tenu patiemment assis, prenant, en l'écoutant, des notes qui forment un gros volume, et j'ai attendu trois longues heures, espérant qu'il arriverait à la question.

J'ai noté vingt-six objections soulevées par lui concernant les finances. J'y toucherai brièvement plus tard; puis, soudainement, je l'entendis faire sa péroraison, sans avoir dit un seul mot contre les résolutions, sans avoir présenté un seul argument contre les garanties offertes par la compagnie du Pacifique.

L'honorable député peut faire un discours dans le langage le plus élevé; mais, M. l'Orateur, il est capable, à son gré, de plaider le bon ou le mauvais côté d'une cause. L'honorable député, je le répète, peut faire un discours poli et impressionnable; il peut faire un discours qui serait considéré comme magnifique par ceux qui ne l'auraient pas encore entendu, et qui ne se donneraient pas la peine d'examiner de près ses arguments; mais si vous dépouillez son argumentation de tout le verbiage inutile, vous vous apercevez de ce dont elle est composée.

Je vais maintenant, M. l'Orateur, exposer brièvement quelques-unes des raisons pour lesquelles, à mon avis, la compagnie du Pacifique est justifiable de demander de l'aide au gouvernement, et pourquoi ce dernier est justifiable d'acquiescer à sa demande.

Je vais aussi, au risque d'être un peu long, réfuter quelques-uns des arguments des honorables députés de la gauche. Bien que ce soit, dans toute la force du mot, mettre le chariot devant le cheval, je m'occuperai d'abord du discours de l'honorable député qui a parlé le dernier avant moi.

Il m'a semblé, M. l'Orateur, quand l'honorable député de Huron-Sud (M. Cameron) faisait ses citations, que c'était quelque chose de semblable au diable citant les Saintes Ecritures. J'ai entendu des discours dans ce parlement; j'ai entendu des discours dans d'autres parlements; mais je n'ai jamais entendu un morceau plus vulgaire, plus abusif, si rempli d'ignorance, d'orgueil, de présomption, si vain, et prononcé dans un style aussi théâtral. Je ne m'étonne pas que le chef de l'opposition se soit endormi. Depuis huit heures jusqu'à la fin du discours de l'honorable député, l'honorable chef de l'opposition ne s'est pas levé la tête, et pourquoi, M. l'Orateur? L'honorable chef de l'opposition savait que ce discours était une disgrâce pour le parlement et pour son parti, et qu'aucun membre, siégeant ici, ne voudrait en faire un semblable.

L'honorable député, dans un style théâtral, a lancé un défi à la droite. Pour qui nous prend-il? Croit-il que nous avons joué le "Rip Van Winkle" depuis quinze années? Pense-t-il que nous l'avons perdu de vue? Je puis lui dire que je n'ai pas fait ce jeu. L'honorable député pense-t-il que nous avons oublié les faits? Il défie les honorables députés de la droite de montrer que les libéraux, aient déjà fait une estimation extravagante de ce qu'allait coûter la construction du chemin de fer, et qu'ils aient dans le passé déprécié la valeur des terres de la zone fertile.

Je suis toujours contrarié, soit dans cette Chambre, soit en court, lorsque je me vois forcé de me servir d'un témoin en qui je n'ai point confiance; mais c'est le plus mauvais moyen auquel puisse recourir un avocat, que de déprécier la valeur de son propre témoin. Je vais appeler des témoins et voir ce qu'ils ont à dire sur le sujet.

D'abord, les honorables députés de la gauche ont-ils fait une estimation extravagante de ce qu'allait coûter la construction du chemin de fer? Examinons, en premier lieu, le chef du parti libéral. Qu'on me permette d'attirer son attention sur le temps où il rencontrait l'ancien et distingué député de Halton (M. McDougall), dans le comté de Wel-

M. RYKERT

land; qu'on me permette de signaler son fameux discours de quatre heures, dans lequel il dénonçait l'extravagance du gouvernement, parce que ce dernier entreprenait l'exécution de l'énorme et absurde projet de construire le Pacifique. Qu'est-ce que l'honorable chef de l'opposition disait alors?

Voici ce qu'on lui fait dire dans l'un de ses organes:

M. Blake se mit alors à critiquer le projet du Pacifique, qui était, suivant lui, la conception la plus folle, qui ait jamais existé. Le coût de l'équipement, de la construction et du matériel roulant de nos chemins de fer actuels se monte de \$60,000 à \$100,000 par mille.

La première section du chemin, d'Ottawa à Fort-Garry, à ce taux, coûterait \$100,000,000; la section suivante est coupée de grandes rivières, qui nécessiteront la construction de ponts dispendieux, et la troisième section, à partir de la base des montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique, est hérissée de montagnes, et l'une des plus difficiles que l'on puisse rencontrer pour la construction d'un chemin de fer. M. Blake fit voir les dangers qu'offrait l'exécution de l'Acte passé durant la dernière session, puis, la probabilité que le chemin coûterait \$100,000,000; enfin, il montra la disproportion du présent octroi et le pouvoir dangereux concédé au gouvernement."

Puis, nous avons l'opinion d'une autre autorité importante, l'Orateur du gouvernement grit, M. Anglin, qui, le 30 mars, selon le rapport du *Globe*, s'exprimait comme suit:

Il pensait que l'estimation de \$100,000,000 serait considérée comme un chiffre assez faible. Dans tous les cas, le gouvernement avait une très faible idée de ce qu'il coûterait. Le député de Wentworth a estimé le coût à \$200,000,000. Le député de Lennox (M. Cartwright), qui est bien connu comme un calculateur soigneux, l'estima à \$240,000,000. Qui oserait dire que le Canada avec ses ressources, pourrait payer sa dette actuelle et assumer une autre dette de \$240,000,000? Outre le montant ci-dessus, le coût de l'exploitation du chemin de fer sera d'au moins \$2,500,000. Le coût de l'exploitation d'un chemin de fer à travers la Colombie anglaise, sera de l'argent jeté au feu et une meule de moulin attachée au cou de la Confédération.

Puis nous avons un autre témoin, l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie). Le *Globe* de novembre 1875, qui rapporte son discours, lui fait dire ce qui suit:

J'ajouterais, de plus, que j'ai l'espoir que nous serons capables de trouver les moyens de construire le chemin pour un prix beaucoup moins élevé que celui fixé par la compagnie de sir Hugh Allan. Vous ne savez peut-être pas que la somme que l'on pense dépenser est de 180 millions de piastres. Ce fait n'est pas généralement connu.

Puis, l'honorable chef de l'opposition prononça un autre discours à Glencoe, où il déclarait:

Ce monsieur (A. P. McDonald) ne voit pas qu'il y ait aucune difficulté à dépenser au moins \$100,000,000, et, selon lui, beaucoup plus, pour la construction du chemin de fer. On a dépensé 200 millions pour construire le chemin de fer du Pacifique américain, qui est un tiers plus court que le chemin de fer du Pacifique canadien, et qui traverse une région moins hérissée de difficultés naturelles que le tracé de notre chemin, à l'exception d'une section, à partir des Montagnes Rocheuses jusqu'à l'Océan Pacifique, à travers la Colombie-Britannique. Cette section est excessivement difficile, et depuis le lac des Bois et la rivière Winnipeg jusqu'aux eaux de l'Ottawa, le pays est certainement le plus difficile du continent.

Puis, nous avons le témoignage que l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) a rendu dans l'un de ses discours budgétaires. Il disait:

Je n'ai aucun doute que s'il dépendait de nous de construire la ligne avant le terme spécifié—si cela était possible—le revenu serait considérablement augmenté, et, d'après une estimation modérée, le coût atteindrait de \$150,000,000 à \$180,000,000.

Je crois avoir prouvé—je ne dirai pas par des témoins respectables—que les honorables députés de la gauche ont fait des estimations extravagantes de ce qu'allait coûter la construction du chemin.

Que disent-ils maintenant? Ils nous disent que le chemin peut être construit pour 60 et 70 millions de piastres, et ils nous parlent des millionnaires engagés dans l'entreprise, et empilant leur argent.

Un autre défi se trouve dans la question suivante: Quand ont-ils sous-estimé l'étendue et la valeur des terres?

Cette question est habile, comme on va le voir: A la page 1965 des *Débats* de 1879, nous avons la déclaration suivante de M. Ryhal:

Il était évident, vu la tournure, que prend le débat, qu'ils n'étaient pas prêts à commencer la construction du chemin. Il a toujours regardé ce projet comme dépassant les capacités du Canada. Il ne croyait pas qu'il y eût 100,000,000 d'acres de terres fertiles dans le Nord-Ouest, et il craignait que le prix de \$2 par acre, placé sur ces terres, tournerait le courant de l'émigration vers les États-Unis.

Prenez un autre témoin, l'ex-Orateur Anglin, à la page 1590 des *Débats* de 1850. Il dit :

L'honorable député a clairement démontré que le produit net de toutes les terres à vendre dans cette région, serait entièrement insuffisant pour payer la construction de ce chemin de fer. Il fit voir que si le chemin est construit comme on nous le promet ; si, même dans la région des prairies, les frais de construction ne sont pas diminués, si l'on n'en fait pas un simple chemin de colonisation, il nous coûtera beaucoup plus que le montant spécifié par l'honorable monsieur.

Un autre témoin est l'honorable député de Norfolk (M. Charlton). Il a toujours le soin de se mettre à l'abri d'une réserve, telle que : — pourvu que je ne change pas d'avis. Mais cet honorable monsieur s'est exprimé comme suit, à la page 1556 du *Hansard* de 1880 :

D'après les estimations, quant à l'étendue des terres arables, dans cette région, faites par l'honorable député de Lambton, il paraît que la quantité de terres arables, situées au sud de la rive nord de la zone traversée par le chemin de fer, n'excède réellement pas soixante-dix millions d'acres. Je n'ai aucun doute que cette estimation est très modérée.

Il est à peine possible que cette quantité atteigne 95 millions d'acres, et je crois que cette estimation est modérée.

L'honorable député ajoute :

En prenant tout le territoire du Nord-Ouest, il est à peine possible d'atteindre 95 millions d'acres ; et je crois que cette estimation est très modérée.

L'honorable député de York-Est a aussi exprimé son opinion sur cette question dans les termes ci-dessous :

M'étant persuadé — à la vérité, je n'ai pas besoin de renseignements additionnels pour me convaincre sur ce point — qu'il est impossible pour le gouvernement de construire le chemin avec le produit des terres du Nord-Ouest, j'ai à considérer ce que j'ai de mieux à faire.

J'ai toujours prétendu que quel que soit le revenu réalisé avec le produit des terres, il sera absorbé surtout par la colonisation et les dépenses du gouvernement ; que le chemin de fer doit être construit avec l'argent du trésor public, et qu'en conséquence, toute dépense extravagante nous créerait tout simplement une dette que nous ne pourrions supporter.

Le même honorable député a prononcé un discours à Cornwall, où, prétendant parler avec connaissance de cause — parce qu'il avait consulté le général Palliser, — il s'est exprimé comme suit : — " Je vous donne ma parole qu'il y a 44,417,235 acres."

Je pense maintenant, M. l'Orateur, avoir atteint mon but en acceptant le défi de ces honorables messieurs, qui affirment qu'ils n'ont pas sous estimé l'étendue du pays.

En effet, je les ai appelés comme témoins, et je les ai convaincus avec leurs propres avancés.

J'ai démontré que non-seulement lorsque le temps et l'occasion leur convenaient, mais en tout temps, ils ont exagéré le coût de la construction du chemin de fer ; qu'ils ont, de la manière la moins patriotique, déprécié le crédit du pays et sous-estimé l'étendue des terres fertiles du Nord-Ouest, que personne n'a été plus ardent et plus zélé dans cette besogne que l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton).

Quant à l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron), j'espère que la première fois qu'il citera l'histoire, il tâchera, avant de parler, de comprendre exactement ce que c'est que l'histoire. En effet, je pourrais découvrir, par ses remarques, qu'il ne serait pas capable de dire si Cassandre était un homme ou une femme. J'espère qu'il pourrait maintenant faire cette distinction, et je lui conseille, quand il citera à l'avenir l'histoire, de l'apprendre par cœur auparavant, dans la salle située à l'autre extrémité de cette bâtisse.

L'honorable député dit que je voterai pour ces résolutions. Je lui réponds que je le ferai de tout mon cœur, croyant, comme je le fais, que mon vote sera conforme aux intérêts de mon pays.

Il a dit, de plus, que j'avais exprimé l'opinion que l'on aurait recours à la cour de chancellerie pour contraindre la compagnie à construire le chemin. Ce que j'ai dit était en réponse à l'honorable député de Durham-Ouest, qui a déclaré que la compagnie construirait les sections des prairies, puis abandonnerait l'autre partie du chemin. J'ai répondu alors que les cours de justice la forceraient de construire les deux sections, si l'on recourait à des procédés judiciaires, et je l'ai prouvé.

J'ai démontré péremptoirement que si la compagnie acceptait le marché, elle devait l'exécuter dans son entier. Elle ne doit pas en prendre ce qui est avantageux et laisser de côté ce qui ne l'est pas. Mais nous ne nous trouvons pas dans cette position aujourd'hui, la compagnie n'ayant pas failli d'exécuter le contrat. Elle a cinq années pour cette exécution ; le perspicace député de Huron nous dit : Pourquoi recourront-ils à la cour de chancellerie ; ils ne le pourront pas ; c'est entièrement impossible." Je n'ai pas besoin de troubler davantage la Chambre au sujet de l'honorable député.

Quant au discours prononcé par l'honorable député de Queen's, de l'île du Prince-Édouard (M. Davies), j'ose dire que quand cet honorable monsieur fait la lecture du rapport de son discours, le jour suivant, il doit s'étonner de voir comment un homme peut parler si longtemps et n'exprimer que si peu de choses.

Puis, nous avons eu un discours de l'honorable député de Wellington-Nord (M. McMullen).

Je dirais à l'égard de ce discours, si c'était parlementaire, que c'est le discours le plus absurde qui ait été prononcé dans cette Chambre. Si cet honorable député était présent, je pourrais lui montrer, même à satisfaction, que les opinions énoncées par lui étaient si en désaccord, je ne dirai pas avec la vérité, mais avec les documents parlementaires, qu'il aura honte de lui-même quand il lui arrivera de les examiner de nouveau.

Il s'est exprimé comme suit :

Eh bien ! comme je l'ai dit d'abord, nous avons fait une erreur en ne fixant pas un délai assez long, et le résultat de cette erreur a été que nous avons eu à payer à la Colombie-Britannique une somme considérable pour obtenir d'elle une extension de temps.

Or, qu'est-ce que nous lui avons payé ? Qui en a jamais entendu parler ? Nous l'avons payé en promesses ; puis, pourquoi, M. l'Orateur, l'honorable député de Durham-Ouest, qui désirait concilier le peuple de la Colombie, lui a-t-il dit : " Nous vous donnerons \$750,000, bien que nous nous endettions rapidement, si vous voulez seulement nous accorder du délai." L'honorable député de York-Est, à cette époque, acheta sa paix de la Colombie-Anglaise en lui promettant un chemin de fer devant coûter \$3,500,000, et en lui garantissant une dépense additionnelle de \$2,000,000 dans cette province, et c'est tout ce que je sais des diverses promesses de payer, faites à la Colombie-Britannique.

L'honorable député dit encore que la presse libérale n'a pas maltraité le Nord-Ouest. En réponse, permettez-moi de lire ce que le député de Huron-Sud a prétendu :

Quant à la presse libérale, dit-il, il n'avait, à bien dire, aucune expression assez forte pour désapprouver sa conduite à l'égard du Nord-Ouest et du chemin de fer. Puis, M. l'Orateur, je ne suis pas responsable, et mes amis ne le sont pas non plus, de tout ce que la presse du Canada voudra dire.

Je laisserai à l'honorable député de Wellington et à l'honorable député de Huron le soin de régler entre eux leurs différends sur cette question.

L'honorable député a, de plus, déclaré que le coût du chemin de fer Intercanadien était de \$38,000,000 ; mais s'il passe à la lecture des comptes publics, page 24, il trouvera que le coût est de \$28,030,650, et qu'il s'est trompé seulement de 10 millions de piastres.

L'honorable député ajoute :

Je remarque, en parcourant les comptes publics, que la dette du Canada s'est accrue d'environ \$37,000,000, autant les six dernières années.

Je dirais, M. l'Orateur, si c'était parlementaire, que ceci est de la hablerie ; mais comme cela n'est peut-être pas parlementaire, l'honorable député pourra me comprendre comme si je l'avais dit.

La dette totale du Canada, à la fin de l'année 1878-79, était de \$179,483,871, et en 1882-83, elle était de \$202,159,104, soit une augmentation de \$22,675,230, au lieu de \$32,000,000. Si l'honorable député l'avait voulu, il eût donné la dette nette ; mais il se serait trouvé encore plus loin de la vérité. La dette nette du Canada, en 1878, remontant au 1er juillet de cette dernière année—bien que nous réclamons, à notre crédit, l'année 1874, comme ayant été contrôlée par les hommes qui nous gouvernent aujourd'hui, de même que nos adversaires se donnent le droit de réclamer l'année 1879, comme leur appartenant ; la dette nette, dis-je, de 1878, était de \$140,362,069 ; la dette nette de 1879, de \$142,990,187, et la dette nette de 1883, de \$ 58,667 4.

La dette nette s'est seulement accrue de \$15,476,202, au lieu de \$32,000,000. Ceci démontre comment ces honorables messieurs savent se tenir si bien dans le sens du vent, et combien ils cherchent à tromper leur pays.

Comme je l'ai dit auparavant, je veux que l'antidote s'administre avec le poison.

Mais, M. l'Orateur, l'honorable député a perdu de vue le sujet en question.

Le seul député de la gauche, qui ait parlé avec le courage de ses convictions, qui a eu l'honnêteté de déclarer quelles étaient réellement ses convictions, a conclu un discours par ces paroles :

La question de garantie a aussi été mentionnée ; mais nous n'avons pas discuté le mérite de cette question, et je ne sais pas où l'honorable député a obtenu ses informations sur ce point. Je n'ai rien entendu de ce sujet sur le côté gauche de la Chambre. Toute la question est de savoir si c'est dans l'intérêt du pays que nous devons voter cet octroi, ou si nous ne devrions pas nous abstenir.

Or, la question que nous considérons comme la plus importante, est la question de garantie ; mais l'honorable député de Wellington-Nord (M. McMullen), admet que nous avons toutes les garanties nécessaires, et que lui et ses amis ne discutent pas présentement cette question. C'est le seul député qui se soit exprimé si nettement.

Permettez moi, maintenant, M. l'Orateur, de signaler l'honorable député de Peel (M. Fleming). Cet honorable monsieur a déclaré que la première pensée a été de construire ce chemin en commençant à Callander et en le continuant jusqu'à l'océan Pacifique. La raison alléguée alors, disait-il, était qu'il n'y avait pas de nécessité d'avoir un chemin du Pacifique s'étendant plus à l'est que Callander, parce qu'à ce point il se raccorderait avec le système de chemins de fer existant dans le pays. Je voudrais savoir où étaient alors ces chemins de fer ? Le Canada Central n'était pas construit jusque là, et cependant l'honorable député déclare que le chemin de fer du Pacifique devait se raccorder avec le réseau des chemins de fer existant dans le pays.

Je pense que l'honorable député a aussi abandonné la partie quant à la valeur des garanties, lorsqu'il dit que le gain de la compagnie, pendant les deux années qui vont suivre, sera de \$2,500,000 et de \$3,000,000 pour le service postal. Ce profit est, je crois, quelque peu exagéré ; mais l'honorable député fait voir que les profits seront si grands que la dette devra se payer avant six ans.

Puis, M. l'Orateur, il n'y a plus qu'un seul autre honorable monsieur au discours duquel je m'arrêterai, c'est l'honorable député de Grey-Sud (M. Landerkin).

Bien qu'il soit un ancien député dans cette Chambre, je suis quelque peu plus vieux que lui dans la vie parlementaire, et je conseillerai ceci à l'honorable monsieur : quand il voudra faire un discours de husting, il fera mieux de le faire dans son propre comté que sur le parquet du parlement. Lorsque l'honorable député tombe sur la piste de l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), et affirme que les dépenses se sont accrues de \$10,000,000 en six années,

M. BYKERT

j'éprouve le désir de lui recommander la lecture du discours prononcé par l'honorable député de Huron-Sud sur cette question. Mais lorsque l'honorable député déclare que la compagnie du Pacifique emploie des étrangers au détriment des Canadiens, il affirme ce qu'il sait n'être pas vrai. L'honorable député aurait dû se renseigner sur ce point avant de parler. S'il l'eût fait, il aurait constaté que sur les 9,000 hommes employés sur le Pacifique, dans la direction de Port-Arthur, il y a près de 7,000 Canadiens français, et l'honorable député doit savoir que depuis les dix dernières années, les journaliers de ferme n'ont jamais été aussi rares qu'ils l'ont été durant la dernière saison. Sous ces circonstances, nous comprenons la difficulté d'obtenir ces journaliers pour construire le chemin de fer dans le Nord-Ouest. L'honorable député devrait s'être renseigné avant d'essayer d'instruire la Chambre sur cette question.

Je vais, maintenant, toucher brièvement à la position prise par l'honorable député de Huron-Sud sur la question financière. Tous les discours que l'honorable député a prononcés dans cette Chambre, il les a commencés par des attaques de caractères les plus outrageants à l'adresse du chef du gouvernement. J'ai été surpris, que vous, M. l'Orateur, qui aimez tant le franc jeu et l'impartialité, ayez toléré ces attaques infâmes à l'adresse du plus ancien chef politique de la Confédération. Rien ne saurait justifier le langage honnête dont cet honorable député s'est servi à l'égard du chef du gouvernement. En 1873, il est allé devant les électeurs, qui ont condamné le très honorable chef du gouvernement. Il est allé de nouveau, en 1878, devant le peuple, en représentant le chef actuel du gouvernement comme le plus grand vilain que ce pays ait produit ; mais le peuple lui répondit : vous avez malicieusement traité cet homme, et nous sommes prêts à le suivre. Le même jeu fut répété, il y a deux ans, et cet honorable député devrait avoir honte de se servir de nouveau du même langage à l'adresse d'un honorable chef qui a droit au respect et à l'estime de qui que ce soit sur le continent. L'honorable député a déclaré, dans cette Chambre, l'autre jour, que la dépense avait augmenté, durant les six dernières années, de \$10,000,000.

Cette affirmation, M. l'Orateur, a été bien relevée par l'honorable député qui a parlé ensuite. Mais je veux mettre en regard, devant le public, le discours de l'honorable député de Huron-Sud avec un autre, de ces discours prononcés il y a quelques années, ce qui fera voir à quelle espèce d'homme nous avons affaire. Il est vrai que le peuple pensait l'avoir relégué dans l'oubli, il y a quelques années ; mais par la grâce de M. McMillan, il siège de nouveau ici. S'il est, M. l'Orateur, aucunement sensible à la honte, je vais lui fournir l'occasion de le montrer.

Nous avons entendu parler du bouclier d'argent, et j'ai demandé, l'autre soir, à l'honorable député, pendant qu'il parlait, quel côté de ce bouclier il exposait à la Chambre ? Les honorables députés de la gauche savent qu'ils ont parmi eux, comme l'un de leurs chefs, un renégat sorti des rangs du parti conservateur, et ils devraient rougir de ses discours en parlement. Le langage de l'honorable député est comme suit :

Je dis que les honorables députés, qui accordent leur appui au ministre des finances, lequel, en six ans, de 1877 à 1877, a augmenté de 10 millions de piastres par année les dépenses publiques, nous a laissés, de plus, avec des charges au montant de \$60,000,000, et qui a, depuis, ajouté \$3,000,000 à la dépense annuelle, devraient bien savoir quels grands risques nous font courir ces dépenses insensées.

Lorsque l'honorable député dénonce en parlement le gouvernement, il devrait se souvenir que, durant l'année 1872, avant qu'il sût si son talent serait apprécié ou non par le parti réformiste—alors qu'il flottait entre le ciel et la terre, attendant pour voir quel parti politique accepterait sa marchandise—il exprima alors son opinion au sujet du très honorable chef du gouvernement, et disait : " Je suis prêt à placer entre ses mains pour être dépensée, la somme de 30 millions de piastres et 50 millions d'acres de terre ; je suis

prêt à prendre sa parole pour ce placement ; j'ai une entière confiance en lui."

Cependant, aujourd'hui, il a l'audace de se présenter ici et de critiquer l'honorable député dans des termes les moins mesurés. A cette occasion, M. Woods proposa une résolution qui fut appuyée par M. Mills comme suit :

Que tous les mots après " soit," à la fin de la motion, soient retranchés, et que les mots suivants—" renvoyée à un comité de la Chambre, afin de l'amender de façon à ce qu'une somme si considérable de \$30,000,000, et à ce qu'une quantité de terre aussi considérable, 50,000,000 d'acres, ne soient pas mise à la disposition du gouvernement, et que le dit argent et les dites terres ne soient employés, de temps à autre, que par votes spéciaux et annuellement, de telle manière que le parlement ne soit pas dépourvu de ses fonctions les plus importantes, savoir, le contrôle sur les dépenses publiques du pays, soient insérés à la place d'iceux.

Il avait une telle confiance dans le très honorable monsieur, qu'il était prêt à lui confier le contrôle sur 30 millions de piastres et sur 50 millions d'acres de terre. Cependant, aujourd'hui, il a l'audace de dire que cet honorable monsieur a commis un acte infâme et qu'il était indigne de la confiance publique.

J'ai relevé l'assertion, à savoir, que les dépenses s'étaient accrues de 10 millions de piastres, de 1867 à 1873, et que cela provenait de la mauvaise administration des membres du gouvernement actuel.

Mais qu'est-ce que l'honorable député a prétendu dans une autre occasion, au sujet de cette même augmentation de dépenses ? Lorsqu'il était ministre des finances, lui-même, il adressa au marché monétaire anglais, une circulaire dont j'extrais ce qui suit :—

La dette entière a été contractée pour des fins d'utilité publique. Il a été dépensé pour

Canada, environ	£ 5,500,000
Chemins de fer, y compris des avances à eux faits et le coût de ceux appartenant actuellement au Canada	£12,000,000
Phares, améliorations de rivières, havres, chemins et édifices publics	2,000,000
Compensation aux diverses provinces pour propriétés et revenus transférés à la Confédération, l'achat et l'organisation des territoires, et l'affranchissement des terres, dans la province de Québec, de la tenure seigneuriale, etc	5,000,000

L'ex-ministre des finances continuait comme suit :

Il y a eu constamment, chaque année, un excédant de revenu depuis la Confédération de 1867, bien que, par intervalle, ce revenu ait été chargé de fortes dépenses d'un caractère exceptionnel, telles que les dépenses occasionnées par les invasions féniennes, l'acquisition, ou l'organisation de nouveaux territoires, et l'organisation d'une force militaire défensive et effective pour la Confédération. Les huit années qui se sont écoulées depuis la Confédération, ont donné des surplus accumulés de £2,448,111 (non compris le fonds d'amortissement), qui a été partiellement appliqué au rachat de la dette, et partiellement sur de nouveaux travaux publics.

Telle fut la circulaire publiée par l'honorable député en Angleterre ; mais que fit-il, de retour ici ? Il prononça un discours, quelque temps après, à Aylmer, le 22 septembre, où il oublia tout ce qu'il avait dit au sujet du brillant côté de notre situation, et où il présenta à l'encontre le lugubre tableau suivant :

Monsieur le président,—Je me suis demandé plus d'une fois, et je répète aujourd'hui publiquement la question : ceci a-t-il été fait par pure ignorance et insouciance, ou par malicieuse préméditation ? ont-ils voulu faire sombrer le navire après l'avoir pillé ? ou est-ce la dernière folie furieuse du marin ivre avant de se jeter sur les brisants ? Quelle qu'en soit la cause, telle était la situation des affaires quand nous sommes arrivés au pouvoir. C'étaient là les embarras auxquels vous faisiez allusion dans votre adresse et contre lesquels mon honorable ami a lutté depuis. Il n'y a aucun doute que la situation était critique.

L'ex-ministre des finances référerait alors aux \$10,000,000 d'augmentation de dépenses de 1867 à 1873, qu'il avait auparavant représentée comme ayant été dépensée dans des travaux publics d'une grande utilité pour le pays ; mais il considérait maintenant cette dépense comme le plus mauvais acte d'un marin ivre.

Voyons maintenant quelle estime les propres amis de l'ex-ministre des finances ont pour lui. Nous avons été forcés, à diverses reprises, d'écouter les citations faites par

la gauche et tirées d'un écrivain distingué de ce pays, un écrivain sur les événements du jour, dans le *Bystander*.

S'il n'y a jamais eu un membre de cette Chambre convenablement mesuré et jugé par cet écrivain, qui a si souvent eu occasion d'écrire sur les divers membres de cette Chambre et de l'autre parlement, c'est bien l'ex-ministre des finances.

Je ne puis rien ajouter, à mon avis, qui expose plus clairement la vraie position que l'honorable député occupe dans l'estime de ses compatriotes. Le *Bystander* dit :

Peut-être que l'histoire politique récente du Canada n'a jamais été si hardiment travestie devant un auditoire intelligent, que par le ministre des finances à Strathroy. Les faits qu'il cite sont presque invariablement erronés, et ses chiffres sont alléchants et pas trop accommodants. Aucun homme public, depuis la Confédération, n'a certainement moins de droit que M. Cartwright d'essayer de montrer de la consistance. Que le soupçon d'une animosité personnelle contre le chef du parti conservateur, basée sur le fait que ses titres comme un financier ont été dédaigneusement mis de côté, soit fondé ou non, il y a certainement à cet égard, une vraisemblance qui perce à travers les discours vindicatifs du ministre contre son ci-devant chef.

Sa tentative de jouer avec l'ignorance populaire, ou plutôt avec l'indifférence populaire, non-seulement à son égard et ses antécédents, mais aussi à l'égard de tout parti politique, qui n'a pas plus qu'une année d'existence, est futile.

Il est responsable aujourd'hui de la position financière et du crédit du Canada, et nous n'hésitons pas à dire—bien qu'il ne semble pas y avoir un successeur convenable de l'autre côté—qu'il n'est pas homme à conduire en se jouant les destinées du Canada. Sa politique a été fautive du commencement à la fin ; il a emprunté de l'argent à des taux ruineux, lorsqu'il aurait dû imposer des taxes ; il blâme ses prédécesseurs pour n'avoir pas imposé des taxes lorsque cela n'était pas nécessaire ; il s'est grossièrement trompé dans ses prévisions pendant toute le temps qu'il a été ministre ; et, à part tous ses autres défauts, il a la plus mauvaise langue de tout le Canada, après, peut-être, M. Francis Jones. Il s'est montré incapable durant tout le cours de son administration, et si la postérité ne fait pas à son sujet la remarque à laquelle s'attendait sir Francis Dashwood, de la part de ces contemporains : " Voici le plus mauvais chancelier de l'échiquier qui ait jamais existé," ce sera parce qu'elle l'aura complètement oublié..... M. Cartwright est tellement dévoré d'antipathie, qu'il ne pourrait faire aucun bien en sa qualité de ministre, quand même il le voudrait.

Je crois pouvoir en toute sûreté reléguer cet honorable monsieur à la place qu'il devrait occuper dans cette Chambre et dans le pays. Si jamais il y a eu une appréciation fidèle du caractère d'un homme, de son habileté et de ses succès financiers, c'est celle que je viens de lire. Lorsque l'honorable ministre des chemins de fer a dit que le chemin de fer canadien du Pacifique avait donné lieu, en 1874, à l'augmentation des dépenses, l'honorable monsieur a dit que c'était faux. Voyons la preuve. Cette fois encore, je dois prendre un témoin dans lequel je n'ai pas beaucoup confiance—le *Globe*. Je trouve dans le *Globe* l'extrait suivant d'un arrêté du conseil rendu le 23 juillet 1874, par l'ancien gouvernement.

Cependant le gouvernement actuel désirait si vivement prévenir tout sujet possible de plainte, qu'il a pris le moyen d'augmenter considérablement les impôts, afin de se mettre en mesure de faire des arrangements pour exécuter aussitôt que possible la première partie du chemin, qui est aussi la plus difficile ; et en même temps il a été envoyé dans la Colombie-Britannique un agent de confiance dans le but exprès de communiquer avec le gouvernement de cette province et d'essayer d'arriver à une entente sur une politique qui pût satisfaire la Colombie-Britannique et répondre à la situation du Canada.

Permettez-moi de citer un autre extrait de cet arrêté du conseil ; et lorsque je l'aurai fait, je crois que l'honorable monsieur aura honte d'avoir attaqué l'honorable ministre des chemins de fer, s'il est tant soit peu accessible à la honte. C'est un paragraphe que j'ai extrait de l'arrêté du conseil. J'ai ici les documents, car je m'en muni toujours lorsque je fais face à l'honorable monsieur. Je vais citer cet extrait, et vous pourrez voir ensuite s'il a raison de contredire le ministre des chemins de fer :

Afin de mettre le gouvernement en état d'exécuter le projet, que l'on espérait devoir être accepté par le gouvernement de la Colombie-Britannique, la moyenne des impôts a été haussée pendant la dernière session d'environ 15 pour 100, et les droits d'exercice sur les spiritueux et sur le tabac ont été augmentés d'autant, ce qui a porté l'augmentation des taxes à plus de \$3,000,000 sur les opérations de l'année.

Qu'est-il déclaré ici ? Qu'ils ont augmenté les taxes de \$3,000,000. Ça n'était pas vrai, a dit l'honorable député

en face de moi. Voici les procès-verbaux du conseil des ministres dont il faisait lui-même partie. Je crois pouvoir en toute sûreté laisser l'honorable député prendre la position qu'il devrait prendre et qu'il a prise, lorsque les électeurs de Wellington-Centre ont mis la main sur lui, aux dernières élections. Qu'on me permette de parler encore de l'autre député de Huron, son camarade. Il a dit qu'ils aimaient à faire des prédictions, et que leurs prédictions étaient généralement exactes. Or, le galant chevalier de Huron a fait une prédition pendant le dernier parlement, lorsqu'il a dit relativement à ce contrat passé avec le syndicat, qu'il n'allait pas en résulter ce que les membres de la droite espéraient. Il croyait qu'il y avait pour lui une véritable *bonanza* dans ce contrat, et il était ravi comme l'est un petit garçon d'un morceau de sucre d'orge. Il a dit :

Ce bill sera pour nous une véritable *bonanza* électorale. Je ne doute pas, dans tous les cas, que quelques-uns de ces messieurs ne puissent s'attendre à ce qu'il soit une *bonanza* dans un tout autre sens.

A-t-il trouvé que c'était une *bonanza* électorale? Les électeurs de Wellington-Centre le connaissent parfaitement; ils avaient appris son histoire; ils l'avaient apprise de sa propre bouche, et ces électeurs, en hommes intelligents qu'ils sont, ont dit: vous êtes indignes de la confiance du peuple; retournez là-d'où vous venez; et de fait ils l'ont renvoyé chez lui.

Je suis forcé, M. l'Orateur, de parler d'un autre cas, et c'est là la difficulté que nous rencontrons, lorsque nous parlons après d'autres orateurs. Je me suis efforcé jusqu'ici d'éviter de répéter ce que d'autres députés avaient dit, mais, après les éloquentes discours du ministre des chemins de fer et de mon honorable ami de Cardwell et d'autres députés qui siègent autour de moi, j'ai trouvé difficile de décider quels points je devais traiter. Je me suis appliqué jusqu'ici à éviter de toucher aux points que ces honorables messieurs avaient traités, et j'espère que je vais laisser quelque chose à dire à ceux qui me suivront.

Le député de Huron a parlé de l'admirable discours du député de Durham-Ouest, de ce discours magnifique et éloquent, qu'il a représenté comme étant l'un des plus grands efforts oratoires que cette Chambre eût jamais entendus. Je dirai bien que c'était un discours très soigné; j'avouerai qu'aucun député n'aurait pu montrer plus d'habileté qu'il n'en a déployée dans cette occasion; qu'aucun autre député n'aurait pu paraître répondre aux arguments, et cependant les éviter, comme il l'a fait; et qu'aucun autre député n'aurait pu parler la langue anglaise dans un plus beau style; mais dépouillez ce discours de son clinquant, et vous verrez de quels éléments il se compose. C'est tout ce que je dirai du discours de l'honorable monsieur. Il n'est composé que de choses étrangères à la question, et je défie l'honorable monsieur de citer un seul argument qu'il ait apporté contre la valeur de cette garantie; je le défie de citer un seul argument relativement aux résolutions actuellement devant la Chambre. Il a parlé du manque d'informations; il a dit que le contrat passé avec le syndicat avait été signé comme dernier contrat; il a parlé de l'habileté financière des capitalistes; il a parlé du coût énorme du chemin de fer dans la section des prairies, lequel coût serait de \$3,000,000; il a dit qu'on poursuivait les travaux avec rapidité, ce qui en augmentait le coût; il a dit que l'on ne se conformait pas à l'acte concernant les chemins de fer; il a dit que le fait que les membres du syndicat étaient membres de la compagnie de construction constituait une violation de l'acte; il a dit que la loi exigeait que l'on demandât des soumissions—il a fait vingt-six objections qui ne se rapportaient pas plus à la question qu'à la construction d'un chemin de fer jusqu'à la lune. Mais il a mentionné un ou deux points auxquels je toucherai légèrement avant de m'asseoir. Un de ces points aurait trait au monopole, et l'autre aux raccordements de l'est. Il dit: Quel droit avait

la compagnie de faire des raccordements dans l'est? Où veut-il qu'elle les établisse? Veut-il mettre la compagnie à Callander, au milieu d'un désert? Ne doit-elle avoir aucun raccordement dans l'est? Il était nécessaire, entourée comme elle l'était de chemins de fer hostiles, de chemins de fer qui n'avaient aucune sympathie pour le chemin de fer du Pacifique, qu'elle construisit, dans sa propre défense, ses propres chemins de fer et qu'elle eût des raccordements dans l'est. Avait-on en vue, lorsqu'il fut décidé de construire une voie ferrée depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, qu'une partie serait le chemin de fer du Pacifique, et une autre partie autre chose? Pas du tout. On a toujours eu en vue qu'elle aurait un chemin de fer d'entier parcours, bien qu'il soit vrai qu'il était déclaré dans la charte qu'elle devrait établir des raccordements à Callander.

Parmi les nombreuses objections de l'honorable monsieur, je prendrai les plus importantes dont j'ai parlé, et une de ces dernières est celle des monopoles. Il parle de monopole comme d'une chose inouïe dans cette Chambre. Qu'il réfère à l'acte de 1878, proposé par M. Mills, et il y verra l'un des plus grands monopoles que pût imaginer un gouvernement. Cet acte donnait tout le Nord-Ouest à des lignes s'étendant dans toutes les directions, vers l'est, l'ouest, le nord et le sud, tel que déclaré par l'honorable monsieur, et donnait le contrôle à toute compagnie, quelle qu'elle fut, de 6,400 acres par mille. Est-ce que cela n'était pas un plus grand monopole que celui qu'ils disent exister au Nord-Ouest sous cette compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique? L'honorable monsieur dit qu'il n'y a pas d'objection si le gouvernement doit avoir le chemin. Si le gouvernement l'exploite, dit-il, il n'y aura pas de monopole. Je ne puis voir la force de ce raisonnement. C'est autant un monopole entre les mains du gouvernement qu'entre les mains d'une compagnie.

Qu'est-ce que la compagnie fait de ses terres? Nous avons une preuve. Bien que cette compagnie possède 21,000,000 d'acres de terres, elle ne peut prélever un seul dollar sur le marché anglais ou américain pour construire son chemin. Devait-elle garder ses terres éternellement? Aucune compagnie ne ferait cela. Son devoir était de vendre ses terres, et de leur donner de la valeur.

Ils parlent de monopole au sujet de ces terres du Nord-Ouest. Quels sont ces messieurs qui crient contre le monopole? Si quelqu'un veut prendre un acte de la dernière session, et de la session précédente, et aller dans la salle du comité consulter les actes du parlement qui ont été imprimés, mais qui n'ont pas été adoptés, il verra qu'une foule de députés grins ont demandé des chartes pour opérer dans cette contrée, et que pas un seul d'entre eux n'a soumis aux Chambres un seul plan, ni dit où il allait. Ils voulaient sillonner cette contrée de chemins dans toutes les directions; et parce qu'ils n'ont pas réussi à obtenir des chartes, ils ont crié contre le monopole. Voilà ces hommes. C'est parce qu'ils n'ont pu obtenir de chartes de chemins de fer ni obtenir eux-mêmes le contrôle des terres qu'ils trouvent à redire.

Une autre classe d'hommes qui trouvent à redire au monopole, ce sont les grands promoteurs de plans de colonisation, et je parlerai plus tard de ces compagnies de colonisation. Mais ce sont là les hommes qui aujourd'hui créent une agitation dans cette contrée, et qui crient contre le grand monopole qu'ils disent établi par cette concession au chemin de fer. Ils sont désappointés parce qu'ils n'ont pu obtenir ces terres eux-mêmes.

Nous voyons aussi que ceux qui se plaignent aujourd'hui du monopole dans le Nord-Ouest sont les mêmes hommes qui nous mettraient à la merci des États-Unis, des hommes comme le député de Norfolk-Nord, et d'autres membres de cette Chambre, que je pourrais nommer, qui ont des intérêts dans le Nord-Ouest. Que désirent-ils? Ils désirent des chemins de fer partant du Nord-Ouest et se dirigeant directement aux États-Unis, qui sucent le sang vital de ce terri-

toire, qui attirent tout le commerce du Nord-Ouest aux États-Unis, au lieu de le transporter à travers le territoire canadien. Ce sont là les hommes qui se plaignent du monopole des terres au Nord-Ouest.

Nous voyons aussi les spéculateurs qui sont désappointés parce qu'ils ne peuvent pas y faire de l'argent. Ils sont trop paresseux pour faire de l'argent par des moyens légitimes. Ce sont des hommes qui ont tracé des lots de ville et qui ne peuvent les vendre. Des personnes qui ont acheté ces lots de ville de tous côtés commencent à crier contre le monopole des terres et le terrorisme—à crier que le gouvernement pille le Nord-Ouest. Ce sont là les gens qui aujourd'hui vilipendent le gouvernement.

J'ai eu le plaisir de parcourir le chemin de fer canadien du Pacifique sur toute sa longueur. J'y suis allé comme spectateur désireux de savoir ce qu'était réellement le pays, quelles étaient ses ressources et les sentiments de la population. Je crois, M. l'Orateur, qu'aucun député n'a raison de se lever dans cette Chambre pour discuter ces importantes questions s'il ne connaît pas un peu cette contrée. Qu'ai-je trouvé? Je sais que les journaux ont dit que j'avais vilipendé le Nord-Ouest. Je n'en ai rien fait. Personne ne m'a jamais entendu décrier cette contrée. Voici simplement ce que j'ai dit, dans une conversation privée, en présence d'un reporter:—"Plutôt que d'aller au Nord-Ouest accepter une place de juge, j'aimerais mieux rester chez moi, j'aimerais mieux ne pas abandonner mon heureux foyer; je ne sacrifierais pas mon foyer pour tout le Nord-Ouest." J'ai ajouté que je combattais depuis vingt-cinq longues années le parti gris dans mon propre comté, et que je n'abandonnerais pas ce comté pour tout le Nord-Ouest. Mais ils n'ont pas voulu publier cette déclaration; s'ils l'avaient publiée intégralement, je n'y aurais pas eu d'objection. Je ne vilipende pas mon pays, M. l'Orateur; je n'appartiens pas au parti qui vilipende son pays; je n'appartiens pas à cette nationalité qui vilipende son pays. Au contraire, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour encourager les jeunes gens que je voyais désireux d'aller dans l'Ouest à aller dans les territoires du Nord-Ouest, où je croyais qu'ils auraient de nombreuses occasions d'améliorer leur condition. Mais, M. l'Orateur, je n'ai pas trouvé que tout mon pays était mauvais; j'ai trouvé de bonnes terres et de mauvaises terres. J'ai assisté à des assemblées publiques, et me suis mêlé aux colons afin de m'assurer des causes des griefs dont ils se plaignaient, et qu'ai-je vu? Quelques spéculateurs, quelques politiciens qui faisaient circuler dans tout le pays des rapports du caractère le plus pernicieux. Permettez-moi de répéter ce qu'a dit dans mon propre comté, il y a quelques jours, un homme qui était établi au-delà de la Mâchoire d'Orignal. Il m'a dit qu'avant son départ de cette localité, vers Noël, il y a eu chez lui une réunion de tous ses amis du voisinage, et que 120 chefs de famille ont pris part à un dîner, le jour de Noël. Ceci ne montrait pas beaucoup que le Nord-Ouest était dépeuplé, ni que la population émigre aux États-Unis.

Il y a une autre chose au sujet de laquelle nous avons entendu des plaintes. Les gens crient contre le landlordisme et le terrorisme. M. l'Orateur, il y a une classe de spéculateurs dans notre pays, il y a aujourd'hui des hommes au Canada—je pourrais en nommer plusieurs si je le voulais—des hommes dans la ville même que j'habite, qui ont de grandes étendues de terres dans le Dakota et le Kansas, et qui guettent au passage tous ceux qui vont au Nord-Ouest, et essaient de les décider à aller dans le Dakota, examiner les terres. On voit plusieurs officiers de chemins de fer qui sont agents d'immigration, pour ce qui concerne ces territoires. Vous demandez un billet de chemin de fer et vous voyez que c'est un billet donnant droit de choisir un terrain qui vous est donné soit par la ligne *Albert Sea*, ou par la *Chicago and North Western*, pour jusqu'à Crookston—pas au delà. Sur ces billets vous voyez que si vous allez au Dakota, et que vous y prenez une terre, on paiera vos dépenses. Et ce qu'il y a de pire, je crois que des compa-

gnies de chemins de fer au Canada encouragent la diffusion d'écrits de ce genre, ce qui ne fait pas de bien au Canada. Nous voyons dans toutes les stations de chemins de fer des céréales et des grains de toute sorte exhibés au public, dans des bouteilles, comme annonces du Dakota et du Kansas. Ce sont là les gens qui font aujourd'hui tout ce qu'ils peuvent pour déprécier le pays. J'affirmerai que tout homme bien pensant du Canada qui examinerait impartialement cette question sous toutes ses faces, arriverait à la conclusion que les clameurs de landlordisme et de monopole dans le Nord-Ouest émane de quelques politiciens et de quelques spéculateurs gritis désappointés qui ont perdu l'occasion convoitée d'améliorer leur condition.

On parle beaucoup des plans de colonisation. M. l'Orateur, ceux là même qui crient contre les plans de colonisation servent à encourager le landlordisme dans cette entrée—peut-être y a-t-il parmi eux des membres du parlement; j'en vois quelques-uns qui me regardent actuellement;—ils ont eux-mêmes des intérêts dans des plans de colonisation, quelques uns d'entre eux. Consultez la *Gazette du Canada* et vous trouverez les noms d'un grand nombre de ces patriotes qui demandent, comme membres de sociétés de colonisation, à acheter des terres dans cette contrée; et parce que le très honorable chef du gouvernement, comme ministre de l'intérieur, a jugé à propos de rejeter leur demande, ces messieurs, dans leur désappointement, crient maintenant contre le danger des sociétés de colonisation.

Que font ces compagnies? Font-elles de la bonne ou de la mauvaise besogne? A combien de compagnies, M. l'Orateur, a-t-on accordé des chartes? Il n'a été constitué dans cette contrée que vingt-huit compagnies, avec 3,000,000 d'acres de terres, et la moitié de ces terres appartient aux colons. Ces compagnies ne sont simplement que des agents d'immigration en ce qui regarde la moitié des terres, et au lieu de prendre de grandes étendues de ce territoire et de les conserver pour des fins de colonisation, 1,500,000 acres seulement sont ainsi conservées? Mais de quelle manière sont-elles conservées? J'appellerai encore comme témoins les honorables membres de ce parlement. Prenez un article paru dans le *Globe* il y a quelques semaines, le 2 novembre 1883, et qu'y voyez-vous? Il va sans dire que ce journal dit toujours ce qui est bien, et condamne toujours ce qui est mal. Voyez ce que dit ce journal des compagnies de colonisation dans le même numéro qui contient une lettre de M. Armstrong, directeur gérant de la compagnie de colonisation des cultivateurs d'York:

Il paraît que cette compagnie a une concession de 175,000 acres. Elle a été fondée non dans un but de spéculation, mais avec l'intention sérieuse de coloniser les terres. Elle a déjà établi environ 150 personnes sur ses terres, et elle fait tout ce qu'elle peut pour leur donner du confort. Toutes ces compagnies, à l'exception d'une vingtaine environ, ont été fondées dans un but de spéculation."

Seulement vingt-huit de ces compagnies ont été constituées, bien que des centaines de personnes aient demandé des chartes, et parmi celles-ci, les spéculateurs; permettez-moi de vous en donner la liste, et vous verrez quels nobles patriotes sont ces messieurs; vous verrez combien ils sont désintéressés, lorsqu'il s'agit de leurs intérêts personnels. Je vois un honorable monsieur qui me regarde en ce moment, qui a parlé du landlordisme dans ce pays, et qui est désappointé parce qu'il n'a pu obtenir tout ce qu'il voulait. Lorsqu'on prétend que ces sociétés de colonisation créent du landlordisme, il est peut-être bien de savoir quels sont les messieurs qui demandent ces chartes, et qui sont actionnaires. Nous voyons premièrement sur la liste l'associé du chef de l'opposition, M. J. K. Kerr. Nous voyons aussi l'aimable député de Kingston (M. Guun)—je voudrais qu'il eût cinq compagnies de colonisation; tous les membres de cette Chambre souhaitent qu'il réussisse, n'importe en quel lieu. Nous avons ensuite, notre estimable, notre vénérable frère, notre noble ami de Perth, James Trow, M. P.

M. TROW. Jamais de ma vie je n'ai demandé un acre de terre, et je n'en ai jamais eu un acre.

M. RYKERT. Votre nom est là. Voyons maintenant. Vous trouverez dans la *Gazette du Canada* une demande faite par la *High Wood Ranch Company*, dont Alexander Gunn, M.P., et James Trow, M.P., font partie. Je cite de la *Gazette du Canada*. Nous voyons plus loin, dans la compagnie de colonisation des colons, le nom de John Dryden, M.P. Nous voyons aussi le chef du parti de la réforme de la cité de Toronto, William F. Macmaster. Vient ensuite le nom de Carroll Ryan, du *Free Press* d'Ottawa, qui n'était pas satisfait d'une compagnie—il veut tout avoir ou rien du tout. Il n'était pas satisfait de la compagnie de colonisation de Birch's Hill, il lui fallait entrer dans la compagnie des Fourches de la Saskatchewan. Nous voyons Charles W. Mitchell, propriétaire du *Free Press*, d'Ottawa, et John Cameron, rédacteur de l'*Advertiser*, de London—tous patriotes nobles et désintéressés, lorsque cela fait leur affaire. Et cependant ces messieurs vilipendent le pays lorsque cela sert les intérêts de leur parti. Je vois aussi, comme actionnaires, les noms d'Alfred Jaffray, du *Globe*, de H. S. Howland, de l'honorable député de York-Nord, W. Mulock, M. P., de l'honorable David Reesor, et de ce noble patriote qui s'est vendu—je ne dirai pas pour un potage—l'honorable R. W. Scott. Nous voyons que toute l'opposition qui est faite dans cette Chambre à ces sociétés, vient de gens qui ont été déçus dans leurs petites entreprises. Plusieurs d'entre eux ont réussi; ils ont mis la main sur ces terres, ce qui doit créer un monopole qui opprimerait les habitants du Nord-Ouest. Il est aussi bien, M. l'Orateur, que la compagnie et le pays sachent parfaitement quelle sorte de gens nous avons là.

Pourquoi représente-t-on ce monopole comme étant d'une valeur inouïe. J'ignore si l'honorable député de Perth est responsable de ceci, mais dans tous les cas il est l'auteur de la brochure. Je vois dans un certain brochure distribuée aux électeurs, avec les compliments de M. James Trow, cette remarque au sujet de la question du monopole :

Quant au monopole de transport du Nord-Ouest pendant vingt ans, la valeur n'en est pas connue, mais elle excède toute la subvention en argent.

Ceci est une autre raison pour laquelle je dis que si nous devons aujourd'hui payer \$22,000,000 pour le chemin de fer canadien du Pacifique, et prendre le chemin des mains de la compagnie, puis nous débarrasser de ce monopole gigantesque, cela vaut, d'après la brochure \$25,000,000. Pourquoi ne nous hâterions-nous pas de construire le chemin? Si nous nous hâtons et que nous construisions en deux années, nous éviterons deux années de monopole. Cela devrait assurément alléger quelque peu les fardeaux qui pèsent sur le pays; mais les honorables messieurs de la gauche n'envisagent pas la question de cette manière.

On soulève d'autres objections, auxquelles je ne m'arrêterai pas, parce que ceux qui me suivront pourront sans doute relever ce que j'aurai omis. Les honorables députés de la gauche ont, je crois, d'une manière qui ne leur fait pas honneur comme membres de cette Chambre, ni comme membres du parti de la réforme, flétri les membres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique comme étant des hommes presque pires que des coquins. Ils ont parlé du grand édifice de M. Stephen, et de la somme considérable qu'il a dépensée pour construire sa résidence. Je ne connais personnellement aucun membre de la compagnie, mais je dirai que je ne saurais mieux juger leur caractère qu'en m'appuyant sur l'estime dans laquelle ils sont tenus par le pays.

Ces hommes occupent une position élevée dans le monde commercial; on ne pourrait attaquer leurs actes; mais ces honorables messieurs ont l'audace et la bassesse de les critiquer, comme étant des coquins et des voleurs, parce qu'ils viennent ici déclarer qu'il sont dans des embarras financiers, qui ne sont pas le résultat de leur conduite, mais qui ont été créés par des hommes qui ont entrepris de décrier et de déprécier la position de la compagnie.

M. RYKERT

Il est injuste et lâche d'injurier des hommes de cette manière. J'ai parlé de M. Hickson, du chemin de fer du Grand-Tronc, comme d'un homme qui s'est distingué comme l'un des plus grands hommes de chemins de fer du Canada. Je ne le connais pas personnellement, mais tout de même j'ai pour lui la plus grande admiration, et il a parfaitement raison de promouvoir les intérêts de la grande compagnie dont il est le gérant, mais en même temps il ne doit pas fouler aux pieds les droits de nos habitants ni empiéter sur les droits du parlement.

Maintenant, je me demande, entre autres choses, si la compagnie a montré d'une manière satisfaisante ce qui a causé cet état de choses. J'ai déjà parlé brièvement du fait que la compagnie a été placée dans une position difficile. Elle dit qu'en regard à la dépression qui a régné dans les stocks depuis le mois de décembre, elle a été incapable de trouver le montant dont elle avait besoin. Les honorables députés de la gauche disent: Pourquoi la compagnie ne va-t-elle pas en Europe, prélever l'argent? Il serait inutile d'aller en Angleterre, comme l'a fait sir Hugh Allan, pour y subir un échec.

Il est du devoir de la compagnie de montrer qu'elle n'est pas responsable de l'état présent des affaires. L'a-t-elle fait? Nous voyons par la brochure du Grand-Tronc que ce dernier a été un adversaire des plus acharnés du chemin de fer canadien du Pacifique. Il l'a combattu de tout côté, et si le gouvernement pouvait rompre le secret qu'il est tenu de garder, il avouerait que le Grand-Tronc, appuyé par les principaux hommes de l'Angleterre, a fait tout ce qu'il a pu pour décrier et déprécier le stock du chemin de fer canadien du Pacifique.

Nous trouvons dans un document provenant de M. Van Horne un autre exemple de ce qui a été fait pour déprécier le stock de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Il y a un télégramme conçu comme suit :

LONDRES, 4 février 1884.

On organise ici dans la presse et ailleurs l'opposition la plus énergique aux actions du Pacifique canadien et à des actions de même nature, parce que l'on emploie l'argent du gouvernement à aider au Pacifique à faire de la concurrence au Grand-Tronc par l'Ontario et Québec. Les directeurs du Pacifique refusent-ils encore de conclure un arrangement avec le Grand-Tronc pour l'exploitation conjointe de l'Ontario et Québec. Je crois que nous pourrions nous arranger pour louer conjointement. Ceci est différent de la première proposition à l'effet de vendre absolument le chemin au Grand-Tronc. Si la réponse est favorable, nous enverrions un homme d'expérience chargé de négocier quand on croira la chose nécessaire.

Ainsi nous voyons que le Grand-Tronc remuait ciel et terre pour déprécier le stock de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Nous voyons ensuite le principal organe du parti décrier le crédit de la compagnie et le crédit de cette compagnie de chemin de fer, faire tout son possible pour déprécier le stock en disant qu'elle ne paierait pas un dollar de la garantie du stock, mais que les directeurs mettraient l'argent dans leur gousset.

Qu'avons-nous besoin de plus sur ce point que l'opinion exprimée dans la circulaire de Bradstreet, qui est une haute autorité dans le monde commercial? Le 3 décembre 1883, cette circulaire, qui, suivant moi, a donné clairement une très forte raison pour laquelle cette Chambre ne devait pas hésiter à déclarer que la compagnie a suffisamment montré qu'elle n'est pas responsable de l'état de choses actuel; cette circulaire disait, le 3 novembre :

Cette semaine, un stock resté obscur, depuis qu'il avait été placé sur le marché, il y en a un, jusqu'à ce jour, a pris de l'importance. C'est celui du Pacifique canadien. Les circonstances qui ont accompagné sa manipulation font rejaillir un discrédit extrême sur les officiers du gouvernement canadien à Ottawa, qui doivent certainement avoir acquiescé à cette opération, et elles doivent infailliblement nuire considérablement à toutes les sûretés canadiennes. Le prix du stock a beaucoup baissé grâce aux agissements de la clique qui le manipule, et, à l'époque opportune, celle-ci a fait envoyer de Montréal une dépêche annonçant que le gouvernement canadien avait garanti 3 pour 100 de dividende sur le stock pour une période de dix ans. Elle espérait évidemment pouvoir

réussir, par ce moyen, à vendre son stock, et grâce à des ruses bien connues à la bourse, elle leur donna beaucoup de vogue; mais les ruses ont été découvertes à temps pour empêcher leur réussite. Cette question de garantie semble être entourée de beaucoup de mystère, mais la seule chose qui paraisse claire, c'est qu'aucune garantie de ce genre ne peut être donnée sans la sanction du parlement canadien, qui ne sera pas convoqué avant un mois ou deux. Les fausses représentations qui ont été faites, et le contrôle évident que le syndicat du Pacifique canadien exerce sur la presse canadienne à Ottawa sont des questions d'une grave importance pour le peuple canadien. Il est tout à fait évident qu'il y a là un besoin urgent de réponse. Wall-street est accoutumé aux ruses des compagnies, et sait les déjouer; mais l'immixtion d'un gouvernement dans des spéculations de bourse est quelque chose de nouveau. Toutefois, les capitalistes feraient mieux de ne pas toucher au stock du Pacifique canadien. Une explosion semble se préparer dans le nord.

Voilà une raison pour laquelle le stock du Pacifique canadien n'a pas une valeur aussi grande que celle qu'il devrait avoir sur le marché américain.

Nous voyons aussi nos propres journaux exprimer des sentiments hostiles. Le *Shareholder* du 15 février dit :

Il semble n'y avoir aucun moyen de galvaniser davantage le Pacifique canadien, le plus haut prix qu'aient rapporté les actions cette semaine ayant été de 55 $\frac{1}{2}$, et la demande en est si faible que mercredi il n'y a pas eu une seule vente de ce stock dont on fait si peu de cas.

Le même journal disait, un autre jour, le 1or février :

Ces nombreux et influents journaux de Londres et de New-York, qui reproduisent si souvent nos commentaires au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien, peuvent maintenant voir jusqu'à quel point ils seraient justifiables de recommander ce stock à leurs lecteurs, en présence du triste état de choses actuel.

Les honorables messieurs voient par ceci que dès le commencement, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a été, à la bourse, en butte aux déclarations les plus pernicieuses de la part de personnes supposées être de hautes autorités, déclarations telles qu'elles ne pourraient certainement pas être approuvées par les hommes bien pensants. Mais nous voyons ailleurs que ces hommes décrivent constamment le pays. Je ne m'étonne pas qu'ils sentent le besoin de parler de leur patriotisme, car ils savent parfaitement que jamais aucun autre parti que le leur ne s'est réjoui d'apprendre que le Canada ne fût pas prospère. L'an dernier, le député de Brant-Sud, en faisant son discours sur les finances, alors qu'il occupait la position que prendra sans doute dans quelques jours le galant chevalier de Huron, parla du jour où le Canada cesserait d'être prospère. Il se servit du langage suivant qui, je le dis, était indigne d'un parlementaire, ou de tout homme qui respecte son pays :

Notre pays aura à subir, comme je l'ai dit, une période de crise et de malaise, après avoir joui de la période de prospérité, et j'ose prédire que dans quelques années d'ici, l'honorable ministre, s'il occupe encore le département des finances, se verra obligé d'offrir des excuses; il devra expliquer comment il se fait que telle ou telle fabrique est fermée, les gages diminués dans telle industrie, et les exportations réduites de beaucoup. C'est là ce que je crois, et je suis appuyé dans cette opinion par des écrivains de journaux de commerce, aussi bien renseignés que l'honorable ministre des finances. Et alors nous, députés de l'opposition, nous aurons la satisfaction de voir qu'enfin le temps d'épreuve est arrivé, bien que nous l'ayons attendu pendant quelques années."

Ce sont là les sentiments d'un ministre des finances en herbe, et je répète qu'ils sont indignes d'un représentant du peuple dans cette législature.

Je vois en outre que l'organe du parti grit dans cette ville dit, afin de déprécier le crédit du gouvernement, que les dépenses de ce dernier ont augmenté de \$30,000,000 en une année. L'auteur de cet article savait très bien qu'il disait là une fausseté; il savait que le gouvernement échangeait simplement une garantie contre une autre, savoir, des garanties de 4 pour 100 contre des garanties de 5 pour 100, et cependant cet écrivain était assez vil et assez méprisable pour essayer de faire croire au public que le gouvernement avait augmenté les dépenses du pays de \$30,000,000 en une année.

L'histoire se répète. Qu'on me permette de citer des paroles de l'honorable député de Durham-Ouest, et la Chambre reconnaîtra, je crois, que c'est un cas analogue. On se plain-

gnait, et cela avec raison, qu'en vertu de l'acte de 1874, la compagnie n'était pas en état de placer son stock sur le marché, et de prélever des fonds pour exécuter son entreprise. En 1881, nous voyons l'honorable député de Durham-Ouest se servir de ces paroles :

Le *Northern Pacific* avait subi un échec qui avait entraîné un abaissement général du crédit de ce pays. Cet échec avait principalement affecté les chemins de fer et les entreprises de chemins de fer, de sorte qu'il était presque impossible d'intéresser à aucun prix les capitalistes européens dans les chemins de fer des Etats-Unis. Je ne crois pas exagérer en disant que des centaines de chemins de fer aux Etats-Unis n'ont pu faire le paiement de leurs obligations; que des vingtaines sont tombés aux mains de receveurs et leurs affaires liquidées. Tel était le crédit abaissé des entreprises de chemins de fer sur ce continent. Il y avait une crise et une dépression générale. En conséquence les capitaux à placer dans de telles entreprises étaient rares, quand même celles-ci n'auraient pas été dépréciées par les circonstances dont j'ai parlé. Ce sont là les causes que l'honorable monsieur a mentionnées comme ayant clairement contribué à l'insuccès des soumissions demandées à cette époque, causes sur lesquelles il a moins appuyé que je ne l'ai fait.

Il parlait de l'insuccès qu'avait éprouvé l'honorable député de York-Est dans sa tentative d'obtenir des soumissions de la part de capitalistes anglais afin de pouvoir construire ce chemin, et il donna pour raison que les entreprises de chemins de fer des Etats-Unis n'avaient pas réussi, que la banqueroute commerciale était venue ensuite, et que ces chemins étaient tombés aux mains des receveurs. Nous voyons aujourd'hui que le stock du *Northern Pacific*, qui a causé la ruine d'un des hommes les plus riches des Etats-Unis; ce stock qui se vendait en novembre 1865 à 60 ou 70, se vend aujourd'hui à 40 et 41, ce qui montre ce que le monde des marchés monétaires de l'univers pense des stocks du pays.

Je me demande encore si le pays bénéficiera de l'octroi de cette concession, et je puis dire que l'établissement d'une communication directe à travers le continent, sans passer sur le territoire américain, sera avantageuse au pays, et que nous empêcherons par là que les immigrants ne soient trompés ou embauchés par le peuple américain.

Bien que des gens disent qu'Ontario est sacrifié, j'ajouterai qu'aucune autre province n'est aussi favorisée que celle-là le sera. Je vois dans les documents du parlement, que sur les \$14,000,000 qui ont été dépensés pour les territoires du Nord-Ouest pendant les deux dernières années, nous en avons retiré \$6,000,000, et que nous avons reçu 40 pour 100 sur notre argent dépensé de cette manière; et cependant ils disent que l'on sacrifie Ontario. Ce chemin une fois construit alimentera toutes nos voies ferrées. La législation de cette province fut appelée, il y a quelques années, à accorder une foule de chartes de chemins de fer se dirigeant vers le chemin de fer canadien du Pacifique, et les régions que ces chemins traversent, au lieu d'être à pros et raboteuses, la patrie du chat sauvage et de l'hyène, comme l'avait prédit l'honorable député de York-Est, peu de temps auparavant, possèdent des ressources énormes; leurs richesses agricoles et minérales sont développées dans une mesure étonnante, et la construction des chemins de fer ouvrira au gouvernement d'Ontario une étendue de terres d'au moins 15,000,000 d'acres. La province d'Ontario, au lieu d'être sacrifiée dans la construction du chemin, aura, je crois, en ceci une garantie additionnelle de profits.

Qu'il me soit permis d'appeler un autre témoin sur ce point. Je veux parler de l'honorable député de Brant-Sud. Ce n'est pas la première fois que nous entendons dire que les intérêts d'Ontario sont sacrifiés. Il y a quelques années cette question a été discutée en parlement, et je trouve dans les *Débats* de 1875, alors que certains membres de la gauche se plaignaient en disant que les droits d'Ontario étaient sur le point d'être sacrifiés, que l'honorable député de Brant s'est exprimé comme suit :

Je ne vois pas en quoi les intérêts d'Ontario ont été sacrifiés. Vous dirait-on nous dire qu'une subvention pour la construction de 180 milles à travers Ontario est opposée aux intérêts d'Ontario? La construction de ce chemin développerait un pays qui n'est pas encore colonisé, mais qui le sera, et ce projet ne saurait être contraire aux intérêts d'Ontario. En considérant la chose à un point de vue différent, je vois

qu'un chemin de fer doit être construit à travers une partie de la province qui n'a jamais été ouverte et qui est propre à la colonisation.

Le gouvernement précédent a mis dans ses prévisions budgétaires pas moins de \$6,500,000 pour venir en aide au chemin de fer du Pacifique canadien, au chemin de fer dans l'île de Vancouver, et pour une partie de la ligne au nord du lac Supérieur à travers la région de Nipissingue, en dépit de la résolution adoptée en 1872, déclarant qu'on n'augmenterait pas les taxes pour construire ce chemin. En cette occasion, lorsque l'honorable député de Durham-Ouest se plaignait du montant qui avait été inutilement dépensé sur le chemin de fer, à son avis, l'honorable député de Brant-Sud se prononça comme je l'ai dit en faveur d'Ontario. Je dis que plus vous étudiez cette question, et plus vous vous apercevez qu'Ontario non-seulement ne souffrira pas, mais qu'elle aura la part du lion de ce qui viendra du Nord-Ouest.

Maintenant, M. l'Orateur, la question suivante de laquelle je vais parler, est celle de savoir quelle sera notre position si le chemin nous est remis tel que prêté par les honorables membres de l'opposition. Nous aurons le chemin de fer terminé, valant \$28,000,000; études de lignes, \$5,000,000; la Canada Central, \$1,500,000; les télégraphes, \$500,000; et la subvention en argent, \$25,000,000; formant un total de \$60,000,000. En sus de cela, nous aurons, produit des terres vendues: \$8,858,024, formant un total de \$68,858,024 qui a été dépensé pour la construction de ce chemin; et si nous ajoutons à cela ce prêt de \$22,500,000, comme boni, le chemin nous aura coûté \$91,358,024, un chemin qui d'après ce qu'on dit les honorables messieurs de la gauche eux-mêmes, devrait coûter \$103,000,000, et qui d'après d'autres messieurs devait coûter au delà de \$150,000,000. Je dis que si la compagnie ne remboursait pas le prêt, nous recevions les montants suivants:

Chemins achevés.....	\$28,000,000
Ligne-mère achevée.....	23,563,564
" " à parachever.....	27,000,000
Embranchements.....	3,827,092
Amélioration de la ligne du gouvernement.....	353,601
Équipement de la ligne et des embranchements.....	8,638,306
De Callander à Brockville.....	3,203,050
Matériel, rails, etc.....	4,025,804
	\$98,611,217
21,246,600 acres, à \$2.....	42,493,200
	\$141,104,417
Pour une dépense de.....	91,358,024
Donnant un excédant de.....	\$49,746,393

J'ai omis d'inclure dans ce calcul les navires et autres articles, mais je crois que cela suffit pour démontrer que la garantie est amplement suffisante. Maintenant, pour ce qui concerne la valeur du chemin, je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi d'en parler bien au long, mais je vais faire entrer dans la tribune des témoins quelques messieurs de l'opposition. Nous constatons que dans le manifeste réformiste adressé aux électeurs réformistes, la valeur du chemin, indépendamment de ce monopole gigantesque, était estimée à \$147,415,397. Assurément, les honorables membres de la gauche ne contesteront pas la vérité de leurs propres assertions, et je suis certain que mon honorable ami de Perth-Sud (M. Trow) ne voudrait pas, avec sa figure honnête, monter sur les tréteaux publics et dire que la garantie pour ce prêt est insuffisante, en face des déclarations de son propre parti quant à la valeur du chemin. Nous avons aussi le témoignage de l'honorable chef de l'opposition. Parlant du contrat du syndicat, cet honorable monsieur disait:

Les profits assurés de la section des prairies, autant que nous pouvons en juger, sont donc une subvention en argent de \$10,000 par mille pour environ 600 milles; \$6,000,000 et 5,000,000 d'acres, qui vendus à un prix moyen de \$2.68 par acre, \$20,000,000, forment en tout \$26,100,000—tandis qu'en tant qu'il nous a été possible de nous en assurer, le coût

M. RYKERT

de la section des prairies est de \$7,000,000, laissant un profit d'environ \$19,000,000, à part certains articles que j'ai mentionnés et qui ajouteraient à ces profits.

Parlant de la valeur des terres et des divers articles de l'actif de la compagnie, l'honorable député, dans le même discours, a déclaré que la compagnie vaudrait \$135,000,000, et qu'elle aurait entre ses dépenses et ce qu'elle recouvrait en argent, en terres et en travaux de construction, un profit de \$37,000,000 à \$42,000,000. Si la propriété de cette compagnie a une valeur aussi considérable, j'ose dire qu'aucun honorable député n'affirmera que le pays n'a pas une garantie raisonnable pour l'argent que nous nous proposons d'avancer. Nous avons en outre l'opinion de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), qui est toujours très entier dans ses opinions. Cet honorable député, parlant de la concession de terres en 1881, disait:

Si la concession des terres au syndicat est, comme je l'affirme, le double de la concession de terres par mille donnée à l'Union Pacific et au Pacifique canadien, alors nous donnons au syndicat un avantage de 6,250 acres par mille, ce qui, à \$4, s'élève à \$25,000 par mille, ou à \$2 seulement, donnerait \$12,500.

L'honorable député dit encore:

Eh bien! nous avons entendu dire, au sujet de l'administration et de l'aide accordée à ce chemin de fer, qu'en pratique l'aide s'élèverait à une somme suffisante pour construire le chemin, et laisserait à la compagnie \$73,093,000, qu'elle pourrait appliquer à des spéculations au dehors, comme droits, taxes etc.

L'honorable député dit encore:

Le grand résultat sera que la compagnie aura 2,700 milles de chemin de fer sans qu'il ne lui en coûte rien, et de \$8,000,000 à \$73,000,000 par dessus le marché.

M. l'Orateur, en face de ces témoignages, quelqu'un peut-il discuter la valeur de la garantie et de l'actif que le gouvernement aura entre les mains s'il fait ce prêt à la compagnie? Maintenant, M. l'Orateur, j'en arrive à considérer la dernière partie de ma proposition. Je veux poser cette question: Notre position financière nous permet-elle de faire cette avance? Si, en 1874, nous pouvions, dans l'état où les finances se trouvaient alors, donner une subvention de \$29,777,000, et une garantie de 4 pour 100 pendant vingt ans sur au moins \$4,000 par mille, ou \$11,980,000, tout en donnant 55,940,000 acres de terre,—si en outre de cela nous pouvions construire un chemin sur l'île de Vancouver au coût de \$3,500,000, assurément nous pouvons, aujourd'hui qu'il est notoire que la prospérité règne dans le pays, et lorsque notre crédit vaut mieux qu'il n'a jamais valu auparavant—assurément nous pouvons construire ce chemin. L'honorable député de Lambton, (M. Mackenzie), parlant du chemin de fer à cette époque, disait:

Je ne propose pas de faire rien que nous ne puissions faire, et je me propose que nous fassions autre chose que ce qui est prévu par le préambule du bill de la dernière session, lequel était à l'effet que le fardeau imposé en vertu de la convention primitive ne serait pas augmenté.

Nous avons ici la déclaration positive du chef du gouvernement que la position financière du pays nous permettait alors de construire un chemin de fer à un coût énorme. De plus, nous voyons que l'organe du parti disait le 31 mars 1883:

La dépense annuelle de deux millions dans la province pendant la construction du chemin de fer est un nouvel article dans la nouvelle convention, et nous sommes portés à croire qu'en pratique cela n'impose pas au peuple un fardeau plus lourd que celui qui peut être supporté au moyen des taxes actuellement imposées.

Nous voyons aussi que le ministre des finances d'alors, l'honorable député qui représente M. McMillan en cette Chambre, disait:

En vue des éventualités qui se présentent toujours dans un pays comme le nôtre, je suis d'avis que nous devons considérer les progrès naturels comme pouvant servir de contrepois aux dépenses inévitables que la Confédération sera obligée de faire.

Je le demande, en vue des progrès étonnants du commerce, des progrès hors ligne qu'a fait le développement du pays, tels que démontrés par la vitalité dont nous avons fait preuve depuis deux ans, ne sommes nous pas en position, avec nos ressources et notre population de 4,000,000, de mener cette entreprise à bonne fin en 1885. Le ministre des finances disait encore :

Nous avons complété l'Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et en conséquence nous sommes à même de reporter toute notre énergie et toute notre attention sur la tâche qui consiste à élargir et à améliorer nos canaux et de construire le chemin de fer du Pacifique canadien. Nous avons réussi à conclure avec la Colombie-britannique des arrangements qui, tout en nous imposant de grandes responsabilités, ne nous imposent rien qui soit au-dessus de nos forces, et nous pouvons ajouter que bien que plusieurs d'entre nous aient d'abord été sous l'impression que les demandes qui nous venaient de cette province étaient déraisonnables et onéreuses, cependant, nous sommes néanmoins prêts à remplir loyalement nos obligations, pourvu qu'elles puissent être renfermées dans des limites raisonnables et qu'elles soient conformes à l'esprit sinon à la lettre même du contrat. En conséquence, je n'ai aucun doute que si nous persévérons dans la ligne de conduite que j'ai indiquée, avant peu nous occuperons une position éminente au point de vue du crédit. Que cette entreprise soit de nature à exiger de notre part toute l'énergie dont nous sommes capables, je n'essaierai pas à le nier; mais tout en admettant ceci, tout en admettant également que pendant que nous nous occupons de cette entreprise, nous devons être disposés en même temps à renoncer à des travaux devant nous procurer des avantages beaucoup plus immédiats, cependant je soutiens qu'il vaut beaucoup mieux pour nous en agir ainsi que de manquer aux obligations dont j'ai parlé. Je crois que tout homme qui a porté une attention sérieuse à l'avenir du Canada sait très bien qu'il s'agit pour nous de lutter pour la possibilité de nous tailler une existence nationale à part.

Ce sont là des sentiments auxquels tous les honorable membres de cette Chambre ont applaudi, et ils ont été exprimés en face d'un déficit de \$1,900,000. Cependant, il leur a été impossible de dire non. Je crois avoir donné des preuves assez tangibles de la possibilité qu'il y a pour nous de faire cette avance de \$22,500,000 sans augmenter les taxes. Mais j'irai plus loin, comme épreuve relative à notre position financière, nous avons la dette que nous avons contractée depuis que le gouvernement conservateur est arrivé au pouvoir en 1878, s'élevant à \$15,476,537. Pendant cette période, nous avons dépensé sur nos travaux publics pas moins de \$37,949,904. N'est-ce pas là une preuve de vitalité et d'habileté financière. Comme contraste, examinons la condition du pays lorsque les honorables messieurs étaient au pouvoir. Pendant ce court espace de temps ils ont augmenté la dette publique de \$34,665,623 et ils ont dépensé \$33,812,000 au compte du capital. Je crois que si la question est examinée sous toutes ses faces, nous devons en arriver à la conclusion, que financièrement nous sommes en état de soutenir ce fardeau.

Regardons ce Nord-Ouest dont l'honorable député de Durham-Ouest a parlé en termes si peu flatteurs, lorsqu'il est allé sur les bords de la mer il y a quelques années et lorsqu'il a fait la coquette auprès des provinces maritimes, dans l'espoir d'obtenir leur appui. Le Nord-Ouest, leur disait-il, est la cause de nos déficits. J'ai démontré que loin d'être la cause de nos déficits, le Nord-Ouest est le soupape de sûreté du Dominion. Pendant cinq années d'administration grit, la somme de \$14,855,459 a été dépensée, et nous avons reçu \$1,499,472; pendant quatre années d'administration conservatrice, les dépenses ont été de \$23,411,195 et nous avons reçu en retour \$7,526,158, ou en d'autres termes, durant les cinq années que les grits ont passé au pouvoir, ils ont reçu 10 pour 100 de l'argent qu'ils ont placé dans le Nord-Ouest, tandis que pendant les quatre années que nous avons passés au pouvoir, nous avons reçu 33½ pour 100 du montant dépensé. Cela n'en dit-il pas beaucoup en faveur du Nord-Ouest? Cela démontre que la proportion du revenu va en augmentant d'année en année, de sorte que nous pouvons espérer non-seulement que nous rencontrerons les déboursés que nous aurons à faire, mais encore que l'emprunt nous sera remboursé.

Nous constatons que tandis que nous avons dépensé \$14,097,880 en deux ans dans le Nord-Ouest, nous avons

reçu en retour \$6,247,190, ou, en d'autres termes nous avons reçu assez pour payer l'intérêt à 4 pour 100 sur tout le placement et pour avoir en sus un remboursement de \$5,683,315 sur le principal. Il me semble que du train que nous y allons au Nord-Ouest, l'augmentation du revenu qui dans quelques années s'élèvera à quatre ou cinq millions de dollars, devra dans le cours de cinq ou six ans rembourser tout l'emprunt de \$22,500,000. Plus nous analysons cela et plus il semble évident que le pays a un bel avenir devant lui.

Les honorables messieurs de la gauche ont protesté hautement de leur désir d'en appeler au peuple; mais les honorables députés savent très bien que leurs protestations ne sont que de vaines affaires de forme. Ils n'ont aucun désir d'en appeler au peuple, et s'ils en appelaient à ce tribunal, ils savent très bien ce qui les attendrait. Ils ont appelé au peuple en 1878, et nous savons tous quel en a été le résultat. Quelle est la réponse qu'ils ont reçue du peuple? Le peuple leur a dit: Vous êtes des grognards chroniques; nous vous avons donné en 1873 l'occasion de vous distinguer, de montrer ce que vous pouviez faire pour développer notre pays; nous vous avons mis au pouvoir avec un trésor rempli après une succession de surplus; vous étiez dans une position favorable pour mener vos mesures à bonne fin, mais une fois installés au pouvoir, en dépit de toutes vos protestations d'économie, de sincérité et d'honnêteté, vous avez commencé à augmenter les dépenses, et deux ans après votre extravagance avait augmenté nos dépenses d'au delà d'un million. Au bout des cinq années vous disiez que vous n'étiez rien autre chose que des mouches du coche. Le commerce était paralysé, le peuple était découragé, et vous n'aviez rien fait pour ramener la prospérité dans le pays. Le peuple eût bientôt découvert quels étaient ceux qui composaient l'équipage qui conduisait le navire à la destruction.

L'honorable député de Grey a déclaré ensuite qu'il se réjouissait de ce que le député de Lambton avait eu l'occasion de tenir les rênes du pouvoir et de mettre en pratique les idées d'économie qu'il avait souvent exprimées. Lui comme les autres est tombé devant la fureur d'un peuple courroucé. Lui comme tous les autres qui avaient donné leur appui servile au ministère, qui avaient proclamé si haut leur amour de l'économie, qui avaient prétendu que leurs prédécesseurs avaient augmenté les dépenses de \$10,000,000, ont eu la satisfaction de les voir augmenter d'un autre million.

Il y a deux ans, l'honorable chef de l'opposition nous disait qu'il voulait avoir l'occasion d'aller devant le peuple. L'honorable monsieur a adressé au pays un manifeste démontrant exactement la position des affaires. Cet honorable monsieur a déclaré que le dossier du parti conservateur était un dossier d'extravagance, de débauche, de corruption. Il est allé devant le pays en criant "chemin de fer du Pacifique." Mais dès qu'il eût paru sur les tréteaux, dès que le député de Brant-Sud et le député de Grey, et le député de Perth se furent mis en campagne, ils cessèrent de parler d'extravagance ou du chemin de fer du Pacifique canadien; mais au lieu de discuter la question du Pacifique devant le peuple, au lieu de dire que le gouvernement avait sacrifié les intérêts du pays en donnant le contrat au syndicat, ils ont changé de tactique et ils ont crié: Ontario est envahie, les droits d'Ontario sont en danger, l'autonomie de la province est détruite; comment, vous voteriez contre un gouvernement qui a désavoué le bill concernant les cours d'eau, un gouvernement qui sacrifie les intérêts les plus chers d'Ontario, un gouvernement qui a refusé de sanctionner la sentence arbitrale relative aux frontières!

Eh bien! le peuple a entendu tout cela et nous en voyons les résultats ici. Je crois que ces honorables messieurs doivent être convaincus que lorsqu'ils sont allés devant le peuple, ils ont jeté des cris faux et ont fait de fausses promesses qu'un peuple intelligent les a jugés et a parfaitement compris leur position; qu'il s'est fait une juste idée de ce que va-

laient leurs promesses et qu'il les a renvoyés dans une position qu'ils occuperont encore pendant de longues années.

Je regrette d'avoir retenu la Chambre si longtemps, mais je sentais que l'occasion était si bonne, qu'il me fallait avant que de donner mon vote, exprimer au peuple que je représente, par l'intermédiaire du parlement, les raisons qui m'ont dicté la ligne de conduite que je me sens obligé de suivre en cette occasion. Je me sens en droit de dire que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est venue on cette Chambre et qu'elle a prouvé que sa cause était bonne; qu'elle se trouve dans des embarras financiers et qu'il lui est impossible de terminer ce chemin en deux ans dans les circonstances actuelles; qu'elle n'est pas responsable des causes qui ont amené ce malheureux état de choses, et qu'elle a montré un actif suffisant pour nous justifier de lui prêter notre argent, et je crois que nous pouvons dire que nous ajouterons cet argent, si cela est nécessaire, à notre compte du capital, et que nous lui prêterons cet argent pour un certain nombre d'années sans rien ajouter à nos impôts. Je crois que pour ces raisons, mes commettants approuveront ma conduite, et que si le vote était pris de nouveau demain, le peuple se déclarerait convaincu, comme il s'est déclaré il y a deux ans, que la ligne de conduite qui a été adoptée est favorable aux intérêts du pays.

Je crois que notre pays a un bel avenir; je crois que dans la voie du progrès nous avons marché à pas de géant, et que travaillant à côté de nos voisins qui habitent au delà de la frontière, avec une population moins nombreuse, nous avons montré plus de vigueur qu'ils n'en ont montré, et nous avons prouvé que nous pouvons faire plus pour l'avancement des intérêts les plus chers de notre patrie. Nous sommes un peuple remarquable par notre industrie et notre indépendance, et un brillant avenir attend notre pays si nous continuons à suivre la voie que nous avons suivie dans le passé. Je suis convaincu, M. l'Orateur, que je ne saurais faire mieux que de voter pour les résolutions. En agissant ainsi, nous augmentons notre crédit et nous agissons dans l'intérêt du pays.

M. CHARLTON. Je propose que la Chambre s'ajourne

Sir JOHN A. MACDONALD : M. l'Orateur, cette question a été discutée au long depuis plusieurs jours, et je crois qu'elle a été discutée à fond des deux côtés. Naturellement, le gouvernement est entre les mains de la Chambre, mais je crois que pour une mesure comme celle-ci, il doit y avoir entente entre les deux partis sur la question de savoir quand le vote sera pris et quand nous nous fermerons en comité. Je crois que nous devons nous entendre sur ce point. J'aimerais beaucoup à avoir l'opinion de l'honorable chef de l'opposition sur ce point.

M. BLAKE : Qu'est-ce que l'honorable monsieur veut proposer ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je proposerais demain—dans le cours de la séance de demain; je crois que je serai obligé de demander à mes amis de rester à la Chambre jusqu'à ce que les résolutions soient adoptées. C'est une question trop importante. Elle a été discutée à fond, et toutes les opérations ou du moins une partie des opérations du chemin sont paralysées jusqu'à ce que la question soit décidée d'une façon ou d'une autre, si la Chambre doit adopter les résolutions et accorder ou non l'aide qui a été demandée.

La motion d'ajournement est rejetée.

M. ARMSTRONG : L'honorable député qui a parlé l'autre jour a posé comme règle que chaque orateur doit répondre au discours de l'orateur qui l'a précédé, de celui qui a parlé avant lui. Si cette règle doit être mise en vigueur ce soir, je serai obligé, pour une fois dans ma vie, de refuser le combat, et d'admettre mon incapacité à combattre, non parce que j'ai peur de la tâche, mais parce que je ne suis pas l'heureux possesseur d'un album (*scrap book*). Et à cette heure avancée, même si j'avais toutes les liasses du

M. RYKERT

Globe et du *Mail* depuis dix ans, si j'essayais à lire l'équivalent raisonnable de ce que nous avons entendu ce soir ce serait imposer une corvée trop lourde à la Chambre. Dans les quelques remarques à l'aide desquelles je vais, pendant quelques minutes occuper l'attention de la Chambre, je me bornerai absolument aux résolutions maintenant soumises à la Chambre, et à un ou deux arguments qu'on a fait valoir en faveur de ces résolutions, lesquels arguments me paraissent défectueux.

Je dois dire qu'en ce qui me concerne personnellement—et je crois que les autres honorables messieurs de la gauche sont dans le même cas—pour ma part je n'en veux aucunement au syndicat. Presque tous les honorables messieurs de la droite qui ont adressé la parole à la Chambre ont ou dit en propres termes ou insinué que tous ceux qui voteront contre les résolutions sont les ennemis déclarés de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je veux dire plus que cela. Bien loin d'être opposé à la compagnie, bien loin d'éprouver de l'inimitié, de l'aversion pour elle, je suis bien disposé en sa faveur. Il y a plus, depuis longtemps j'appelais de mes vœux le jour où nous aurions un chemin à travers l'Ontario comme étant notre seul espoir pour échapper au monopole du Grand-Tronc. Il y a plus, j'étais l'un des particuliers qui avaient le plus ressenti ce monopole au point que j'avais été poussé à dépenser beaucoup d'argent et encore plus de temps dans le but d'obtenir une charte pour nous délivrer de ce monopole. Le chemin de fer du Pacifique canadien a conclu avec nous un arrangement pour que cette charte soit mise en vigueur, et naturellement, si ces résolutions ne sont pas votées, notre chemin ne peut être construit.

Il y plus. Je vois devant la Chambre une ébauche du projet de loi par laquelle cette compagnie demande une charte pour pousser sa ligne jusqu'à l'autre bout de la province, et cette voie ferrée devra traverser le collège électoral que j'ai l'honneur de représenter. Si ces résolutions ne sont pas adoptées et si la compagnie manque à ses engagements, ce projet devra être abandonné; et si je ne consultais que mes goûts personnels ou l'intérêt pécuniaire de ceux dont je suis le représentant, je serais porté à voter en faveur de ces résolutions. Mais il est très possible, bien que les honorables messieurs de la droite semblent ne pas le comprendre—semblent ne pas pas pouvoir le comprendre—qu'un homme puisse, sans être un ennemi de cette compagnie, il est très possible qu'il veuille du bien à la compagnie tout en lui préférant son pays. Et, M. l'Orateur, il est très possible encore, que non-seulement un homme, mais un parti, puisse être convaincu que les intérêts du pays doivent primer toute autre considération—doivent primer les intérêts de toute corporation ou réunion d'individus, et autant qu'il m'est possible de comprendre les honorables députés de l'opposition avec lesquels j'agis de concert, c'est absolument là leur position. Nous n'avons pas d'inimitié contre la compagnie. Tandis que nous ne souhaitons pas qu'elle éprouve des difficultés, nous sommes convaincus que les intérêts du pays doivent primer les intérêts de la compagnie.

Maintenant, M. l'Orateur, je vais donner quelques-unes des raisons pour lesquelles je n'ai pas l'intention d'appuyer mais au contraire de voter contre ces résolutions. La première est que je suis l'un de ceux qui croient que la compagnie a déjà reçu assez, qu'elle a reçu tout ce qu'en bonne justice elle doit s'attendre à recevoir. Voyons combien il en coûtera à la compagnie pour mener son entreprise à bonne fin. L'honorable ministre des chemins de fer s'est fort amusé l'autre jour au sujet du chef de l'opposition, parce que ce dernier avait, disait-il, fait une erreur très considérable en estimant le coût de la construction du chemin de fer. Il a dit que le député de York-Est (M. Mackenzie) s'était encore plus trompé dans ses calculs—que ces deux messieurs avaient évalué la dépense à beaucoup plus de \$100,000,000. Nous avons eu divers calculs, diverses estimations du coût du chemin de fer. J'en ai vu une préparée par le président

du chemin de fer lui-même en janvier 1884, et dans laquelle il estime à \$85,700,000 le coût réel du chemin, et nous avons l'assurance de l'honorable ministre des chemins de fer que cela comprend l'équipement du chemin, que non-seulement cela, mais encore une somme d'argent très considérable qui a été dépensée pour faire des raccordements à l'est, afin d'assurer un débouché à ce chemin, se trouve comprise dans ce montant; non-seulement cela, mais encore une somme mise en réserve pour payer des dividendes sur le stock.

Il est possible que je me trompe, mais si j'ai bien compris, c'est là ce qu'il a dit. De sorte que ce chemin coûtera à la compagnie beaucoup moins que \$85,000,000, entre \$60,000,000 et \$70,000,000 de dépense réelle. Maintenant examinons un peu ce que la compagnie a reçu. Elle a reçu 25,000,000 d'acres de terres qui lui ont rapporté, pour ce qu'elle a vendu jusqu'à présent, \$2.36 par acre. Supposons que le tout soit vendu au même prix—et nous n'avons aucune raison de supposer que, lorsque le chemin sera construit et le pays colonisé, que les terres rapporteront moins—cela donnera un montant total de \$59,000,000; elle a reçu une subvention en argent de \$25,000,000; ajoutez à cela qu'elle a reçu en chemins de fer terminés qui lui ont été cédés, \$28,000,000, et vous arrivez au total de \$112,000,000, beaucoup plus que le chemin ne lui coûtera jamais.

On nous a dit de plus que la raison principale pour donner tant d'avantage à la compagnie lors de la passation du contrat, c'était que le gouvernement savait que lorsque le chemin de fer serait construit, la compagnie serait obligée de l'exploiter à perte pendant plusieurs années. On a dit en cette Chambre, on l'a dit sur cent tréteaux différents, on a réitéré dans les journaux, que la seule raison pour laquelle le gouvernement a donné ce montant énorme, c'est que pendant de longues années après la construction du chemin, la compagnie serait obligée de l'exploiter à perte, et qu'en conséquence il était absolument nécessaire que la compagnie reçoive assez pour lui permettre de l'exploiter sans avoir à subir des pertes pécuniaires. Mais, M. l'Orateur, cette raison n'est plus valable. L'autre soir, l'honorable ministre des chemins de fer nous a déclaré que dès le commencement, non-seulement le chemin pourra payer ses propres frais d'exploitation, mais qu'il rapportera des profits considérables en outre. Afin qu'on ne m'accuse pas de fausser les paroles de l'honorable ministre, qu'il me soit permis de lire ce qu'il a dit :

«Que le chemin une fois construit, devienne une propriété d'un grand valeur, il ne peut y avoir l'ombre d'un doute. Que le chemin dès l'année prochaine rapportera un profit très considérable en sus de ses dépenses d'exploitation, cela ne peut être nié; et lorsqu'il sera construit d'un bout à l'autre, il est évident que le chemin de fer du Pacifique canadien sera placé sur une base large et solide comme l'une des meilleures lignes de communications par voie ferrée qui existe dans le pays.»

De sorte qu'il n'y a aucune raison pour que les subventions déjà énormes accordées à cette voie ferrée—près d'une fois et demie ce que le chemin devra coûter à la compagnie—soient encore augmentées aujourd'hui. A part cela, M. l'Orateur, il y a encore l'autre objection, que la compagnie ne donne aucune garantie qu'elle reviendra dans un an ou deux et fera une nouvelle demande pour une augmentation de subside. On nous a assuré qu'il n'en sera pas ainsi, et que nous avons une garantie suffisante que cette somme suffira pour achever le chemin. Eh bien! M. l'Orateur, la même assurance nous a été donnée lorsque la charte a été accordée à la compagnie. On nous a assuré alors, qu'à tout événement, il était hors de doute que la compagnie avait reçu suffisamment pour finir le chemin et pour l'exploiter pendant le temps durant lequel il lui faudrait l'exploiter à perte, et que la compagnie ne demanderait plus jamais un seul sou. Maintenant, je déclare que je suis formellement convaincu que si ces résolutions sont adoptées, comme elles le seront sans doute, nous n'avons pas la moindre garantie qu'avant l'expiration des douze mois la même demande ne sera pas faite au parlement. Il y a plus, M. l'Orateur, la

principale raison pour laquelle la compagnie s'adresse aujourd'hui au parlement pour lui demander cette augmentation de subsides, c'est qu'en ce faisant elle pourra terminer son entreprise dans deux ans, et l'on nous dit que si elle n'obtient pas ce qu'elle demande, elle sera obligée de s'en tenir aux conditions du contrat primitif et ne terminer l'ouvrage qu'en 1891. Eh bien! M. l'Orateur, si elle n'a besoin que d'un peu de délai, nous, les membres de l'opposition, consentirions volontiers à lui en accorder.

Pour ma part, après les raisonnements que j'ai entendus, je ne puis voir ce que le pays aurait à souffrir ou à perdre de si considérable, si le chemin n'est achevé que deux ou trois ans après l'époque fixée pour son achèvement. On a prétendu que cette aide était nécessaire dans l'intérêt du Nord-Ouest, qu'il est nécessaire de faire coloniser ce pays le plus rapidement possible. J'admets qu'il soit nécessaire de coloniser le pays, mais j'ai mes doutes sur la question de savoir si l'achèvement rapide du chemin dans un délai de deux ans hâtera la colonisation de cette contrée.

J'irai plus loin, et je dis que d'après la connaissance que j'ai de l'opinion du peuple en ce pays, je ne crois pas que la rapidité avec laquelle la construction a été poussée jusqu'à présent dans la section des prairies, ait été d'aucun avantage pour le Nord-Ouest. Nous savons tous jusqu'à quel point il est nécessaire que les colons d'un pays aient les sympathies et l'aide de leurs voisins, non-seulement pour développer les ressources du pays, mais aussi au point de vue social. Il leur faut des écoles, ils ont besoin d'églises, ils ont besoin de s'entraider mutuellement dans leurs travaux, et avant tout ils ont besoin d'un marché.

En conséquence, M. l'Orateur, je maintiens qu'au lieu de dissiminer des colons çà et là sur une distance d'au delà de 1,000 milles, il eut mieux valu les grouper un peu plus ensembles, tant au point de vue financier qu'au point de vue social, et c'est ce qui serait arrivé si le chemin de fer eut été construit plus lentement.

On a prétendu que cette construction rapide était nécessaire pour nous assurer le commerce asiatique. Mais le Northern Pacific est terminé depuis longtemps; les deux autres chemins de fer du Pacifique sont exploités depuis près de vingt ans. Donc, le courant du commerce s'est établi de ce côté et s'y est établi aussi fermement qu'il lui était possible de s'établir. Lorsque le chemin de fer du Pacifique canadien sera terminé, que ce soit dans deux ou dans cinq ans, il lui faudra attirer le commerce des lignes rivales. De sorte que cet argument tombe de lui-même.

L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), s'est servi d'un argument que personne n'a relevé ou tenté de réfuter, à ma connaissance. Il a dit que la Colombie britannique,—si je cite bien ces paroles—a le droit d'avoir son chemin à cette époque. J'admets que la Colombie-britannique a à se plaindre de griefs assez sérieux. J'admets que vu la manière dont elle a été traitée, elle a droit à une compensation. Retournons en arrière et examinons les circonstances qui se rapportent à son cas. En 1871, lorsque la Colombie-britannique a été admise dans l'Union, l'une des conditions de son admission était que le gouvernement s'engageait de construire le chemin dans le court espace de six mois.

Je n'hésite pas à dire que c'était là le marché le plus insensé qui ait jamais été fait par aucun gouvernement d'un pays civilisé. Quels sont les faits? On avait à traverser au delà de 3,000 milles à travers une solitude, un pays en grande partie inconnu. Il a fallu la majeure partie de dix années pour découvrir s'il était possible de construire un chemin de fer à travers ce pays. Il a fallu plus que le reste des dix années pour découvrir quel était le meilleur tracé à suivre. Je le répète sans hésiter, c'était le marché le plus insensé qui ait jamais été conclu par un gouvernement, et il est à regretter que l'on se soit joué de la bonne foi et de l'honneur du pays.

Mais pour ce qui concerne la Colombie-britannique, cette province était partie contractante, et elle a légalement le droit d'insister pour que les conditions du marché soient remplies, ou qu'on lui accorde une compensation. Si j'ai bien compris les remarques de l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), l'achèvement du chemin dans l'espace de deux ans doit être la compensation offerte à la Colombie-britannique.

J'ai sous la main un document pris d'un rapport du ministre de la justice, qui a visité la Colombie-britannique dans le but de s'assurer quelle est la compensation à laquelle cette province a droit, en raison du non-accomplissement de la promesse qui lui a été faite que le chemin serait terminé dans le délai prescrit. Qu'il me soit permis de lire ce que le ministre de la justice dit à ce sujet. Après avoir énuméré ce qui devait être fait, il dit :

Ceci comprend tout ce qui a donné lieu à des différends ou à des contestations entre le gouvernement de la Confédération et le gouvernement de la Colombie-britannique, et lorsque l'arrangement sera mis à exécution, il constituera un règlement définitif de toutes les réclamations existantes de la part des deux gouvernements.

Alors ceci doit être inclus dans la législation. On doit présenter et faire adopter un acte à cet effet, et j'éprouverai beaucoup de plaisir à voter en faveur de ce projet de loi. Il est dit dans le préambule :

Et considérant que dans le but de régler tous les différends et toute les difficultés entre les deux gouvernements, il a été convenu comme suit :

En voici la conclusion :

Cette convention sera acceptée par la province en règlement de toutes les réclamations de la province contre la Confédération, relativement au délai éprouvé dans le commencement et la Construction du chemin de fer Pacifique canadien, et relativement à la non-construction du chemin de fer d'Esquimalt et de Nanaimo, et sera acceptée par le gouvernement fédéral en règlement de toutes réclamations relatives à une nouvelle concession de terres, en vertu des conditions de l'Union, mais cet arrangement n'engagera ni l'un ni l'autre des gouvernements à moins qu'il n'ait été ratifié par le parlement du Canada et par la législature de la Colombie britannique.

Ainsi nous voyons, pour ce qui regarde la Colombie-Britannique, qu'une réclamation pour compensation n'entre pas du tout comme élément dans l'affaire. Je désire dire quelques mots d'une affaire dont on s'est beaucoup occupé depuis le commencement du débat. On nous a accusés à maintes reprises de manquer de patriotisme parce que nous avions la hardiesse de ne pas approuver la politique du gouvernement au sujet des terres du Nord-Ouest, et la conduite du syndicat. Nous nous sommes fait dire que nous manquons de patriotisme, non-seulement par l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), mais encore par l'honorable député de Cardwell (M. White) qui tout le blâme à encourir pour le trouble et l'excitation qui se sont produits doit revenir aux députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre et à la presse libérale dans le pays. J'espère que pour ce qui concerne ces deux messieurs, que cela a été plutôt un *lapsus lingue* qu'un énoncé fait de propos délibéré, car si c'était une déclaration faite délibérément, cela serait plus d'honneur à leur imagination qu'à leur intelligence. Mais en supposant que ce serait vrai—et j'admets le fait, et je suis fier que nous ayons une presse et un parti qui n'ont pas peur de parler quand ils voient les abus commis par les gouvernements et les corporations. J'ai lu qu'il existait, il y a dix-huit cents ans, des hommes qui haïssaient la lumière parce que leurs actions étaient mauvaises. Cette classe d'hommes n'existaient pas seulement dans ce siècle là. Il n'y a jamais eu d'époque dans l'histoire du monde où ceux qui signalaient les fautes, surtout les fautes commises en haut lieu, n'étaient pas dénoncés comme des traîtres et des mauvais patriotes, et où ils n'étaient pas persécutés et mis à mort même pour avoir énergiquement proclamé la justice. Il est à peu près temps que la presse et le parti parlent. Qu'a fait le gouvernement à propos de la colonisation des

M. ARMSTRONG

terres dans le Nord-Ouest? Il a accablé la population de taxes. Un homme qui s'y rend, pour se créer des moyens d'existence, paie de \$100 à \$500 de taxes au gouvernement. Le gouvernement décourage ainsi les colons. La Chambre sait depuis longtemps, ainsi que le pays, que lorsqu'un homme s'en va coloniser une terre nouvelle et qu'il l'améliore, il en paie le prix. Nous qui avons colonisé l'Ontario, nous savons que tel est le cas. Nous avons nourri l'espoir que le gouvernement se tiendrait pour averti par ce qu'a fait la compagnie des terres du Canada dans l'Ontario, par la tenure seigneuriale dans Québec, par le landlordisme absent de l'île du Prince-Édouard, et qu'il aurait évité les fautes commises il y a cent ans. Mais non; pendant longtemps, au lieu de garder les terres pour l'avantage des colons, le gouvernement semble s'être cru obligé de les livrer aux spéculateurs et aux compagnies de terres, jusqu'à ce qu'il fût devenu presque totalement impossible à un homme qui désirait sincèrement aller au Nord-Ouest de trouver une terre, un endroit où se fixer.

Mais, M. l'Orateur, c'est juste ment parce que la presse de parti a signalé les abus, que le gouvernement a été obligé de changer les règlements et d'ouvrir enfin les terres à travers lesquelles passe le chemin de fer, et le Manitoba méridional à la colonisation. Est-ce qu'il n'en a pas été absolument ainsi pour ce qui concerne le syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien? Ce n'est que depuis quelque temps que l'opinion publique, exprimée par la presse du pays et dans des assemblées des habitants de la contrée, a contraint le syndicat à baisser les taux de quasi-prohibition qu'on exigeait. Oui, on nous dit que nous manquons de patriotisme, que nous sommes à blâmer, et que c'est le parti et la presse de parti qui soulèvent le mécontentement dans le Manitoba et dans le Nord-Ouest. Est-ce que ces honorables messieurs veulent dire que les gens du Nord-Ouest sont de tels insensés qu'ils puissent être portés, au milieu de l'hiver, à laisser leurs demeures et à parcourir des centaines de milles pour discuter des griefs imaginaires; ou qu'ils n'ont envoyé une délégation à Ottawa que pour parler de maux qui n'existent que dans leur imagination. Je désire dire encore une chose, c'est que nous sommes dans un temps tout à fait inopportun pour encourir une responsabilité additionnelle comme celle que le gouvernement veut nous imposer. L'honorable député de Cardwell—et j'ai beaucoup de respect à l'égard de ses capacités comme financier—a dit que cette proposition n'allait rien ajouter à la dette du Dominion. Plus que cela, il a dit que cela allait diminuer d'un montant énorme, de quelque chose comme un demi million de dollars, la dette que nous avons. De crainte cependant d'être accusé de le mal interpréter, je vais citer ce qu'il a dit :

Il est vrai que l'honorable ministre des finances sera obligé d'aller en Angleterre, mais il y va pour rembourser \$33,500,000 de dette du Canada qui porte aujourd'hui intérêt à 5 pour 100. Il réussira à conclure un nouvel arrangement qui ne fera peser aucun nouveau fardeau sur le pays: C'est tout simplement un échange de 4 pour 100 pour du 5 pour 100, et s'il réussit dans ses négociations, il réduira au moyen de cette transaction, de \$14,470 l'impôt annuel payé par le peuple canadien. Est-ce là une chose dont il faille s'alarmer? Est-ce là une preuve que le pays se surcharge en augmentant sa dette de façon à compromettre sérieusement son avenir? Au contraire, M. l'Orateur, pour ce qui est des \$33,000,000, de ces \$50,000,000 que l'honorable ministre des finances devra se procurer en Angleterre, ce ne sera pas une augmentation de notre dette—en calculant notre dette par l'impôt annuel sur le peuple—ce qui est la bonne et la véritable manière de la calculer, c'est réellement une transaction par laquelle nous réduirons d'au delà de \$100,000 l'impôt que cette dette fait peser sur le peuple du pays, et quant à ces \$22,500,000—la balance de cet argent—c'est une somme pour laquelle nous recevrons 5 pour 100. Je n'attache pas d'importance au fait que nous pourrions peut-être l'emprunter à 4 pour 100 et la prêter à 5. Ceci peut être un incident de la convention. Mais ce à quoi j'attache plus d'importance, c'est que cette avance de \$22,500,000, que ces \$33,000,000 qu'il nous faut emprunter en Angleterre, que cet ensemble de \$50,000,000, ajoutées à notre dette, que les honorables membres de la gauche nous demandent de contempler avec horreur, qui est une augmentation de notre dette publique, loin d'augmenter le fardeau qui nous est imposé annuellement, la réduiront de \$500,000 environ.

Voilà l'énoncé que l'honorable député de Cardwell nous met au défi de contredire. Où en est la question? Les

honorables messieurs ont dû remarquer combien peu de précaution il prend pour manipuler les chiffres—quatre ou cinq, ou même treize ou quatorze millions ne sont rien pour lui. Puis trente-trois millions et vingt-deux millions et demi font cinquante millions, d'après ses calculs fantaisistes. Il est évident pour tous les honorables députés que le ministre des finances peut aller dans la mère-patrie emprunter de l'argent à 4 pour 100 au lieu de cinq. Il va sauver exactement 1 pour 100 sur \$33,500,000, ce qui se monte à \$330,000. Mais l'intérêt sur \$22,500,000 à 4 pour 100 se monte à \$2,000,000. Tout ce qu'il peut sauver, c'est \$380,000; et au lieu de diminuer les charges annuelles du pays, l'opération ajoutée à ce fardeau \$570,000 d'intérêt que nous aurons à payer. J'admets qu'en remplaçant nos obligations de 5 pour 100 par du 4 pour 100, on ferait un grand bien au pays; mais devons-nous jamais perdre de vue ce mot suggestif "si." Nous devons-nous rappeler que nous avons toujours des échéances, et que, durant les trois ou quatre dernières années, l'argent sur les marchés du monde a été à un bon marché sans précédent.

Au Canada, nous n'avons jamais eu l'argent à aussi bon marché auparavant. Les obligations de comté portant 6 pour 100, qui il y a six ou sept ans se vendaient à raison de quatre-vingt-dix cents au dollar, ont été vendues à 111 et 113. Et non-seulement cela, mais les cultivateurs et les travailleurs de tout le pays qui étaient forcés de grever leurs propriétés d'hypothèques pendant les trois ou quatre dernières années jusqu'à une date récente, ont pu, dans plusieurs cas se procurer de l'argent à aussi bon marché que 6 pour 100, alors qu'ils payaient auparavant 8 ou 10. Mais tout cela a changé; et c'est un fait notoire que dans l'Ontario, du moins, vous ne pouvez guère effectuer un emprunt sur une propriété de première classe à moins de 8 pour 100. Et non-seulement cela, mais les fonds sur le marché sont généralement craintifs, et si ces honorables messieurs veulent savoir pourquoi il en est ainsi, je réponds que cela provient du fait de la *politique nationale*, grâce à laquelle l'argent qui aurait dû être employé aux légitimes opérations du pays est serré et reste inactif dans les diverses entreprises industrielles, et il faut qu'il y reste parce que les banques n'osent pas réaliser. En vue de ce fait, je demande si vous avez droit de prétendre que lorsque le ministre des finances ira à la métropole pour emprunter de l'argent, il va pouvoir l'obtenir à 4 pour 100.

Et même en supposant qu'il le ferait, est-ce que l'argument de l'honorable député de Cardwell (M. White) est juste, lorsqu'il est dit que le simple fait de diminuer votre intérêt équivaut à diminuer la dette du pays. Est-ce que, par exemple, un cultivateur qui a une hypothèque de \$3,000 à 8 pour 100 sur sa terre, dans l'opinion de tout homme sensé, n'aurait pas augmenté ses obligations s'il avait changé son hypothèque pour en donner une de \$4,000 à 6 pour 100. Supposons qu'il soit allé sur le marché du pays pour effectuer un nouvel emprunt, pourrait-il trouver utile de dire que sa dette n'est pas plus élevée aujourd'hui que lorsque l'hypothèque n'était que \$3,000, vu qu'il ne paie pas plus d'intérêt? Est-ce là la façon dont les créanciers du pays vont envisager notre position? Non; ils vont voir au chiffre total de notre dette. Alors, pour ce qui concerne le montant de cette dette, je n'ai pas besoin de vous dire qu'elle est aujourd'hui presque aussi forte par tête que la dette des États-Unis. En vingt ans, après la fin de la guerre formidable des États-Unis, nous trouvons cette différence entre eux et nous, que pendant qu'ils amortissent leur dette avec tant de rapidité, qu'ils l'ont diminuée d'un tiers, nous augmentons la nôtre aussi vite que possible. Je suis convaincu et je crois que la population de tout le pays sent qu'après le déshonneur, la chose la plus terrible pour un pays; c'est la dette; et, M. l'Orateur, dans de pareilles circonstances, il n'est pas patriote de faire quoi que ce soit pour augmenter les obligations du pays. Au contraire, il me semble que le patriotisme veut que nous nous demandions où nous allons. Vu le fait que la pré-

diction faite il y a un an par l'honorable ministre des finances que nous avions sept années de plethore et d'abondance devant nous, a déjà été reconnue fautive et que nous sommes à la veille d'une crise produite par la surproduction—vu ces choses, je dis que le patriotisme consiste à savoir où nous allons et à voir à ce qu'il ne soit pas ajouté de charge nouvelle au fardeau qui écrase le pays.

M. WOOD (Westmoreland): Je propose l'ajournement du débat.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne puis que répéter ce que j'ai dit auparavant, que j'espère que nous pourrions en arriver demain à une conclusion sur cette question. Je crois qu'il est de mon devoir d'insister auprès de la Chambre sur l'importance qu'il y a d'en arriver à une conclusion aussitôt que possible sur cette question.

M. BLAKE: Je ne pense pas qu'il y ait de difficulté à en arriver à une conclusion mercredi, mais je crois qu'il y en aura à le faire demain soir.

La motion est adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée; et (à 1:25 heure a.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 19 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à 3.45 p.m.

PRIÈRE.

HEURES DES SÉANCES.

M. BLAKE: M. l'Orateur, avant que nous procédions aux affaires, je désire appeler votre attention sur le fait que nous dépassons de plus de trois quarts d'heure l'heure ordinaire de l'ouverture de la Chambre. Je crois que ce délai inaccoutumé doit être remarqué, surtout pour un soir où l'on est occupé à un débat si important, et alors qu'on nous dit qu'il faut clore avant l'ajournement. Je sais que ce n'est pas sur vous que retombe la responsabilité, M. l'Orateur, mais sur les honorables messieurs de la droite, et je crois devoir protester au nom des membres indépendants contre cette perte de temps.

PROPOSITIONS AU SUJET DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre passe à l'ordre du jour qui est la reprise du débat sur la motion de sir Charles Tupper, "Que la Chambre se forme en comité général pour étudier certaines propositions (page 84, version anglaise) au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien," et après la lecture de l'amendement de M. Cameron (Huron) (page 359, version anglaise),

M. WOOD (Westmoreland): Il se peut que les quelques observations que je me propose de faire n'ajoute rien à celles qui ont déjà été énoncées. Je sais bien, M. l'Orateur, qu'à cette période de la discussion, il me serait tout à fait impossible de dire quoi que ce soit pour jeter une nouvelle lumière sur le sujet, ni donner plus de poids aux opinions qui ont déjà été exprimées. Cependant, la discussion a pris certaines proportions; on y a introduit plusieurs choses qui, d'après moi, du moins, ne portent pas directement sur la question à débattre, et dans ces circonstances, je ne pense pas avoir tort si je ne fais que rappeler à la Chambre, de peur que qu-

qu'un ici présent ne l'ait oublié, que la question que nous sommes à débattre est de savoir s'il est désirable de faire un prêt à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et avant de voter sur cette question, d'examiner de nouveau les particularités de l'opération. Il est bon, en étudiant une question de cette importance, de l'envisager de tous les points de vue possible, de considérer les résultats directs et indirects qui peuvent découler de la résolution que nous prenons en ce moment. Mais il est aussi d'une importance égale, si non plus grande, que nous dirigions notre attention sur ces questions qui ont une importance capitale et vitale, et que nous donnions à d'autres considérations la valeur relative auxquelles elles ont légitimement droit, si nous voulons arriver à une décision juste et intelligente.

Pour ces raisons, M. l'Orateur, je ne passerai pas en revue beaucoup des remarques qui ont été faites par d'autres orateurs. Je ne fatiguerai pas la Chambre—et je suis sûr que la Chambre m'en sera reconnaissante—par la répétition des chiffres et des calculs nombreux qui lui ont déjà été soumis. Je pourrai, dans quelques cas, parler du résultat de ces supputations, mais je m'efforcerai de faire un exposé bref et simple de l'affaire, et de parler de quelques considérations que je regarde comme importantes et par lesquelles je crois que nos jugements devraient être guidés. Il est tout d'abord important, M. l'Orateur, de mettre clairement devant nous la position dans laquelle se trouve le gouvernement, ainsi que la position de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et leurs relations ensemble. Quand cette question a été soulevée, vous vous souvenez quelles étaient les principales dispositions du contrat intervenu entre eux et qui existe encore, en vertu duquel la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a entrepris de compléter la construction d'un chemin de fer à partir de Callander jusqu'à l'océan Pacifique, dans un temps spécifié, et pourquoi elle devait recevoir du gouvernement une somme fixe. Aujourd'hui il y a une partie considérable de cet ouvrage de terminé. Trois années du temps spécifié se sont écoulées, et il en reste sept pour le parachèvement du chemin mentionné au contrat. C'est dans ces circonstances que la compagnie s'est adressée au gouvernement pour lui faire la proposition qui nous est actuellement soumise, proposition qu'on peut résumer ainsi : Offre de compléter les travaux en deux ans au lieu de sept, à partir d'aujourd'hui, à condition que le gouvernement, pour la mettre en état de faire cela, lui fasse un prêt qui se monte à environ \$30,000,000. Elle offre d'en faire le remboursement en sept ans, et pour le paiement elle offre une garantie et un taux d'intérêt raisonnable.

Or, M. l'Orateur, cette simple proposition nous étant soumise, quelles sont les questions de première importance et d'importance vitale que nous sommes appelés à étudier en notre qualité de membres du parlement ? Je me pose ainsi ces questions : Est-il dans les intérêts de ce pays que nous fassions ce prêt ? Les avantages que nous pouvons, avec raison, espérer retirer de l'exécution plus prompte de ce contrat, sont-ils suffisants pour justifier le gouvernement d'accorder la subvention demandée ? Deuxièmement, la position du gouvernement, comme l'une des parties contractantes originaires, est-elle affectée de quelque manière par l'arrangement que l'on propose maintenant ? Et troisièmement, la garantie offerte est-elle suffisante pour assurer le remboursement du prêt et protéger le gouvernement et le pays contre les pertes futures ?

Quant à la première de ces questions, M. l'Orateur, c'est-à-dire en ce qui concerne les avantages que nous pouvons espérer retirer de la poursuite vigoureuse et de l'achèvement rapide de ces travaux, on en a déjà parlé. En effet, cette question a été discutée, dans tous ses détails, par les honorables membres qui m'ont précédé. Parmi les avantages les plus importants, j'ai remarqué ceux-ci : L'impulsion qui sera donnée au commerce de ce pays ; la richesse toujours créée par la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer ; l'augmentation de la population,

M. WOOD (Westmoreland)

résultat des innombrables industries domestiques qui naissent comme par enchantement tout le long de la ligne ; l'établissement hâtif et rapide du pays ; le développement de ses ressources, toutes choses qui auront le résultat d'augmenter notre commerce interprovincial et notre commerce étranger.

J'avais cru, M. l'Orateur, qu'ayant à la mémoire l'histoire des deux dernières années, tous les membres de cette Chambre admettraient que la poursuite vigoureuse de ces travaux devraient amener ces résultats. Eh bien ! M. l'Orateur, tous ceux qui ont la moindre connaissance des principes qui gouvernent le commerce, doivent admettre que le fait de suspendre aujourd'hui ces travaux aurait un effet des plus désastreux sur le commerce de ce pays.

Nous devons tous savoir que notre progrès et notre prospérité futurs dépendent en grande partie de la rapidité avec laquelle nous travaillons à achever ces grands travaux, et qu'ils doivent en être le résultat. Si nous ne reconnaissons pas ces faits, l'expérience que nous avons acquise pendant les deux dernières années et l'histoire des entreprises de chemins de fer dans tout l'univers ne nous profiteront pas. Et cependant, M. l'Orateur, quelques honorables membres qui ont parlé en cette Chambre contre ce projet, nous ont suggéré de faire des progrès moins rapides et d'attendre un développement plus lent et plus graduel. Je rendrai à ces membres la justice de dire qu'ils expriment ces opinions avec une circonspection et une timidité qui, au moins d'après moi, trahissent un manque de confiance dans la cause qu'ils défendent ; et je dirai, M. l'Orateur, que s'il y a en cette Chambre des membres qui entretiennent de semblables idées, je ne partage pas du tout leur manière de voir sur cette question. Je conseille, dans ce cas, que l'on adopte une politique énergique et que l'on n'hésite pas. On n'a pas démontré que la politique proposée par l'honorable ministre des chemins de fer fût indifférente ou dangereuse, bien qu'on l'ait attaquée de toute part. C'est une politique sage et prudente ; une politique de progrès ; le projet qui a été présenté est simple et pratique. Il peut être avantageux à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; il est en même temps très avantageux à ce pays. C'est une politique qui tranche tout à fait la difficulté qui se présente devant nous aujourd'hui ; c'est une politique qui assure la durée de la prospérité dont ce pays jouit maintenant, et dans ces circonstances, M. l'Orateur, elle a droit à tout notre appui.

Examinons maintenant la deuxième question, c'est-à-dire la question de savoir si cet arrangement affecte la position du gouvernement. Je ne vois pas, M. l'Orateur, qu'elle soit affectée ou changée d'une façon importante ou essentielle. On a parlé du fait que le million d'abord déposé par la compagnie pour garantir l'exécution de ce contrat devait être retiré. Mais, M. l'Orateur, cela ne se rapporte pas du tout à la question que nous étudions maintenant. Comme le ministre des chemins de fer l'a déjà expliqué, cela a été fait conformément au principe que l'on a adopté pour d'autres contrats de ce genre, principe qui consiste à remettre le dépôt aux entrepreneurs à mesure que les travaux progressent.

On a aussi parlé du fait qu'un changement doit être opéré dans la manière de payer la subvention. Le mode qu'on propose aujourd'hui d'adopter est celui qui, d'après les prétentions des honorables membres de la gauche, aurait dû être adopté lorsque le contrat originaire a été passé ; ils ne devraient pas s'opposer à ce qu'il fût adopté aujourd'hui.

Mais, M. l'Orateur, la question qu'il importe pour nous d'étudier dans ce cas, n'est pas le mode de paiement, mais le montant que nous devons payer ; et, M. l'Orateur, je vois que ce montant n'a pas été changé d'un seul dollar, et que les travaux que la compagnie doit exécuter n'ont pas été diminués le moins du monde. Les principales dispositions du contrat originaire restent intactes. La compagnie n'est soustraite à aucune des obligations qu'elle s'est alors engagée

à remplir; elle assume, en outre, la responsabilité d'achever le plus tôt possible ces travaux importants.

Puis, M. l'Orateur, je passe à la troisième question, celle qui, peut-être, entre toutes, exige de nous une étude sérieuse et attentive; je veux parler de la nature et du montant de la garantie que l'on nous offre. Examinons un instant en quoi consiste principalement cette garantie. D'abord, nous avons le terrain. On a fait différentes estimations relativement à ces terres. Nous avons les estimations basées sur les énoncés déjà faits par d'honorables membres des deux côtés de la Chambre, estimations qui ont été approuvées par les journaux représentant les deux partis politiques de ce pays. Nous avons eu des estimations encore meilleures, basées sur les ventes de terres qui ont été réellement faites; et toutes ces estimations tendent à démontrer que ces terres, évaluées convenablement aujourd'hui, valent le plein montant que nous demandons de voter en faveur de la compagnie. En effet, si le gouvernement avait proposé à cette Chambre de racheter ces terres, de les faire remettre par la compagnie pour la somme qu'on nous demande de prêter, le prix en aurait été d'environ \$1.50 l'acre. Je ne crois pas, je ne puis croire, qu'il se serait élevé une voix en cette chambre pour s'opposer à la chose. Si l'on avait proposé de payer en argent à la compagnie le montant nécessaire, d'après estimation, à l'exécution de son contrat, au lieu de lui donner les 21,000,000 d'acres de terre qu'elle doit recevoir, je crois, M. l'Orateur, qu'une semblable proposition aurait été approuvée et sanctionnée par tout le pays, la valeur de ces terres étant aujourd'hui si bien connue. Puis, nous avons le chemin de fer même, avec ses embranchements. La valeur de ce chemin, comme garantie, est, je l'admets, un sujet qui peut donner lieu à de longues discussions. C'est une question à propos de laquelle on peut différer d'opinion, vu qu'elle dépend de la valeur de cette entreprise comme entreprise commerciale.

Voyons, M. l'Orateur, quels sont les témoignages que nous avons à ce sujet. Nous avons le témoignage qui a été donné par les estimations faites en cette Chambre à propos du trafic que fera le chemin dans l'avenir; nous avons les chiffres qui ont été présentés pour démontrer que l'excédant des produits du Nord-Ouest sera suffisant pour fournir au chemin un trafic avantageux.

On a aussi attiré notre attention sur l'avantage que ce chemin possède et qui le met en état de lutter avec succès pour le grand commerce transcontinental qui, à l'avenir, doit être développé. Nous avons eu aussi des estimations basées sur l'expérience des deux dernières années, des états présentés à la Chambre au sujet de ces estimations, démontrant que les bénéfices réels de ce chemin se montent aujourd'hui à environ cent mille dollars par mois, et que les bénéfices réalisés en 1883 ont été beaucoup plus considérables que ceux de 1882.

Nous avons un autre témoignage analogue, que l'on peut tirer de la nature même de l'affaire que nous examinons à l'heure qu'il est. Il est bien connu, M. l'Orateur, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a été jusqu'ici occupée à construire les parties de sa ligne les moins dispendieuses et les plus productives, et que les parties les plus dispendieuses, les plus difficiles et les moins productives restent à construire; c'est afin d'être en état de construire ces dernières parties qu'elle demande aujourd'hui de l'aide au parlement.

Or, M. l'Orateur, je demande aux honorables membres de considérer si la compagnie se mettrait dans cette position, si elle se présenterait à la Chambre avec la proposition aujourd'hui soumise, si elle n'avait pas pleine et entière confiance qu'elle parviendra à réussir avec toute sa ligne. Est-il raisonnable de supposer qu'elle prendrait la responsabilité d'achever et d'exploiter les parties du chemin les plus difficiles, les plus dispendieuses et les moins productives, cinq ans avant l'époque fixée par le contrat originnaire, si elle avait quelque raison de croire que ces parties de la ligne

constitueraient un fardeau pour ses ressources, ou qu'elles ne pourraient pas, au moins, subvenir prochainement à leurs propres dépenses? Et, aujourd'hui, personne au monde ne peut se former une opinion exacte de la nature financière de cette grande entreprise, mieux que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique elle-même, c'est-à-dire, les hommes qui sont aujourd'hui chargés de construire et d'administrer ce chemin.

Le fait qu'ils se sont présentés au parlement avec la proposition qui nous est maintenant soumise; le fait qu'ils sont disposés et qu'ils consentent à prendre la responsabilité dont j'ai parlé; outre cela, le fait que, pour obtenir le moyen d'atteindre cette fin, ils consentent à hypothéquer et offrent d'hypothéquer tous les intérêts qu'ils ont dans cette grande entreprise, tout le capital-actions de la compagnie, les subventions qu'ils doivent recevoir du gouvernement, toutes les concessions de terres que leur accorde leur contrat, les embranchements qu'ils ont construits, et le droit de propriété qu'ils ont acquis sur des steamers et sur des chemins de fer de raccordement; le fait, dis-je, qu'ils font cette proposition est la preuve la plus évidente qu'ils peuvent espérer que les travaux qu'ils ont entrepris réussira. Et ici, M. l'Orateur, il ne serait pas mal d'attirer l'attention sur le changement étonnant qui s'est opéré à ce sujet dans l'opinion publique pendant les quelques années qui viennent de s'écouler. Nous nous rappelons tous le moment où nous osions à peine espérer que les revenus suffiraient à payer les dépenses ordinaires; nous nous rappelons le moment où l'on craignait, et cela, honnêtement, je le crois, et où l'on exprimait ouvertement et publiquement l'opinion que, même dans le cas où le chemin serait construit, les frais de son exploitation seraient assez élevés pour entraîner tout le pays à la ruine. Mais aujourd'hui, tout cela est changé. On a confiance en l'avenir de ce pays, et on espère également en l'avenir de cette grande œuvre; et je suis heureux de dire que cette confiance augmente tous les jours.

En conséquence, puisque nous avons une telle preuve de la suffisance de la garantie qui nous est offerte, puisque nous avons une telle preuve de la suffisance de la garantie qui est offerte, puisque nous avons de bonnes raisons de croire que cette entreprise rapportera des bénéfices à l'avenir, puisque nous avons lieu de croire que le capital-actions de cette compagnie aura, à l'avenir, une valeur sur les grands marchés monétaires du monde; puisque les terres, d'après une estimation raisonnable, valent tout le montant que l'on demande au parlement de prêter; puisque la position que le gouvernement occupait en vertu du contrat originnaire n'est pas affectée par ce prêt; puisque les avantages que nous pouvons espérer recevoir sont aussi nombreux et aussi importants qu'on l'a fait voir, nous avons des raisons suffisantes pour nous justifier; je dirai plus, je dirai qu'il est du devoir de ce parlement d'approuver les résolutions qui sont maintenant devant la Chambre.

Je n'ai pas l'intention de répondre longuement aux arguments apportés pour combattre ce projet. Je n'en parlerai que pour faire remarquer un ou deux détails qui manquent de logique. D'abord, bien que les honorables membres de la gauche nous demandent de rejeter ce projet, ils ne font aucune proposition équivalente pour assurer l'achèvement rapide de ces grands travaux. Ils ont beaucoup discuté cette question. Ils ont critiqué le contrat originnaire; ils se sont opposés à quelques-uns des détails du projet que l'on propose aujourd'hui,—mais ils n'ont pas attaqué la position que le gouvernement a prise relativement à ces détails, quelque importants qu'ils fussent. Et, M. l'Orateur, ils n'ont pas suggéré, ou n'ont pas cherché à suggérer de meilleure méthode au moyen de laquelle on pourrait réaliser ce projet si important, l'achèvement rapide du chemin de fer canadien du Pacifique.

Et puis, leur argumentation donne prise à une autre objection même plus sérieuse; je veux parler de la faiblesse, de l'incertitude, et de l'insignifiance qui la caractérisent. La

position qu'ils prennent est simplement celle-ci : C'est que, dans ce cas, nous ne devrions rien faire, que nous devrions laisser le contrat tel qu'il est et demander aux entrepreneurs de l'exécuter le mieux qu'ils pourront et quand ils pourront, sans s'occuper des conséquences que la chose pourrait avoir pour eux et pour le pays. Il est opportun, la chose est admise, que ces grands travaux doivent être rapidement construits; cependant ils s'opposent au projet que l'on propose. Naturellement, il est vrai que des effets désastreux se produiraient dans le cas où ces grands travaux seraient suspendus; mais ils nous demandent d'attendre et d'examiner la question avec soin. Et, lorsque nous aurons fait cet examen, ils nous diront qu'il est impossible de prévoir ce qui peut arriver à l'avenir. Il est possible que ces estimations ne soient pas exactes; il est possible que la somme demandée ne soit pas suffisante pour compléter la ligne; il est possible que la compagnie revienne plus tard demander une nouvelle subvention au parlement. Ce sont là des questions sérieuses; c'est une grande responsabilité qu'il nous faudra assumer, et sur le tout, ils décident qu'il n'est pas sage d'intervenir; laissons les choses suivre leur cours; sans doute que tout finira bien; en tout cas, espérons-le.

C'est là à peu près les arguments que les honorables membres de la gauche ont apportés pour combattre ce grand projet, qui est d'une si grande importance pour le peuple de ce pays. Mais, M. l'Orateur, je suis obligé de dire que ce ne sont pas là des arguments nouveaux, car c'est la ligne de conduite qu'ils adoptent lorsqu'il s'agit de questions de ce genre.

Tous, M. l'Orateur, nous avons dû remarquer dans le cours de ce débat, l'analogie frappante qui existe entre la politique que l'on voudrait faire adopter aujourd'hui et celle que les honorables membres suivaient lorsqu'ils étaient au pouvoir. Pendant des années, lorsque le nuage de la crise commerciale couvrait le pays, quand les affaires étaient presque à l'état de stagnation; quand nos industries étaient paralysées; quand nos revenus n'étaient pas suffisants pour payer les dépenses annuelles, et que notre dette augmentait chaque année, on nous racontait la même histoire. En réponse à chaque recommandation que nous faisions, on nous disait que le gouvernement était impuissant à changer l'état de choses; qu'il n'était pas prudent de le tenter; qu'il était dangereux, impossible de le faire. En effet, on nous disait qu'il fallait démolir tout l'édifice que la science politique avait mis des siècles à construire, avant qu'il fût possible par un acte législatif quelconque, de remédier à l'état de choses actuel ou de l'améliorer. Dans les circonstances où ils étaient alors, ils résolurent délibérément d'adopter, comme ils voudraient que nous le fassions aujourd'hui, la politique de Micawber, laquelle consiste à attendre que quelque chose arrive. Ils ont attendu et il est arrivé quelque chose, car lorsque le peuple eut l'occasion de se prononcer sur cette politique, il l'a dénoncée dans un langage si énergique, qu'on ne l'oubliera jamais. Le peuple a renvoyé les honorables messieurs du pouvoir, et depuis, il n'a pas exprimé le désir de renverser ce verdict.

Mon honorable ami le député de King (M. Foster), réfère dans son discours aux nombreux avertissements données dans le cours de ce débat. J'ose en faire un de plus et un seul. Je conseillerais au parti libéral-conservateur, s'il veut échapper au sort qu'ils ont subi, de se garder de suivre la politique que ces honorables messieurs ont suivie alors et qu'ils prêchent aujourd'hui.

Maintenant, parlons des raisons que l'on peut apporter en faveur de l'adoption de ces résolutions. Outre celles dont j'ai déjà parlé, il y en a quelques autres. Sans tenir compte de l'aspect favorable que présente ce projet, au point de vue financier, il y a d'autres considérations importantes que l'on ne devrait pas oublier. Nous n'estimons pas à sa juste valeur l'influence de la politique de chemin de fer de ce pays, si nous l'examinons seulement dans ses effets sur notre prospérité matérielle, si nous la mesurons simplement

M. Wood (Westmoreland)

d'après la richesse qu'elle crée et le nombre d'immigrants qu'elle nous amène. Cette politique a exercé dans le passé, elle exerce aujourd'hui, elle exercera à l'avenir une influence très puissante sur l'existence nationale et le caractère national de ce jeune pays. Il y a vingt ans, les provinces qui sont représentées ici aujourd'hui, dans ce parlement commun, étaient comparativement étrangères les unes aux autres. L'union a été heureusement conçue et s'est accomplie avec succès. Le chemin de fer Intercolonial a été construit dans la suite, il est devenu le plus fort des nombreux liens commerciaux, sociaux et politiques qui unissent aujourd'hui les anciennes provinces.

Depuis cette époque, il n'y a pas, dans l'histoire de ce pays, un seul événement qui ait contribué aussi grandement à créer un sentiment national chez le peuple du Canada; il n'y a pas un événement qui ait autant contribué à favoriser le développement de l'orgueil national et de l'esprit d'indépendance nationale, que la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Et, M. l'Orateur, nous pouvons bien regarder avec orgueil une œuvre aussi grande dans sa conception, œuvre que le peuple de ce pays a entreprise avec tant de courage, et malgré un si grand nombre d'obstacles, qui a été poursuivie avec tant de vigueur, qui est si près d'être achevée, et qui promet de produire de si grands résultats sur l'avenir de ce pays. Eh bien! M. l'Orateur, de l'est à l'ouest, dans toute cette Confédération, on est d'opinion que nous avons un intérêt commun à cette grande œuvre, et que pour en assurer le succès, nous devons faire taire tout esprit de clocher et tout intérêt local; que c'est une œuvre d'une telle grandeur, qu'elle est digne de notre ambition comme peuple, et exige de nous un commun effort.

Cette œuvre a fait beaucoup. Elle a attiré sur ce pays, jusqu'ici comparativement inconnu, l'attention du monde; elle a donné au Canada, à l'étranger, une renommée et une influence que nous n'avions jamais eues avant aujourd'hui, influence et renommée dont nous pouvons justement nous enorgueillir. En conséquence, M. l'Orateur, oserions-nous, je le demande, arrêter aujourd'hui les progrès de ces grands travaux? Quel serait, je le demande, l'effet qu'un tel acte produirait sur nous? Quel effet produirait-il sur le monde? Oserions-nous blesser le peuple de ce pays dans son orgueil? Oserions-nous, en hésitant aujourd'hui, détruire la réputation et le prestige que nous avons acquis?

Dans l'éloquent discours qu'il a prononcé à l'ouverture du parlement, l'honorable député de Glengarry (M. Macmaster) a dit que le sentiment du pays était que le chemin de fer canadien du Pacifique devait être construit, et construit aussi rapidement que possible. Je partage cette opinion. Je crois que cet honorable membre a parfaitement exprimé le sentiment public du Canada. Le peuple de ce pays a appuyé loyalement cette entreprise dès le commencement, au milieu des difficultés et des incertitudes qui l'environnaient alors. Il on a surveillé les progrès depuis cette époque jusqu'aujourd'hui, avec un intérêt toujours nouveau et avec une confiance toujours croissante en ses succès; il en surveille et en exigera l'achèvement sans retard inutile.

M. l'Orateur, j'ai parlé de la politique de chemin de fer du gouvernement actuel comme d'une politique de progrès. J'ai fait allusion, aussi, à quelques-uns des résultats qui ont été obtenus. Mais, M. l'Orateur, il reste encore beaucoup de choses à accomplir. Je crois, M. l'Orateur, que nous avons dans cette Confédération des avantages qui nous permettent de prendre une part active au développement futur du système de chemin de fer de ce continent; et, M. l'Orateur, ces avantages se révèlent à nous et au monde d'une façon lente, mais sûre. Il y a un an, une compagnie de capitalistes étrangers a soumis à ce parlement un projet par lequel elle demandait de construire une ligne de chemin de fer pour relier Montréal et le Grand Ouest, au moyen de la route la plus courte possible, à Saint-Jean, Halifax et Louisbourg. Les auteurs de ce projet prétendaient que, si cette ligne était construite, ils seraient en état d'abrégé sensible-

ment le voyage entre les grands centres d'affaires de la Grande-Bretagne et l'Amérique. Possédant cet avantage sur leurs concurrents, ils prétendaient qu'ils pourraient commander un trafic considérable entre ce continent et l'Europe. Le fait, M. l'Orateur, que la subvention demandée au gouvernement de ce pays n'était qu'une légère proportion du montant nécessaire à la réalisation de ce grand projet, et, le fait, aussi, que la compagnie consentait à mettre dans cette entreprise une somme considérable de ses propres fonds, étaient une forte preuve qu'elle avait confiance en son succès. Je ne sache pas que les énoncés qui ont été faits à cette époque aient été contredits. Je ne sache pas que la théorie qui a alors été émise et sur laquelle repose le succès de cette entreprise, ait été mise en doute. Au contraire, M. l'Orateur, depuis que l'on a attiré l'attention du public sur ce projet, il s'est fait un mouvement en sa faveur, et aujourd'hui, le peuple est de plus en plus convaincu que le projet renferme les éléments essentiels à une entreprise commerciale solide.

On a dit qu'il serait peut-être imprudent de raccorder nos chemins de fer au réseau de chemins de fer de la grande république voisine. Quant à moi, M. l'Orateur, je n'appréhende pas beaucoup de danger de ce côté-là ; car, en tenant compte des faits que j'ai mentionnés, on verra, je crois, que nous avons, dans cette Confédération, non-seulement ces vastes plaines fertiles qui peuvent donner un trafic avantageux à plus d'une grande ligne, mais aussi, que nous avons, dans nos ports de mer, sur la côte de l'Atlantique, des avantages qui attireront ici le service du courrier et des passagers, ainsi qu'une part raisonnable du trafic de transport de ce grand continent.

On a dit aussi, dans le cours de ce débat, que, dans ces grandes entreprises, rapidité signifie frais. Au point de vue où je me place pour examiner ces questions, retard signifie pertes, et il nous est impossible de calculer l'étendue de ces pertes. J'ai été heureux d'apprendre, M. l'Orateur, par les observations que l'honorable ministre des chemins de fer a faites, au commencement de ce débat, qu'il avait déjà étudié le projet important dont je viens de parler, et qu'il avait, avec sa facilité de conception ordinaire, reconnu pleinement les avantages que nous possédons, et compris l'importance qu'il y a de les utiliser le plus tôt possible ; et, M. l'Orateur, connaissant comme nous la connaissons la grande habileté avec laquelle il traite les questions aussi importantes, étant donné le courage et la promptitude avec lesquelles il se lance dans ces grandes entreprises, et l'énergie indomptable et le succès avec lesquels il pousse tout projet qu'il s'engage à réaliser, je crois que ce parlement et le pays peuvent espérer que le chemin de fer canadien du Pacifique sera achevé dans le délai promis ; et nous pouvons aussi espérer que ce chemin se prolongera bientôt vers l'est et que nous verrons se développer toute autre partie importante de notre réseau de chemins de fer.

M. CHARLTON. Je devrais peut-être, M. l'Orateur demander excuse à la Chambre de ce que je lui fais passer son temps à écouter une discussion qui dure déjà depuis longtemps et qui est si épuisée ; mais j'espère, M. l'Orateur, être en état d'offrir quelques idées nouvelles, et peut-être, faire connaître à la Chambre quelques détails qui n'ont pas encore été découverts dans le cours de ce débat.

Avant que je fasse valoir les arguments que je me propose d'apporter, l'on vaudra bien me permettre de m'arrêter quelques instants à quelques-uns des points exposés par un ou deux des orateurs qui m'ont immédiatement précédé.

J'ai écouté, hier soir, le discours de l'honorable député de Lincoln (M. Rykert), et je demande à la Chambre qu'elle m'excuse si je m'arrête à quelques points exposés par cet honorable membre. Il m'est peut-être inutile de parler de l'allusion un peu plaisante qu'il a faite à ma visite à Kent. J'ai visité cette division, M. l'Orateur, et je crois avoir donné aux électeurs quelques bons conseils ; mais je crains que

l'effet de ces conseils n'ait été neutralisé par des moyens contraires à ceux que j'ai employés pour entraîner les électeurs. Quoi qu'il en soit, la question maintenant soumise à la Chambre n'était pas en jeu dans cette élection, et le parti de la réforme n'a pas à rougir d'avoir manqué de remporter une division électorale qui est depuis longtemps éminemment conservatrice. L'honorable membre a aussi fait allusion à un discours que j'ai prononcé en 1876 relativement au développement du Nord-Ouest au moyen de la construction du chemin de fer. Le parti de la réforme a toujours été favorable à cette politique, et la différence qui existe entre nous et les honorables messieurs de la droite n'est pas dans la politique même, mais dans le mode de développer le pays, dans la nature des lois les plus propres à nous mener au but que nous voulons atteindre. L'honorable membre a aussi parlé des estimations exagérées que les principaux hommes du parti de la réforme ont faites du coût de ce chemin de fer en 1873. Les estimations exagérées que l'on a faites alors prouvent simplement que la nature du pays était en 1873 en grande partie inconnue de ceux qui évaluaient le coût du chemin. Elles prouvent aussi que les calculs que l'on faisait alors et qui étaient basés sur le coût de l'Union Pacific et du Central Pacific, ont été faits en grande partie pendant que l'on ignorait une certaine question qui, depuis, a été développée, c'est-à-dire, la science de majorer les actions, science qui a été perfectionnée par les hommes qui ont construit ces chemins et qui ont augmenté le coût nominal près de trois fois autant que le coût réel, et nous avons basé nos calculs sur le coût nominal.

L'honorable membre a aussi parlé, en termes non flatteurs, de l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), de l'honorable chef de la gauche, et de plusieurs autres honorables membres de ce côté-ci de la Chambre, parce que leurs estimations de l'étendue des terres arables, dans le Nord-Ouest, étaient au-dessous de la réalité. Eh bien ! M. l'Orateur, les estimations de l'étendue de terres arables dans le Nord-Ouest, ont été faites à cette époque d'après les meilleures données que l'on pût alors obtenir, et, basées sur ces données, ces estimations étaient exactes.

L'honorable membre a parlé de mon calcul de 95,000,000 d'acres de terre arable ; il a cherché à démontrer que ce calcul était inexact. Nous avons, M. l'Orateur, des affirmations relativement à l'étendue de terres arables qu'il y a dans cette contrée, mais ce sont de simples affirmations, qui ne reposent pas sur des faits bien prouvés. Il est vrai qu'à mesure que nous colonisons le pays, nous constatons qu'il y a là une plus grande quantité de bonnes terres que nous ne l'espérons ; mais je prétends qu'aujourd'hui nous ne sommes pas en mesure d'en vérifier l'étendue, et toutes les estimations faites à ce sujet ne sont que de simples hypothèses.

L'honorable membre a aussi lancé un brocard à l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), qui, dit-il, était disposé à appuyer l'honorable chef du gouvernement en 1872 et ne l'est plus aujourd'hui ; et cela, d'après l'honorable membre, constitue une inconséquence. Eh bien ! M. l'Orateur, l'honorable membre se trompe tout à fait à ce sujet. L'honorable député de Huron-Sud n'était pas disposé à appuyer la politique du gouvernement conservateur en 1872 ; depuis plusieurs années, il avait cessé de donner son appui à ce gouvernement. Dans un discours qu'il a prononcé au mois de septembre 1871, dans la ville de Simcoe, dans mon comté, l'honorable monsieur a employé ce langage :

Si j'ai appuyé sir John Macdonald en 1863, c'était lorsque sa cause était sans espoir, lorsque tous ceux qui avaient un peu de prévoyance pouvaient se vanter qu'il courait risque de ne pas faire élire une douzaine de députés dans Ontario, aux élections générales de 1864. Quand je l'ai abandonné, rappelez-vous qu'il était à l'apogée de sa puissance ; c'était lorsque tout faisait prévoir, humainement parlant, qu'il occuperait encore, pendant plusieurs années, s'il était un peu prudent, la position qu'il occupait en 1869 et 1870. C'est à cette époque que je me suis publiquement et ouvertement séparé de lui.

Il a abandonné cet homme non lorsque sa fortune baissait et qu'il était évident qu'il allait perdre le pouvoir ;

mais comme l'honorable monsieur l'a dit, il l'a quitté lorsqu'il était à l'apogée de sa puissance, lorsqu'il n'y avait rien qui l'encourageât à abandonner le parti conservateur, dans l'espoir qu'un autre parti monterait au pouvoir.

La manière dont l'honorable monsieur a abandonné ce parti lui fait honneur, car on ne peut pas l'accuser d'avoir quitté les rangs conservateurs parce qu'il s'attendait à avoir un emploi ou un portefeuille pour prix de sa défection.

En voilà assez pour répondre aux affirmations de l'honorable membre.

Comme je ne veux pas retenir la Chambre, je ne m'arrêterai pas à d'autres questions soulevées par l'honorable membre, et je n'en parlerai qu'incidemment dans le cours de mes remarques.

Je féliciterai sincèrement l'honorable membre qui a parlé aujourd'hui du discours logique et éloquent qu'il a prononcé devant la Chambre, et en somme, je dois dire qu'il s'est borné à la question. Néanmoins, il a fait une ou deux digressions. A propos de la politique nationale, il a discoursé longuement sur l'état de choses qui existait dans ce pays lorsque tout le monde traversait une grande crise commerciale, de 1874 à 1878; il a condamné la politique de l'ancien gouvernement et insinué que cette politique était due, non à l'état de stagnation où était alors le commerce dans tout le monde, mais à la politique du gouvernement. C'est un fait singulier que, pendant toute cette période, l'honorable député de Westmoreland (M. Wood), a appuyé mon honorable ami le député d'York-Est (M. Mackenzie). En 1881, il a réellement présidé une assemblée tenue par l'honorable Edward Blake, chef de la gauche, et sa conversion date certainement de moins loin que l'année 1878. Le ministre des finances secoue la tête; je puis me tromper quant au fait que l'honorable monsieur a présidé une assemblée tenue par le chef de la gauche.

Sir LEONARD TILLEY : C'est parfaitement vrai.

M. CHARLTON : Cela se passait en 1881. Cependant, l'honorable monsieur est ici aujourd'hui et parle des mauvais résultats de la politique du parti qu'il a appuyé depuis 1874 jusqu'en 1881.

L'honorable membre nous dit aussi que nous avons demandé à cette Chambre de rejeter le projet que nous discutons maintenant, mais que nous n'avons rien proposé pour le remplacer. Il a été fait une proposition dans ce sens. Il y a, M. l'Orateur, entre vos mains, une motion demandant, non le renvoi de ce projet, mais demandant qu'on l'ajourne jusqu'à ce que cette Chambre ait obtenu des renseignements quant aux opérations de la compagnie; tant que nous n'aurons pas obtenu de renseignements sur la question de savoir si elle a employé les fonds qu'on lui a mis entre les mains d'une façon judicieuse et honnête, et si elle a droit ou non à la confiance de ce pays. C'est le projet que nous présentons, et pas un homme raisonnable ne niera la justice de la demande faite par la gauche dans la résolution proposant qu'un comité d'enquête examine à fond les affaires du syndicat, qui a reçu des concessions suffisantes pour lui permettre de remplir les obligations qu'il s'est engagé à remplir envers ce gouvernement.

J'en ai dit assez au sujet des questions soulevées par les deux orateurs qui m'ont immédiatement précédé. Je vais maintenant examiner quelques-uns des points contestés dans cette question. En le faisant, je m'efforcerai de me borner à la question et d'éviter les digressions. Mais on me permettra de dire, en commençant, que la tactique employée par les honorables membres de la droite est propre à tromper le pays, et dans mon opinion elle est destinée à atteindre ce but. Ils font des appels chaleureux au pays, et, pour cela ils s'appuient sur l'importance qu'il y a de coloniser le Nord-Ouest. Mais le Nord-Ouest est déjà colonisé. Un chemin de fer le traverse depuis la rivière Rouge jusqu'au pied des montagnes Rocheuses; et cette ligne se raccorde à tout le réseau américain au moyen d'un chemin qui part de

M. CHARLTON.

la frontière des États-Unis. Le Nord-Ouest est aujourd'hui aussi accessible que si la section Est du chemin de fer canadien du Pacifique, au nord du lac Supérieur, était construite; et s'il est nécessaire d'avoir une ligne pour transporter nos immigrants au Nord-Ouest, sans traverser les États-Unis, on peut l'avoir aujourd'hui. L'immigration est arrêtée pendant l'hiver, et le reste de l'année nous avons nos lignes de vapeurs, qui communiquent avec le chemin de fer canadien du Pacifique à Port-Arthur, ce qui nous donne des facilités suffisantes pour transporter au Nord-Ouest, par le Canada, des centaines de mille d'immigrants, s'ils veulent y aller.

Donc, le raisonnement qui soutient que de nouvelles dépenses sont devenues nécessaires pour favoriser le développement du Nord-Ouest, est fallacieux, attendu que le Nord-Ouest est complètement développé pour ce qui concerne le chemin de fer. On nous parle de l'importance qu'il y a de s'assurer le commerce transcontinental qui passera par cette voie lorsqu'elle sera arrivée à l'océan Pacifique. Cela est tout simplement inepte. Les chemins de fer du Pacifique américains : le *Union Pacific*, le *Central Pacific* et le *Southern Pacific*—tous ces chemins ne reçoivent qu'une partie insignifiante de leur trafic du commerce chinois et japonais, et le chemin de fer du Pacifique canadien, en autant qu'il s'agit du commerce transcontinental, n'en profitera jamais d'une façon bien sensible. Mais on dit qu'il est très important d'atteindre la Colombie-Britannique. Sans doute que c'est important. En atteignant la Colombie-Britannique, nous atteignons une population de 20,000 âmes, qui donneront un supplément de trafic à ce chemin. Cependant, la population de la Colombie-Britannique était satisfait des dispositions du contrat qui voulaient que le chemin fût terminé en 1891. Des représentants dans cette Chambre ont voté en faveur de ce contrat. Ils ne sont pas à se plaindre parce qu'ils ne peuvent pas avoir le chemin plus tôt, et je ne pense pas qu'il soit de l'intérêt de la population de ce pays que le chemin soit construit aussi rapidement qu'on le propose. Il faut débattre cette question d'après ses propres mérites, et non d'après des choses incidentes. Les honorables messieurs de la droite s'efforcent de faire dévier notre attention de la principale question en jeu en soulevant une foule de points incidentes. Ils parlent de la dépréciation de la valeur du capital-actions et des placements antérieurs; ils parlent de dividendes garantis sur les bons représentant la valeur des terres; ils parlent de faire des placements extérieurs et de les maintenir; ils parlent de la compagnie de construction. On nous présente les chiffres fournis par cette compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, lesquels sont manipulés assez habilement pour nous égarer et nous dissimuler la vérité; et il est manifeste que l'intention de ces gens, lorsqu'ils nous présentent leur cause, est d'égarer la population et de détourner son attention des principaux faits.

Il y a certains faits principaux qu'il faut ne pas perdre de vue, et qui nous aident à en arriver à une conclusion juste et raisonnable. Nous avons conclu un contrat, comme gouvernement, pour faire exécuter certains travaux, et nous sommes convenus de donner au syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien une certaine assistance pour le mettre en état d'exécuter ces travaux. On trouvera, en examinant la chose, que le syndicat s'est écarté de la ligne qu'il s'était engagé à suivre d'après le contrat; on trouvera qu'il est à faire plus que le gouvernement ne lui a demandé de faire; on trouvera que l'aide que le gouvernement lui a accordée le mettait amplement en état de faire ce pourquoi le contrat a été passé, et qu'en venant devant cette Chambre pour lui demander une aide additionnelle, il demande simplement au gouvernement de lui fournir les moyens de faire une spéculation gigantesque en dehors des termes du contrat. Il demande tout simplement les moyens d'établir un monopole de chemin de fer dans tout le Dominion—un monopole de chemin de fer à l'est du lac Supérieur aussi complet que celui que lui concède la charte à l'ouest du lac Supérieur

Il y a quelques mois, l'honorable député de Richmond et Wolfe, a soutenu que les deux partis étaient engagés à construire le chemin d'après la même méthode et de la même manière. Le parti réformiste ne s'est pas lié à la construction de cette voie ferrée en dix ans à partir de 1871, ainsi qu'il a été stipulé lors de l'admission de la Colombie-Britannique ; il ne s'est pas engagé à suivre la méthode et le mode de construction adopté en 1872, lorsque la charte pour l'exécution de l'entreprise a été vendue afin d'obtenir des fonds pour corrompre l'électorat du Canada. Il n'était lié ni à cette méthode ni à ce mode, ni à ce scandale qui a fait tomber du pouvoir les honorables messieurs de la droite et qui a produit un scandale plus grand encore, un scandale qui a fait voir que la population de ce pays avait été démoralisée par vingt-cinq années de corruption politique ; que l'apathie qui existait dans l'opinion publique était si forte, que de semblables crimes contre les intérêts publics ne pouvaient pas réussir à la soulever, et que des hommes coupables de pareil manque au devoir et d'une telle faillite à leur mission ont été ramenés au pouvoir. Le parti réformiste n'était pas engagé à suivre la méthode et le mode adopté en 1881, alors que ce contrat a été conclu sans demande publique de soumissions, et qu'il a été passé dans des circonstances qui ont exposé le gouvernement à de graves soupçons, et couché dans des termes qui le rendent tout à fait onéreux et accablant pour la population du pays.

Au cours de ce débat, on a beaucoup parlé de la politique du ministère qui a précédé le ministère actuel relativement à ce chemin de fer. On a cité l'acte de 1874, et l'on a essayé de prouver que mon honorable ami de York-Est (M. Mackenzie) agissait, par la politique qu'il a suivie, non dans les intérêts du pays, mais de façon à lui imposer un plus lourd fardeau et à faire construire le chemin à un coût plus élevé que le coût à encourir d'après le contrat actuel. L'acte de 1874 donnait alternative d'option. L'acte permettait au gouvernement du jour de construire ce chemin aux termes d'un contrat qui limitait le pouvoir de faire des dotations en terres et en argent qui pourraient être concédées aux compagnies ; et l'acte de 1874 permettait au gouvernement de faire exécuter l'entreprise comme entreprise gouvernementale. Le plan adopté par le gouvernement n'a pas été de construire le chemin au moyen d'un contrat, de conclure un marché avec une compagnie pour construire le chemin, mais d'en faire la construction comme œuvre gouvernementale ; et lorsque les messieurs qui gouvernent aujourd'hui sont revenus au pouvoir, ils ont d'abord commenté par adopter ce plan en lui faisant subir quelques modifications. La première proposition, en 1879, était de faire la construction du chemin, mais de diminuer le fardeau qui pèse sur la population du Canada, en obtenant la garantie impériale. En 1880, ils sont venus avec une nouvelle proposition qui demandait encore de faire la construction de ce chemin conformément au plan suivi sous le gouvernement de M. Mackenzie et de mettre de côté 100,000,000 d'acres de terre, dont la vente devait constituer un fonds destiné à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Un an après ils ont adopté le projet de le construire au moyen d'un contrat, et ils ont conclu un contrat, et le pays se souvient qu'ils ont conclu ce contrat en violation de la loi, en violation de la loi de 1874 concernant les chemins de fer, en violation de l'acte de 1867 concernant les travaux publics. L'une de ces lois décréait qu'aucun contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien ne serait adjugé sans qu'on eût d'abord demandé publiquement des soumissions. L'acte concernant les travaux publics décréait qu'on ne pourrait adjuger de contrat pour l'exécution de travaux publics dont le coût s'élèverait à plus de \$10,000 sans qu'on eût publiquement demandé des soumissions. Mais, en violation de ces deux actes, en secret, sans mettre le pays ni le parlement dans le secret, ces messieurs ont conclu un contrat que le 11 décembre ils ont soumis à la Chambre ; et j'ose dire qu'il n'y

avait pas un seul partisan de l'honorable monsieur qui n'a pas été étonné du caractère extravagant et monstrueux du contrat conclu avec ce syndicat. Des développements ultérieurs ont fait voir que les honorables ministres, en faisant ce contrat sans demander publiquement des soumissions, n'ont ni fait leur devoir ni agi dans les intérêts du pays, car quelques semaines après que les termes du contrat eurent été connus du public, ils ont reçu l'offre de construire ce chemin à des conditions plus avantageuses.

Quelques honorables DÉPUTÉS: Très bien.

M. CHARLTON: J'entends un "très bien" désirable. Je soutiens que le gouvernement a reçu l'offre d'après laquelle on construirait le chemin pour \$3,000,000 de moins en argent et 3,000,000 d'acres de terre de moins ; et c'était une offre qui venait d'une compagnie ayant une meilleure réputation, d'une compagnie plus puissante en moyens, et d'une compagnie qui, — au contraire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, laquelle avait eu en vue de faire un dépôt de \$1,000,000, — a fait réellement un dépôt de \$1,600,000 comme preuve de sa bonne foi. Si ce n'était là qu'un simulacre de compagnie, comme on l'a dit, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas offert de conclure avec elle et de faire voir ainsi le caractère non sérieux de cette proposition, tout en permettant à mon honorable ami le ministre des finances de mettre ces \$1,600,000 dans le trésor pour grossir le surplus ? Non, M. l'Orateur, c'était une offre honnête, faite de bonne foi ; c'était une offre trop élevée en elle-même, mais elle était de beaucoup meilleure que l'autre, et j'ai parlé pour faire voir que c'était une offre qui démontre que le gouvernement, en faisant ce contrat sans demander publiquement des soumissions, a manqué de faire un aussi bon marché que celui qui aurait pu être conclu, et que les membres qui le composent ont failli à leur devoir envers leurs commettants et envers le pays.

A propos du plan adopté par mon honorable ami le député de York-Est (M. Mackenzie) et au mode d'agir suivi d'après ce plan, je puis dire qu'il allait nous fournir un moyen de communication par chemin de fer avec le Nord-Ouest. Avant d'abandonner le pouvoir, il avait complété la voie depuis Pembina jusqu'à Silkerk ; il avait aussi conclu un contrat, ou pris des moyens pour faire faire la construction d'un chemin à partir de Port-Arthur jusqu'à Silkerk ; et il avait encore adjugé par contrat la construction de 100 milles depuis la rivière Rouge, en gagnant l'ouest, dans la région des prairies.

Je me propose à présent de faire voir — et je crois que c'est là un point dont aucun précédent orateur n'a parlé — que le résultat naturel de la politique adoptée et suivie par l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie) aurait été d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien pour plusieurs millions de moins que ce que coûte le plan qui a été adopté. La voie qui va de Port-Arthur à Pembina doit coûter, d'après l'estimation, en y comprenant l'embranchement d'Emerson, \$16,261,000. C'est là l'estimation faite pour cet ouvrage, dans le département de mon honorable ami le ministre des chemins de fer. J'ai estimé que cela aurait coûté au gouvernement de mon honorable ami de York-Est (M. Mackenzie) \$17,000,000, mais le chemin aurait probablement été mieux construit, car je crois qu'on a dépensé quelque argent pour compléter et améliorer cette voie. Ce chemin aurait été poussé vers l'ouest — il était continué dans la direction ouest — et voici la question qui se serait soulevée : en arrivant à la rivière Rouge, avec quelle célérité faut-il continuer dans la direction ouest ?

J'ai toujours soutenu que la construction d'un chemin, lorsqu'elle se fait avec une rapidité extrême à travers un pays sauvage, est une chose qui n'est ni judicieuse ni sage ; et si le chemin de fer du Pacifique canadien avait été construit et poussé dans l'intérieur, à partir de la rivière Rouge, avant que la colonisation fût faite, il aurait été construit

avec une célérité suffisante. S'il avait fourni aux colons qui s'y sont jetés des moyens de communication par voie ferrée, des moyens d'atteindre les marchés avec leurs produits et les moyens de se rendre à leurs terres, le gouvernement aurait fait son devoir en donnant à cette contrée des moyens de transport par chemin de fer. En 1881, alors que nous étions à examiner ce contrat du syndicat, j'ai soumis un plan au gouvernement. Je ne sais pas si mon honorable ami le ministre des chemins de fer va ou non s'en souvenir. J'ai insisté auprès du gouvernement pour lui faire construire d'abord le tronçon qui passe à travers la région des prairies. Je lui ai fait remarquer qu'une dotation de 2,000 acres de terre par mille assurerait probablement la construction du chemin depuis la rivière Rouge jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, en ajoutant à la dotation le chemin qui relie Port-Arthur à la rivière Rouge. Je lui ai dit que lorsque à ce coût modéré le chemin de fer serait arrivé aux Montagnes-Rocheuses, la contrée serait développée en partie, les difficultés qui environnent l'entreprise, ces difficultés imaginaires, on verrait qu'elles sont imaginaires, et que la construction du reste du chemin—les parties qui vont des Montagnes-Rocheuses au Pacifique, et de Port-Arthur à Callander—aurait pu être finie en cinq ans à un coût beaucoup moindre qu'à cette époque. Peut-être l'honorable monsieur ne se souvient-il pas que j'ai fait cette proposition. C'est précisément une politique de ce genre qui a été suivie par mon honorable ami le député d'York-Est (M. Mackenzie). Il activait la construction du chemin à travers la section des prairies; il aurait continué à le pousser à travers l'intérieur jusqu'aux montagnes, et, à mesure que le chemin avançait dans l'intérieur en allant vers les montagnes, un commerce considérable se serait développé, le gouvernement aurait été encouragé à le faire, vu que le chemin aurait donné des profits dès le commencement. Voyons ce qu'aurait été le résultat probable de cette politique. Souvenez-vous que le Nord-Ouest était déjà ouvert; souvenez-vous que cette région était accessible; souvenez-vous que la politique concernant les terres de cette région était aux mains de gens qui se seraient laissés guider par le sens commun, qui auraient adopté des règlements destinés à favoriser l'immigration pour la colonisation de cette contrée, des gens qui n'auraient pas été assez insensés pour fixer le prix des terres dans cette région, à 75 cents de plus par acre que le prix des terres aux États-Unis, nos rivaux pour l'immigration vers l'ouest; qui n'auraient pas paralysé les efforts tentés par le colon pour arriver dans cette contrée; qui n'auraient pas imposé de taxes sur son bois ni sur ses instruments aratoires; qui ne l'auraient pas livré à la tendre merci d'un monopole pour les prix qu'il aurait à payer pour le transport de ses produits à l'extérieur et pour le transport à l'intérieur de ce qu'il aurait à acheter. Et si l'on se souvient des différences qui ont existé entre les politiques des deux partis, on peut imaginer, M. l'Orateur, combien plus rapidement le Nord-Ouest aurait été développé sous les auspices de mon honorable ami d'York-Est (M. Mackenzie). Sous l'impulsion donnée par cette politique de sens commun à la colonisation et au développement de cette contrée, ce chemin aurait avancé vers les montagnes.

Nous allons supposer que le gouvernement a continué de construire le chemin jusqu'à ce qu'il ait atteint les montagnes; qu'il a construit 1,000 milles sur le parcours qui conduit aux montagnes; que dans le même temps, il a construit des tronçons latéraux sur un parcours de 500 milles, et tous équipés, voyons ce qu'aurait coûté ce chemin. Nous allons dire \$12,000,000 pour la construction des 1,000 milles jusqu'aux montagnes. Le ministre des chemins de fer a un jour porté l'estimation extrême du coût à \$13,000,000, et probablement à \$10,000,000—nous allons dire \$12,000,000. Nous allons estimer le coût des 500 milles d'embranchement à \$10,000 par mille, soit \$5,000,000; les tronçons de la Baie du Tonnerre et de Pembina à \$17,000,000; nous allons porter le coût de l'équipement des 2,000 milles de che-

M. CHARLTON

min et d'embranchements depuis Port-Arthur jusqu'aux Montagnes, à \$6,000,000; et nous aurons \$40,000,000 représentant le coût du chemin depuis le lac Supérieur jusqu'aux montagnes, avec lien de communication avec le système de chemins de fer américain, 500 milles d'embranchements et équipement complet. Puis, quand on serait rendu à ce point, quand le chemin aurait été construit jusqu'aux montagnes avant la colonisation, disons en 1885, croyez-vous qu'il ne serait pas naturellement advenu que le gouvernement se serait assuré la construction de la division orientale et de la division occidentale en donnant ce chemin tout équipé, en donnant un chemin qui aurait coûté \$40,000,000 comme dotation pour la construction du reste? Eh! M. l'Orateur, on nous dit que l'an dernier, le chemin de fer du Pacifique canadien, bien qu'on en ait poussé la construction à travers les prairies, bien qu'on ait construit des ponts sur un long parcours où il n'y a pas de colonisation; bien qu'on ait construit mille milles de chemin pour fournir des facilités de transport aux colons qui aurait pu s'établir le long de 200 milles de cette voie; que malgré tout cela ce chemin a rapporté l'an dernier, en y comprenant le transport des matériaux, \$5,420,000, et que ses recettes nettes pendant les neuf derniers mois ont été de \$973,000. S'il en est ainsi, le chemin construit dans les circonstances dont j'ai parlé, équipé de la même façon, payant de beaux dividendes sur un coût de \$40,000,000, si on l'offrait comme dotation en 1885, garantirait inévitablement la construction du reste du chemin de fer du Pacifique canadien. Il n'y aurait pas eu la moindre difficulté à ce sujet; et si mon honorable ami le ministre des chemins de fer avait suivi le conseil qui lui a été donné en 1881, alors que nous étions à étudier ce contrat, et s'il avait fait construire cette partie du chemin qui traverse les prairies avant de prendre des arrangements pour la construction du reste, il aurait épargné indubitablement au pays des vingtaines de millions. Maintenant, M. l'Orateur, combien coûterait le reste du chemin. D'après l'estimation actuelle, cela coûterait environ \$43,000,000—c'est-à-dire si nous donnions un chemin de \$40,000,000, et un chemin qui donne des profits, cela aurait garanti la construction du chemin qui reste à faire à raison de \$43,000,000 de plus. On n'aurait éprouvé aucune difficulté à assurer la construction du reste du chemin à ces conditions. On aurait pu avoir le chemin dans les cinq ans qui auraient suivi, et nous l'aurions eu vers 1890. Quelle épargne aurait été effectuée avec ce projet? Nous donnons au syndicat \$25,000,000 en argent; nous construisons à l'intention du syndicat pour \$28,000,000 en valeur du chemin—et je crains qu'on excède ces estimations. Cela représente \$53,000,000. Si, conformément au plan que j'ai exposé, nous avions construit ce chemin jusqu'aux montagnes, et si nous l'avions ensuite donné comme une dotation valant \$40,000,000, nous aurions ainsi assuré la construction du reste du chemin depuis Callander jusqu'à l'océan Pacifique en 1890, à raison d'une dépense de \$40,000,000 en argent. Nous aurions sauvé \$13,000,000 en argent et toute la concession de 25,000,000 d'acres de terre. Ce calcul est raisonnable. Il aurait, je n'en doute pas, été réalisé en substance, et ce résultat aurait été atteint si la politique suivie par l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), avait été continuée par lui ou ses successeurs jusqu'à présent.

Après cette digression, qui n'est pas déplacée, après avoir fait voir à mon honorable ami le ministre des chemins de fer comment il aurait pu lui-même épargner au pays \$13,000,000 en argent et 25,000,000 d'acres de terre, voici la question que je pose: Qu'est-ce que le syndicat s'est engagé à faire par ce contrat? Nous voyons ce syndicat venir à nous aujourd'hui nous demander des millions en argent pour le mettre en état d'acheter des chemins de fer dans les États-Unis, d'acheter des chemins de fer dans Québec, des chemins de fer dans l'Ontario, pour jeter les fondations d'un empire syndical s'étendant sur toute la surface du Dominion. C'est pour ces choses qu'il veut avoir de l'argent, et non

pour exécuter les travaux mentionnés au contrat conclu avec le gouvernement. Qu'est-il convenu de faire par son contrat ?

Eh bien ! M. l'Orateur, il a entrepris de construire un chemin de fer depuis Nipissingue jusqu'à Port-Arthur, et il a entrepris de construire une voie ferrée depuis la rivière Rouge jusqu'à Kamloops. Il a entrepris de construire ce chemin pour 1891, et l'estimation du coût des travaux a été portée à \$50,000,000. Il a, de plus, entrepris d'entretenir et de mettre en exploitation un chemin depuis Nipissingue jusqu'à Port-Moody pendant dix ans après qu'il serait construit. Voilà les simples dispositions du contrat ; ce sont là toutes les stipulations faites par le syndicat ; voilà tout ce qu'il a entrepris de faire ; voilà tout ce qu'il était tenu de faire par le contrat. Et que devait faire et laisser faire le gouvernement en retour ?

Le gouvernement devait donner au syndicat le bénéfice de tous les ouvrages d'art, qui se montaient à \$5,000,000 ; il devait donner au syndicat 707 milles de chemin complété—le tout, moins environ 200 milles, construit dans la partie la plus difficile de la voie—les 707 milles coûtant \$28,000,000 ; il devait donner en argent \$25,000,000 ; il devait donner 25,000,000 d'acres de terre, que mon honorable ami le ministre des chemins de fer estimait à \$50,000,000 ; il devait accorder au syndicat le monopole du transport dans le Nord-Ouest durant vingt ans ; il devait lui accorder une exemption de taxes et de droits de douane sur les matériaux importés ; il devait concéder au syndicat le privilège de donner 10 pour 100 de dividende sur le capital ; mais il a négligé de rien faire et de ne mettre aucune restriction au sujet de la majoration du stock. Mon honorable ami le ministre des chemins de fer dit que c'était là une magnifique subvention ; à coup sûr, c'en était une, M. l'Orateur.

Je suis en état de faire voir que cette subvention était plus que suffisante pour construire tout le chemin ; je suis en état de faire voir que cette subvention fournissait des millions en sus de ce dont le syndicat avait besoin pour se conformer aux stipulations du contrat qu'il a conclu avec le gouvernement. Il avait à dépenser \$50,000,000 pour compléter pour lui-même une partie du chemin. Il devait recevoir du gouvernement \$25,000,000 en argent ; il devait recevoir pour une valeur de \$28,000,000 du chemin complété ; il devait recevoir \$50,000,000 en terres ; ensemble : \$103,000,000.

En défalquant de ce montant le coût total du chemin, on trouve que le syndicat aurait entre les mains un chemin qui va de Nipissingue au Pacifique, avec \$25,000,000 dans son portefeuille. Telles étaient les conditions. Telles étaient les conditions auxquelles le syndicat a conclu un contrat avec le gouvernement, et voilà le secours qu'il devait recevoir. Puis il avait d'autres ressources. En sus de la concession de terres, en sus de la subvention en argent, en sus d'une dépense de \$28,000,000 faite par le gouvernement, il avait le pouvoir d'émettre des bons sur son chemin jusqu'au montant de \$10,000 par mille, source dont il aurait pu tirer \$26,000,000. Il avait le pouvoir d'émettre du stock préférentiel jusqu'au montant de \$26,000,000.

Il avait le pouvoir d'émettre des actions ordinaires jusqu'au montant de \$25,000,000. De ces trois sources il aurait pu tirer \$77,000,000 en sus des \$27,000,000, et de plus que ce que la construction du chemin lui aurait coûté, moins les frais d'équipement. Or, s'il s'était borné à émettre \$25,000,000 en actions ordinaires et qu'il n'eût émis ni les bons ni les actions préférentielles, il aurait encore eu le chemin sans qu'il lui en eût rien coûté, avec une balance de \$52,000,000, en mettant la terre à \$2 l'acre.

Est-ce qu'avec cette magnifique subvention, comme l'a appelée l'honorable ministre, une subvention de \$25,000,000 plus forte que la somme nécessaire pour construire tout le chemin, sans avoir compté sur son pouvoir d'émettre des actions ordinaires ou en bons de stock préférentiel, la compagnie est justifiable de s'adresser aujourd'hui à la Chambre

et de lui demander encore de l'aide au montant de \$22,500,000 en argent et un sursis pour payer ce qui est dû au gouvernement ? Je soutiens que non.

Qu'est-ce que le Canada s'est engagé à payer par ce marché ? S'est-il engagé à payer pour un chemin entre Nipissingue et Montréal ? Non ; et il n'était pas nécessaire pour le syndicat d'avoir un pareil chemin tant qu'il n'avait pas de débouché. Chaque chemin qui va dans la même direction aurait été content de prendre des arrangements avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour faire son trafic. C'aurait été une chose facile, dans le cas du chemin de fer de la Canada Central, que de faire une fusion et de prendre cette voie comme partie du système du chemin de fer du Pacifique canadien, après que le chemin de fer du Pacifique canadien aurait été construit. Il était prématuré d'acheter le chemin avant le temps où le chemin de fer du Pacifique canadien aurait besoin d'un débouché. Avons-nous conclu un contrat pour faire construire un chemin jusqu'à Portland, dans l'État du Maine ? Non, et il n'était pas nécessaire que le syndicat fit l'acquisition de ce chemin. Sommes-nous convenus avec le syndicat d'acheter un chemin qui irait à Brockville ? Non. Avons-nous passé un contrat avec le syndicat pour faire construire un chemin d'Ottawa à Détroit ? Non. Avons-nous passé un contrat avec le syndicat pour avoir un chemin depuis Toronto jusqu'à Owen-Sound ? Non. Sommes-nous convenus avec le syndicat que nous le soutiendrons dans sa lutte contre le Grand-Tronc et que nous deviendrons partie à ce conflit ? Non. Sommes-nous convenus avec le syndicat d'établir un monopole de chemin de fer à l'est du lac Supérieur aussi parfait et aussi écrasant que celui qui existe en vertu de ce contrat à l'ouest du lac Supérieur ? Non ; cela ne faisait pas partie du contrat. Sommes-nous convenus avec le syndicat de construire un palais pour son président et de donner à ceux qui le composent des millions de dollars à placer dans les stocks anglais et dans d'autres entreprises ? Non. Sommes-nous convenus de nous faire les champions des visées ambitieuses et des vastes desseins des rois des chemins de fer, afin de faire du Dominion leur vassal et leur tributaire ? Non. Nous ne sommes pas partie à un pareil contrat ; mais c'est pour se conformer aux stipulations d'un contrat de ce genre, pour aider ces gens à exécuter leurs desseins, qu'on s'adresse au parlement pour obtenir une aide additionnelle jusqu'au montant de \$22,500,000.

Le syndicat pouvait-il se conformer aux termes du contrat ? Le syndicat pouvait remplir les conditions du contrat ; il en avait tous les moyens. Qu'est-ce qu'il a dépensé ? Qu'est-ce que le ministre des chemins de fer nous a dit l'autre jour qu'il avait dépensé et dépensé légitimement sur des parties de l'ouvrage qu'il s'était engagé par contrat à exécuter ? L'honorable monsieur nous a dit que le syndicat avait dépensé sur la ligne-mère : division Nipissingue, \$3,249,791 ; division du lac Supérieur, \$2,299,783 ; division occidentale, \$17,529,175 ; équipement, \$6,140,732, soit un total de \$29,209,549 comme montant dépensé légitimement pour l'exécution du contrat qu'il a conclu avec le gouvernement.

De combien cette somme a-t-elle été exagérée ? Nous ne le savons pas. De ces \$17,529,175 qui sont présumés représenter le coût de la section des prairies, nous avons raison de soupçonner que des millions de dollars sont représentés par des chiffres exagérés que cette partie du chemin coûte des millions de dollars de moins que ce qu'on dit et que la véritable dépense faite *bona fide* comme dépassant \$9,500,000 accuserait probablement un découvert de \$25,000,000. Mais qu'est-ce qu'il a reçu de toute provenance, en admettant qu'il a honnêtement fait cette dépense ? Il a reçu une subvention de \$12,289,000 en argent comptant ; dotations, \$250,000 ; ventes d'emplacements de villes, \$400,000 ; recettes nettes dans les neuf derniers mois à partir du 15 janvier, \$978,000 ; vente de bons représentant les terres concédées, \$10,000,000, à déduire pour ventes, \$8,858,000, \$1,142,000 ; terre vendue,

\$8,858,000; rendement de la négociation de \$55,000,000 de stock, \$25,300,000; prêt sur \$10,000,000 en stock engagé,—je ne sais pas où, j'aimerais à savoir où—\$1,950,000, ce qui fait pour le syndicat un ensemble de recette de \$54,247,000, pendant que la dépense légitimement faite pour ce qui est mentionné au contrat ne se monte qu'à \$9,209,541. Il paraît donc que le syndicat a reçu de plus que le montant qu'il a dépensé sur la ligne-mère, pour les travaux énumérés au contrat, \$25,037,459. On ne peut contredire ces chiffres. Il peut montrer ce qui lui plaît pour certaines dépenses appliquées à des choses placées en dehors du contrat conclu pour la construction de la ligne-mère, dépensées pour des chemins de fer aux Etats-Unis, dans l'Ontario, dans Québec, pour des emplacements de stations terminales, pour des palais, pour des placements en stock; mais si on garde dans son esprit le fait principal que le syndicat a conclu un contrat avec le gouvernement pour construire la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien, et qu'il a reçu une subvention pour faire la chose; qu'en exécution de ce contrat il a dépensé \$29,209,541 et a reçu de toutes sources, en argent, \$54,247,000; si on se rappelle encore qu'il a reçu \$25,037,459 de plus que ce qu'il a dépensé sur les travaux qu'on prétend avoir été exécutés, je soutiens que c'est de la part de la compagnie une insulte à faire à la population du pays et au parlement que de s'adresser—après avoir déjà reçu \$25,000,000 de plus du gouvernement que ce qu'elle a dépensé en exécution du contrat—au parlement pour demander encore \$22,500,000.

Sir LEONARD TILLEY: Très-bien!

M. CHARLTON: Le ministre des finances dit: "très bien!" Je suppose qu'il a des capacités financières tellement transcendantes et tellement au-dessus de celles des mortels ordinaires, qu'il peut apercevoir la convenance de cette opération. Je ne puis la voir. Et même la position du chemin est plus favorable que je ne l'ai dit, car une partie des dépenses ou de l'argent qu'on compte comme dépensé se trouve appliquée à des parties non finies, pour lesquelles le syndicat a droit de retirer des subventions en terres et en argent aussitôt que ces tronçons complétés en partie seront entièrement terminés. Le coût jugé nécessaire pour compléter le chemin sur lequel a été faite cette dépense de \$29,000,000, est, nous dit-on, de \$27,000,000. Nous allons accepter cette estimation. La compagnie a reçu de plus que le montant qu'elle a dépensé—ainsi que je l'ai dit—\$25,037,000. Elle a droit de recevoir, quand le chemin sera terminé, \$12,700,000 de plus en argent, ce qui porte le montant à \$37,737,000 pour couvrir une dépense estimée à \$27,000,000.

Il est clair, M. l'Orateur, que le syndicat n'est pas réduit à la nécessité de demander à cette Chambre ou au pays de lui fournir les moyens de terminer le chemin, lorsqu'il a ou qu'il aura réellement en main, en argent comptant, alors que le chemin sera terminé, \$10,747,000 de plus que ne doit coûter la ligne-mère. En sus il aura les terres concédées non vendues, qui comptent 21,241,000 acres. Et s'il a besoin de plus de fonds, il a le pouvoir d'émettre des bons sur le chemin pour \$10,000 par mille; d'émettre du stock préférentiel jusqu'à concurrence de \$10,000 par mille; il a \$35,000,000 du stock non émis à mettre sur le marché; et ces montants, avec le surplus provenant de la ligne-mère, \$10,747,459, forment un ensemble de \$97,747,459 en argent, sans avoir besoin de mettre ses ressources à contribution quand le chemin sera complété. Voilà pour ce qui est de l'habileté déployée par le syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien pour exécuter son contrat. La position de cette compagnie était si forte quand le contrat a été conclu, qu'avec la dotation en argent, avec les \$25,000,000 en actions émises au pair et avec les \$25,000,000 en obligations émises sur la garantie de ce chemin, il aurait pu le construire et avait encore \$25,000,000 pour l'équiper. Il n'y a pour cette compagnie aucune excuse—il n'y a pas de raison pour qu'elle

M. CHARLTON

soit dans des difficultés financières, pour qu'elle soit forcée de s'adresser à cette Chambre et demander de l'aide pour franchir ces difficultés. Ses ressources étaient amples et abondantes. La compagnie avait des millions et des millions de plus que la somme requise pour qu'elle fût en état d'exécuter le contrat qu'elle a conclu avec le gouvernement du Canada.

A quoi donc, M. l'Orateur, faut-il attribuer ces embarras? Comme je l'ai dit, une des causes de ces embarras réside dans le désir de posséder tout le système de chemins de fer du Dominion. Dans la voie de la réalisation de ce désir, le syndicat est allé assez loin pour posséder tous les chemins du Dominion, à l'exception de ceux qui appartiennent à un système particulier, et on est à faire des efforts pour faire absorber ce système par l'estomac de ce monstre omnivore. Je soutiens que ça a été une erreur de déposer \$8,710,000 entre les mains du gouvernement pour garantir des dividendes pendant un plus grand nombre d'années ou à un taux d'intérêt plus élevé. Le syndicat a engagé ces \$8,710,000 dont il avait besoin pour d'autres fins que celles auxquelles il aurait dû les employer. Il était de mauvaise politique de payer des dividendes sur le capital avant que ces dividendes eussent été produits, car on a employé \$2,128 000 de capital pour payer des dividendes. La hâte avec laquelle le chemin a été construit a entraîné la compagnie dans des difficultés; l'extravagance de la compagnie et l'hostilité qu'elle a témoignée à d'autres chemins l'ont aussi entraînée dans des difficultés. Elle a joué le rôle d'Ismaël en se montrant hostile à tous les autres chemins, et elle peut s'attendre à ce que tous les autres chemins lui soient hostiles. Elle a été entraînée dans des difficultés à cause de ses opérations avec le Crédit Mobilier, et à cause des soupçons qu'elles ont inspirés, car les hommes qui ont été mis en rapport avec la compagnie n'étaient pas à l'abri du soupçon, et le pays craignait qu'ils ne se déchargeraient sur les actionnaires innocents et qu'ils s'échappassent avec des millions et des millions de dollars. C'est pour ces raisons que cette compagnie, avec sa magnifique subvention—une subvention de \$25,000,000 en argent, en concession de terres et en chemins de fer complétés; plus qu'il ne fallait pour construire le chemin—c'est pour ces raisons que cette compagnie, avec ces amples ressources, est aujourd'hui une mendicante qui frappe à la porte du parlement pour avoir \$22,500,000. M. l'Orateur, est-ce à nous de payer pour cette carrière d'extravagance? Est-ce à nous de soutenir ce créateur de monopole?

Allons-nous ajouter encore d'autres millions à ceux que ces rois de chemins de fer possèdent déjà; allons-nous faire les frais de leur incapacité? Allons-nous déboursier d'autres millions parce que ces hommes ont été tout à fait au-dessous de la tâche qu'ils avaient devant eux, et qu'ils ont donné des preuves d'incapacité à tous les hommes d'affaires et de chemins de fer de la Confédération?

Je me propose d'examiner plus à fond les droits qu'ont ces messieurs à la confiance du public, mais avant d'aller plus loin je dirai un mot d'un genre tout spécial de filouterie pour lequel ils méritent la condamnation de tout honnête homme—je veux parler du fait de majorer les actions.

Quelques honorables DÉPUTÉS: Ecoutez, écoutez.

M. CHARLTON. Mon honorable ami le député de Lincoln (M. Rykert), n'a-t-il jamais entendu parler de l'opération qui consiste à majorer les actions? Je crois savoir qu'il a déjà majoré les actions d'une compagnie qui différerait quelque peu d'une compagnie de chemin de fer. En 1844, M. Gladstone présenta devant le parlement anglais, qui l'adopta, un bill défendant aux compagnies de chemins de fer de payer plus de dix pour cent de dividende. L'origine de l'opération qui consiste à majorer les actions fut une tentative pour éluder la loi anglaise en augmentant le nombre des actions, de manière à payer plus de dix pour cent de dividende aux actionnaires, grâce à cette augmentation nominale des actions. C'est là l'origine de cette science mo-

derne des chemins de fer. Cette opération illégale, comme la plupart des filouteries, a été perfectionnée aux Etats-Unis. Elle a été, dans ce pays, exploitée sur une vaste échelle et poussée jusqu'à ses extrêmes limites, et nos amis du syndicat du chemin de fer canadien du Pacifique sont des élèves dociles qui ont prouvé qu'ils comprenaient le système à perfection. Non-seulement ils ont appris la leçon, mais ils se sont aussi étudiés à la mettre en pratique, et de fait l'ont mis en pratique. Je voudrais attirer l'attention sur quelques exemples de ce genre. Dans les circonstances, ils seront sans doute intéressants pour la Chambre et le pays. Ils seront instructifs et ils feront voir l'énormité du crime qui a été perpétré contre les intérêts du peuple, aux Etats-Unis, jusqu'à ces dernières années, avec une impunité relative, et dans notre pays, par le syndicat, au su du gouvernement et avec sa connivence.

Un DÉPUTÉ. Avec son assistance.

M. CHARLTON. Oui, avec son assistance.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. CHARLTON: Je demande pardon à M. l'Orateur, si en énonçant un fait, j'ai outrepassé les limites des usages parlementaires. J'appellerai d'abord l'attention sur la compagnie de télégraphe "Western Union" des Etats-Unis, et je prie les honorables députés de bien remarquer les chiffres que je vais leur fournir. Ce cas offre un des exemples les plus frappant de l'opération de majorer les actions, qui soient connus dans l'histoire des compagnies. Cette compagnie a été manipulée par des hommes, de tous points les égaux du président du chemin de fer Canadien du Pacifique. Jay Gould était du nombre, et je pourrais citer les noms de plusieurs autres personnages célèbres du même genre. En 1857 la "Western Union" prit possession de la ligne télégraphique "Ezra Cornell" qui coûta \$150,000, et on en fit \$2,000,000 d'actions. C'était déjà fort. La Western Union acheta ensuite la ligne Pittsburg, Cincinnati et Louisville, qui fut payée \$400,000, et qui servit à faire ajouter \$5,000,000 d'actions. L'achat suivant fut une ligne de Pennsylvanie et une autre de New-York à Buffalo, passant par Albany, et la compagnie émit trois actions par chaque action du prix d'achat. On acheta ensuite la ligne Atlantic et Ohio pour \$200,000, et on en fit \$300,000 d'actions. Plus tard la Western Union absorba huit petites lignes de l'Ohio qui coûtèrent \$200,000 et avec lesquelles on fit pour \$600,000 d'actions. En 1863 le capital de la compagnie s'élevait à \$11,000,000. Le prix originaire avait été de \$2,250,000, et on procéda à émettre des certificats de dividendes à 100 pour 100, doublant par là les actions et portant le capital à \$22,000,000, sur une mise de fonds de \$2,250,000, et on paya 8 pour 100 sur les actions ainsi majorées. La Western Union acheta ensuite la ligne télégraphique Pacifique et Atlantique pour \$500,000, elle paya l'intérêt sur \$2,000,000. Elle loua plus tard le Southern Atlantic pour 99 ans, à raison de \$250,000, et elle émit ensuite des débentures portant 5 pour 100 d'intérêt sur \$9,500,000. En 1877 elle acheta la ligne Atlantique et Pacifique appartenant à Jay Gould et qui avait coûté \$1,000,000; on paya pour cette ligne \$9,000,000 en actions du Western Union. On acheta ensuite la ligne American Union pour \$15,000,000 en actions et elle avait coûté moins de \$4,000,000. Alors pour récompenser les porteurs d'actions originaires de leurs vols dans ces différentes transactions, on émit en leur faveur \$15,000,000 d'actions. A ce moment le capital de la compagnie était de \$80,000,000, dont pas moins de \$63,000,000 étaient majorés; et le réseau complet du Western Union aurait pu être reconstruit pour \$22,500,000. Maintenant, M. l'Orateur, dans ce pays nous avons le privilège de payer un tribut à cette bande de voleurs—car ils ne sont rien autre chose—et le peuple des Etats-Unis paie 8 pour 100 de dividende, année par année, sur un capital de \$80,000,000, dont \$63,000,000 sont majorés. Il paie tous les ans à ces hommes, \$5,040,000 sur un capital fictif. Ces intérêts accu-

mulés s'élèvent à \$63,000,000 en neuf ans, et alors le peuple recommence à payer de nouveau. Par ce système le pauvre peuple paie tous les neuf ans, à ces pillards la somme énorme de \$63,000,000. Ce système de majorer les actions, devient ainsi, comme on le voit, une taxe permanente sur le peuple. A présent je vais citer à la Chambre un ou deux exemples d'actions majorées dans les entreprises de chemins de fer, aux Etats-Unis. Le chemin de fer New-York Central possède un capital-actions de \$89,428,000, et les personnes au courant prétendent que \$53,000,000 de ces actions sont majorés. Le public paie tous les ans, au New-York Central, 8 pour 100 de dividende sur \$53,000,000 volés, et si on place l'argent à intérêt composé, le peuple se trouve à payer la somme entière tous les neuf ans. Le coût original du chemin de fer Erie a été de \$16,500,000, et on a ajouté à cela la somme énorme de \$60,500,000 d'actions majorées. Par qui les actions de ces compagnies ont-elles été majorées? Mais, par Cornelius Vanderbilt, Jay Gould et autres escrocs qui ne diffèrent des escrocs ordinaires que par le chiffre plus élevé des sommes qu'ils arrachent à leurs victimes; et c'est là la politique qu'adopte la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avec l'aide du gouvernement. Je vais lire certains passages d'un rapport de la Chambre de Commerce de New-York au sujet de cet abus effrayant qui existe aux Etats-Unis. Dans le rapport du comité des transport, par chemin de fer, de la Chambre de Commerce de New-York, de 1881, je trouve ce qui suit :

Cette coutume de donner des valeurs fictives aux entreprises publiques est, de tous les abus qui existent dans l'administration sous contrôle des chemins de fer et des lignes télégraphiques, probablement celui qui est le plus funeste à l'intérêt public. Il y a différentes méthodes pour arriver à cela. Les compagnies de construction et d'amélioration sont un des moyens favoris. Le Crédit Mobilier, dans ses rapports avec "l'Union Pacific," en offre un exemple entre autres; on trouve un cas plus récent dans le passage suivant du *Graphic* du 16 mars 1881. La Compagnie de Construction Centrale paie actuellement à ses bureaux n° 20, Broadway, un dividende final sur le Western Union Telegraph Company, nouvelle émission au pair de 150 pour 100, sur les \$5,000,000 de souscriptions faites l'an dernier pour la construction des lignes de "l'American Union." Avec le dividende précédent de 150 pour 100, sur les actions de l'American Union," cela équivaut, pour les souscripteurs, à 300 pour 100, au pair, sur leur mise. Cela a été la première compagnie de construction que Jay Gould ait établie et dont les actions étaient si recherchées par les souscripteurs prévoyants. Les autres promettent de payer aussi bien que celle-là, en capitalisant les surplus des profits, ce qui est une autre manière de majorer les actions, manière que le comité de la législature de 1878 nomma pour faire une enquête au sujet de la combinaison du charbon, décrit comme suit : "Pendant qu'on encaissait ces surplus énormes, plusieurs des compagnies de charbon, qui se trouvaient dans la même position que les compagnies de chemins de fer non employées dans le transport du charbon, c'est-à-dire incapables d'après leurs chartes ou pour d'autres raisons, de déclarer sur leurs actions un dividende qui absorberait le surplus non employé, ont ômis aux actionnaires des actions additionnelles, pour lesquelles rien n'était payé, et elles ont inauguré le système qui consiste à majorer les actions, ou à capitaliser le surplus des recettes, ce qui n'est en substance qu'extorquer de l'argent du public, car on crée une obligation correspondante à ces surplus et on part de cette base pour demander au peuple de continuer à payer l'intérêt sur l'argent qu'on lui a ainsi soutiré."

Dans le passé on a même capitalisé le produit des vols; on trouve des exemples frappants de cela dans l'ancienne administration des chemins de fer "Erie and New-York" et "New-Haven." Les fraudes Schuyler de cette dernière compagnie, ont été célèbres dans leur temps. Le président du chemin, M. Schuyler, émit et vendit un montant considérable de débentures, et employa l'argent à son usage personnel. On peut croire que les actionnaires se sont cotisés pour combler le déficit causé par l'infidélité de leur employé, mais au lieu de faire cela, ils ont élevé le capital, ou en d'autres termes, ils ont vendu assez d'actions pour couvrir le montant des débentures frauduleusement émises, et depuis on a maintenu les tarifs assez hauts pour payer 10 pour 100 sur toutes les actions émises. Que dirait-on d'un marchand qui ayant en main une mauvaise dette, la créditerait à ceux de ses clients qui paient? et même cela ne serait pas à comparer à l'injustice de l'autre procédé, car lorsque la mauvaise dette aura été chargée et payée, il n'en serait plus question, mais dans le cas de l'augmentation du capital de la compagnie de New-Haven, et d'autres chemins de fer, le fardeau continue à peser sur le public tant que les taux de transport sont tenus assez élevés pour donner des dividendes sur toutes les actions."

Mais, M. l'Orateur, il est inutile de multiplier les exemples. Je suis entré dans assez de détails pour faire voir à la Chambre et au pays le caractère de ces opérations. Et je veux maintenant vous montrer, dans une vue d'ensemble, le

résultat de ces opérations des compagnies de chemin de fer, dans tous les Etats-Unis. Je vois dans le *Poor's Railway Manual* de 1883, que pour les trois ans se terminant au 31 décembre 1882, l'augmentation dans le capital et les obligations des chemins de fer aux Etats-Unis, a été de \$2,023,646,000, et que les dépenses réelles et payées ont été de \$1,050,000,000. Les actions ont été majorées de \$973,646,000, ou 48 pour 100 du capital supposé et des dettes des chemins de fer construits aux Etats-Unis pendant ces trois années. A présent, si on applique la même proportion à tout le capital employé à la construction des chemins de fer aux Etats-Unis, que trouverons-nous ? Et en prenant cette proportion, je crois que nous serons au-dessous de la vérité, car depuis trois ans, l'opinion publique avait été éveillée et il était plus difficile que par le passé, de majorer les actions. Malgré cela, en prenant 48 pour 100 comme terme de comparaison, pour tous les chemins de fer des Etats-Unis, je trouve qu'à cette époque le nombre total de milles de chemins de fer aux Etats-Unis, était de 112,412, et que le capital placé dans la construction de ces chemins était de \$6,895,663,000. Sur cette somme il y avait \$3,456,078,000 de capital actions, \$3,184,415,000 dus sur cébantures, et \$255,170,000 de dette flottante. Cela représentait un coût moyen de construction de \$61,342 par mille. Si on retranche de cela 48 pour 100, ou \$29,444 par mille, le coût réel par mille était de \$31,898. Ainsi, dans tous les Etats-Unis, au 31 décembre 1882, le capital placé dans la construction des chemins de fer était majoré de la somme incroyable de \$3,309,918,000. Les recettes nettes sur le capital nominal ont été de 4½ pour 100 pendant l'année 1882; ainsi le peuple des Etats-Unis a payé \$148,946,000, pour l'augmentation illégale du capital des compagnies de chemins de fer. Il est stupéfiant de voir qu'une fraude de cette nature ait pu être perpétrée dans ce pays, au point d'imposer sur le peuple une taxe annuelle d'un montant si énorme. C'est ce pouvoir non responsable et dangereux que donne l'honorable ministre des chemins de fer. Il est difficile de dire qu'elle sera la condition du pays si le peuple ne veille pas sur ses intérêts, si les gouvernements du pays ne sont pas assez honnêtes pour sauvegarder les intérêts des contribuables au lieu de faire le jeu des syndicats et des monopoles. Les spéculateurs de chemins de fer sont prêts à payer libéralement pour l'aide qu'ils demandent. On cite un cas où ils ont payé \$150,000 à un député de la législature de New-York. Ces compagnies n'ont pas d'objection à payer pour obtenir le privilège de taxer le pays. \$148,000,000 par an c'est quelque chose, et elles sont prêtes à payer ce qu'il faudra pour mettre leurs projets à exécution.

Je trouve dans le même rapport annuel de la Chambre de Commerce que j'ai cité il y a quelques minutes, un passage se rapportant au but de ces compagnies de chemins de fer en contrecarrant les fins de la justice. Ce passage fait allusion au discours de M. Stanford, président du Pacific Railway, qui a dénoncé sans aucune mesure, la décision de la cour suprême dans une cause du Pacific Railway—une compagnie possédant des propriétés évaluées à \$186,000,000 et dont la ligne a été entièrement construite avec l'argent du peuple. Le président de cette compagnie avait eu l'effronterie d'attaquer et dénoncer la cour suprême des Etats-Unis, et les intérêts coalisés des chemins de fer ont failli réussir à faire nommer Stanley Mathews, le plus éminent avocat des chemins de fer des Etats-Unis, un des juges de la cour suprême. Le passage en question dit :

Cela peut cependant expliquer pourquoi on a tenté de placer sur le banc de la cour suprême un éminent avocat de chemins de fer, et en présence de semblables tentatives il est du devoir de tout citoyen patriotique d'empêcher la nomination dans aucun département du gouvernement, d'hommes qui ont été au service des grandes compagnies publiques, et qui seraient enclins à sympathiser avec elles au détriment des intérêts publics.

A-t-on dans cette Chambre des hommes qui ont été au service des grandes corporations, qui sympathisent avec elles,

M. CHARLTON

et dont les intérêts sont identiques à ceux des grandes compagnies de chemins de fer. Je ne donne pas la réponse, je pose seulement la question. Le pays aussi se posera la question, il étudiera la preuve qui aura été faite, et il arrivera à une conclusion. Aux Etats-Unis, l'attention publique a été attirée sur cette question. Le peuple est averti qu'il paie millions sur millions, sous forme de taux de transport pour des actions majorées. Dans le même rapport de la Chambre de Commerce, je trouve que David Davis, un sénateur américain, dit sur cette question :

Le développement rapide des pouvoirs érigés en corporation et l'influence néfaste qu'ils exercent par leur combinaison sur la législation et les législatures des Etats, est une juste cause d'alarme. Un combat se prépare dans un avenir prochain entre ce pouvoir avec ses vastes ramifications dans tout le pays, et son influence sur plusieurs rouages de notre politique d'un côté, et de l'autre le peuple sans aucune organisation ; et l'enjeu de cette lutte sera le contrôle du gouvernement.

Cette lutte qui est éminente aux Etats-Unis, nous n'en sommes pas menacés ici. Nous n'avons pas à nous occuper aujourd'hui de savoir si c'est le peuple ou les compagnies de chemins de fer qui contrôleront le gouvernement, parce qu'une grande compagnie de chemin de fer contrôle, de fait, le gouvernement de ce pays. Elle a dicté ses conditions et les membres du gouvernement sont ses créatures, si on en juge par leurs actes et leur servilité. Malheureusement pour le pays, nous n'avons pas de ces éléments de perturbation dans notre politique. Mais cette question sera discutée dans la législature.

Nous la discuterons malgré notre petit nombre ; et bien que nous n'exercions aucune influence sur la majorité qui se tient derrière le gouvernement, nous parviendrons peut-être à faire comprendre au peuple l'imminence du danger qui le menace. Que nous y parvenions ou non, nous aurons au moins accompli le devoir qui nous incombe de protester contre cet outrage aux droits populaires. J'espère que la presse discutera la question ; j'espère que le sentiment public se réveillera, bien qu'il existe actuellement un degré d'apathie bien propre à décourager les efforts de ceux qui n'ont à cœur que les meilleurs intérêts du pays.

J'ai parlé il y a quelques minutes de l'énorme somme de \$150,000 payée à un membre de la législature de l'Etat de New-York, pour son vote et son influence. Ce n'est là qu'un échantillon de l'influence exercée par ces compagnies de chemins de fer sur les assemblées législatives des Etats-Unis. J'ignore si nous avons ici quelque chose du même genre, et j'aime à croire que non, pour la seule raison peut-être qu'on n'a pas jugé nécessaire d'exercer une telle pression pour obtenir des privilèges que le gouvernement ne semble que trop disposé à accorder. Mais je crois que je serai en état de prouver, qu'on ait eu recours ou non à l'influence induite, que le gouvernement a accordé à cette compagnie des privilèges qui excèdent de beaucoup les bonis ou les privilèges accordés par le Congrès des Etats-Unis à aucune compagnie de chemin de fer de ce pays. Le gouvernement est lui-même intéressé dans le sort de cette compagnie. Il a entre les mains, aujourd'hui, pour \$35,000,000 d'actions non émises, attendant certaines opérations qui permettront à des combinaisons de les prendre à 5, 10 ou 15 cents dans la piastre. Le gouvernement a fait le jeu de cette compagnie en lui accordant un monopole et en lui permettant de quadrupler son capital de manière à s'assurer quatre fois le dividende de 10 pour 100 auquel elle est limitée par une clause du contrat. Le gouvernement a permis d'étendre ses \$25,000,000 d'actions à \$100,000,000. Les premiers \$5,000,000 ont été placés au pair, tel qu'il était pourvu par le contrat ; les autres \$20,000,000 ont été pris à 25 cents dans la piastre. C'était déjà assez bien débuté dans l'opération de majorer les actions ; nous ne savons pas s'il y a eu quelque chose de payé sur ces actions, et c'est une des choses que nous aimerions à voir mises au jour par un comité d'enquête—afin de savoir si ces \$25,000,000 d'actions sont allés entré les mains de gens qui n'ont rien payé ; ou

quelles sommes ils ont payées. \$30,000,000 ont été placés à 61, faisant une émission totale de \$55,000,000, sur laquelle on a réalisé \$25,300,000. \$10,000,000 d'actions ont été déposés en garantie pour obtenir uné avance de \$4,950,000. Qu'est-ce que cette compagnie de construction *North American* dont nous avons tant entendu parler ? Elle se compose pour quatre cinquièmes de membres du syndicat, et pour l'autre cinquième d'actions majorées. Si cette compagnie de construction avait pu mettre ses projets à exécution, le résultat aurait été qu'elle aurait accaparé \$35,000,000 et \$10,000,000, ou \$45,000,000 d'actions non émises à 15 cents dans la piastre et \$100,000,000 d'actions auraient été jetés sur le marché représentant les ressources que la compagnie avait en mains, \$30,000,000 en argent et \$70,000,000 d'actions majorées.

Le liquide dont on se sert pour délayer ainsi les actions est plus substantiel que le vin, mais la transformation s'opère, non pas par une intervention miraculeuse et bienfaisante, mais grâce à une insigne filouterie; et sur ces \$70,000,000 de délayage ou d'actions majorées, le pays aurait eu à payer annuellement 10 pour 100 de dividende, \$7,000,000, et à tous les sept ans et demi il aurait payé la somme entière des \$70,000,000, et il aurait ensuite recommencé à payer de nouveau, *ad infinitum*, tant qu'il aurait plu à la Providence de laisser subsister le Pacifique. De plus, comme je l'ai dit, le gouvernement les met en état d'accomplir leurs projets. Il les a autorisés à élever leur capital de \$25,000,000, à \$100,000,000, sans doute pour leur permettre de majorer leurs actions, et les mettre en état d'écraser le peuple sous un fardeau de \$70,000,000 dont les dividendes auraient été payés par la province du Manitoba. A-t-on aucune garantie qu'on s'arrêtera là ? Il est fort possible que ce n'est que le commencement. A-t-on éloigné toute possibilité de nouvelles fraudes pour l'avenir ? N'est-il pas possible de commettre de nouvelles fraudes dans l'émission d'actions préférentielles ? De nouvelles fraudes ne seront-elles pas possibles en élevant encore le capital ordinaire de la compagnie ? Je vous le déclare, M. l'Orateur, on ne voit pas de limite à cette trahison des intérêts du peuple. Les chiens de garde font cause commune avec les loups, et le troupeau est dispersé sans protecteurs.

Quelques MEMBRES: Bow-wow.

M. CHARLTON. Quelqu'un dit: bow-wow. C'est bien cela, c'est bien là le cri du chien, et il part du côté des chiens qui surveillent le troupeau, mais on aboie dans la mauvaise direction, non pas contre les loups, mais contre ceux qui veulent protéger les intérêts du pays. Ce dont je veux parler à présent c'est la guerre que cette compagnie fait à une institution rivale. Je ne sache pas que nous ayons quelque chose à faire avec la rivalité des chemins de fer. Les chemins de fer auront leurs rivalités, leurs guerres de tarifs, et il est opportun que nous les laissions arranger leurs affaires elles-mêmes, du mieux qu'elles pourront. Nous protestons contre le gouvernement qui veut prendre parti pour une compagnie dans ces rivalités. Nous soutenons, ou je soutiens, qu'avec le Grand-Tronc placé dans la position où il se trouve, qu'avec le Pacifique canadien cherchant à l'acculer au pied du mur et entrant dans la lice comme son concurrent, le gouvernement prend une position injuste envers le Grand-Tronc en se faisant le second et le parrain du Pacifique, surtout en descendant lui-même sur le terrain pour combattre le Grand-Tronc. Le gouvernement mérite condamnation pour cela, et j'ai démontré que les difficultés du syndicat proviennent en grande partie de sa rivalité avec d'autres lignes de chemins de fer. La principale différence qu'il y a entre les deux lignes, c'est que l'une nous offre l'exemple d'une administration prospère, qui est sortie heureusement des positions les plus difficiles, avec les seuls moyens à sa disposition, et que l'autre s'est jetée dans les difficultés par son insouciance, son incompetence et son manque d'habileté à accomplir la tâche qui lui

était confiée. Voilà la différence entre le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique.

Et après s'être mis dans cette triste position par sa propre imprévoyance, le Pacifique se croit fondé à venir devant nous pour demander de l'aide. On peut prétendre que la construction, entre Ottawa et Toronto, d'une ligne parallèle à celle qui existe déjà sera d'un grand avantage pour le pays en activant la concurrence. Je désiro dire quelque mots au sujet de certaines opinions erronnées qui existent au sujet de la construction des lignes parallèles. La construction d'une ligne parallèle peut procurer à un pays un abaissement temporaire de tarif, mais tant qu'une seule ligne peut suffire au trafic du pays, si on construit une ligne parallèle dans ce pays, le résultat inévitable c'est que ce pays devra payer les frais de l'exploitation de deux lignes au lieu d'une. Il n'y a aucune possibilité d'empêcher la fusion subéquente des lignes parallèles et rivales, et l'expérience des États Unis est là pour nous démontrer que dans tous les cas où on a construit une ligne parallèle, lorsqu'une seule ligne était suffisante pour desservir le commerce, le résultat définitif a été au détriment du public; on en est arrivé à la fusion avec la nécessité de charger des taux suffisants pour pourvoir à l'exploitation de deux lignes ou plus lorsqu'une seule aurait été suffisante. La conséquence de cela c'est que si on adopte le système de construire des lignes parallèles à travers Ontario, ou toute autre province de la Confédération, pour faire le trafic qui pourrait être fait par une seule ligne, ici comme aux États-Unis, nous nous trouverons dans la nécessité de payer pour l'exploitation de plusieurs lignes au lieu d'une seule.

Advenant six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. CHARLTON: M. l'Orateur, lorsque vous avez quitté le fauteuil, je discutais cette dernière invention de chicane des chemins de fer, la compagnie de construction. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur les opérations qui ont été accomplies par les compagnies de construction dans l'histoire de différentes lignes de chemins de fer, et en déduire certaines indications quant à l'opération d'une compagnie de ce genre dans la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Je commence par la construction du "Central Pacific." Pour ce soir je ne m'occuperai que de deux lignes américaines, le "Central" et le "Union Pacific." Dans ce rapport d'un comité de la Chambre de Commerce de New-York, sur les transports par chemins de fer, pour 1880-81, je trouve un passage qui se rapporte aux opérations de la compagnie qui a construit le "Central Pacific." Ce passage se lit comme suit:

Les charges extraordinaires imposées par les propriétaires du "Central Pacific" n'ont pas non plus pour excuse la nécessité qu'il y a pour eux de s'assurer un rendement raisonnable pour l'argent placé dans la construction du chemin. Lorsqu'ils ont commencé à construire le chemin, ils payaient des taxes sur des propriétés de tous genres, qui ne s'élevaient pas à plus de \$150,000.

Aujourd'hui leurs propriétés de chemin de fer seulement, en déduisant la dette qui les grève, sont évaluées par eux à l'énorme somme de \$186,000,000, mais on ne peut pas prouver qu'ils aient jamais déboursé suffisamment de leur argent pour construire un seul mille de la ligne. Les octrois du gouvernement, les subsides et les dons du peuple, ont été plus que suffisants pour construire et équiper la ligne entière.

Les promoteurs ont payé 10 pour 100 sur \$1,000 par mille pour 115 milles, la distance calculée entre Sacramento à la ligne du Nevada, 1,250 actions ont été souscrites à \$3.00 chacune, et M. Stanford, Huntington, Hopkins et Crocker en prirent 600 à eux seuls. En supposant toutefois qu'ils ont versé les 10 pour 100 requis sur toutes les parts souscrites, leur mise de fonds n'excéderait pas \$12,500 en tout. Avec ce petit capital, ces messieurs ont très bien opéré—si bien, en effet, qu'en 1877 le président Stanford fit rapport que la propriété du "Central Pacific" valait \$187,000,600.66, pendant que M. Crocker, le président du "Southern Pacific," cotait la valeur de ce chemin à \$115,358,011.48, faisant une valeur totale de \$302,358,612.14. La dette du "Central Pacific" était portée par monsieur Stanford à \$85,391,350.64, et celle du "Southern Pacific" à \$30,415,492.85, ce qui constituait une dette totale, pour les deux lignes, de \$115,806,843.49. La position était donc comme suit:—

Valeur de la propriété des deux lignes. \$302,367,692.84
 Det'e des deux lignes 115,806,683.59

Surplus de l'actif \$184,556,009.05

Une partie de la richesse de ces messieurs se composait, il y a quelques années, de \$54,000,000 d'actions majorées du "Central Pacific," faisant une aggrégation d'actions de \$90,000,000 qui ne leur ont coûté que le prix de l'impression et sur lequel ils forcent le public à leur payer un dividende annuel de 8 pour 100.

Maintenant, M. l'Orateur, les auteurs de ce projet, qui avec une mise de fonds de \$12,500 ont fait une fortune de \$186,000,000, sont les mêmes qui sont à construire pour mon très honorable ami, une courte ligne de chemin de fer sur l'île Vancouver. Je vous ferai aussi remarquer que ces messieurs, malgré le résultat incroyable de leur placement, malgré qu'ils aient accumulé une fortune de \$186,000,000 avec quelques milliers de piastres, n'avaient pas du gouvernement des conditions aussi avantageuses pour construire le *Central Pacific* que celles qui sont accordées au syndicat pour la construction du Pacifique canadien. Je vais vous faire voir que les conditions qui leur ont été faites par le gouvernement des Etats-Unis pour la construction du *Central Pacific*, ne sont pas aussi libérales que celles accordées au syndicat du chemin de fer canadien du Pacifique. Ils ont reçu un octroi en terre de 12,800 acres par mille. Ces terrains étaient sur le parcours de la ligne, et étaient divisés en sections alternatives, mais une grande partie de l'octroi était sans valeur aucune.

Le *Central Pacific* traversait les Sierra Nevada et une longue étendue de terrains alcalins dans la vallée Humboldt; cet octroi en terres était de peu de valeur comparé aux terrains choisis du Pacifique canadien, dans la zone fertile. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique reçoit 12,500 acres de terrains divisés par mille; le *Central Pacific* reçoit 12,800 acres par mille, mais à prendre le terrain comme il vient, qu'il soit sur les montagnes, dans les plaines alcalines, ou dans la vallée fertile de Sacramento. En sus de cet octroi en terre, le *Central Pacific* a reçu du gouvernement des Etats-Unis des débentures pour une somme de \$25,885,000 sur 833 milles de chemin, ce qui fait environ \$29,000 par mille.

Le chemin de fer canadien du Pacifique va recevoir \$25,000,000 en argent; un subside de \$28,000,000 sous forme d'argent dépensé par le gouvernement pour construire 707 milles du chemin; de ces deux sources, la compagnie, sur 2,000 milles de chemin, retirera \$26,500 de plus par mille, que son octroi en argent. Dans le cas actuel, cela est un pur don. Dans le cas du *Central Pacific*, les \$29,000 par mille étaient un prêt que la compagnie devait rembourser, et sur lequel elle paie régulièrement les intérêts, un prêt qui constitue une hypothèque sur la ligne et toutes ses propriétés, c'est un actif au crédit du gouvernement, qui sera payé. Alors, le *Central Pacific*, avec ses \$29,000 par mille, dans des conditions beaucoup moins avantageuses que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, a accumulé une fortune de \$186,000,000, avec une mise de fonds de \$12,500. Et cette compagnie, dotée par le gouvernement, cette compagnie, avec une subvention plus considérable que celle du *Central Pacific*, où de si beaux résultats ont été obtenus, cette compagnie, dis-je, demande un nouvel octroi. A présent, comment le *Central Pacific* a-t-il si admirablement réussi dans ses opérations? Parce que pendant la construction de la ligne, pendant qu'on dépensait l'octroi du gouvernement, on n'est pas allé à l'extérieur acheter d'autres lignes. Ces hommes se sont contentés, pour commencer, de construire la ligne qu'ils avaient à construire, comme le Pacifique canadien aurait dû faire.

Après avoir construit une ligne depuis Sacramento jusqu'à Ogden, une distance de 883 milles, et l'avoir équipée, ils étaient alors en état de se lancer dans d'autres entreprises, et de les mener à bonne fin, les unes après les autres, jusqu'à ce qu'ils en arrivent à ce résultat qui a été l'accumulation d'une fortune de \$186,000,000. Si ces hommes avaient

M. CHARLTON.

fait preuve d'imprévoyance et d'incapacité, comme le syndicat du Pacifique canadien, ils auraient détruit toutes leurs espérances dès le début, comme l'a fait le syndicat du chemin de fer canadien du Pacifique. Maintenant, passons au chemin de fer "Union Pacific." C'était aussi une ligne subventionnée par le gouvernement des Etats-Unis. Elle a reçu une subvention de \$26,000 par mille sur un parcours de 1,038 milles, faisant un total de \$27,236,000. Voici une compagnie qui, même en supposant que cette subvention aurait été un pur don, aurait reçu moins que ne reçoit le chemin de fer canadien du Pacifique; car il ne faut pas perdre de vue que dans le temps ces débentures étaient payables en monnaie dépréciée; elles ne valaient pas plus de 80 cents par piastre en or, et peut-être pas autant. La compagnie du "Union Pacific," avec une subvention de 12,800 acres par mille, dont une grande étendue était dans un pays stérile, avec ce prêt de débentures de \$26,000 par mille, prêt que la compagnie devait rembourser et qu'elle rembourse, — cette compagnie, elle aussi, a accompli de grandes choses. Elle construisit d'abord la ligne d'Omaha à Ogden, 1,038 milles. Elle entreprit alors la construction d'une ligne de Cheyenne à Denver, distance de 109 milles. Elle compléta ensuite le chemin de Denver à Kansas City, 900 milles, et construisit des embranchements dans différentes directions, appartenant tous à la même compagnie, et provenant tous de l'octroi du gouvernement, consistant en 12,800 acres de terrain et un prêt de \$26,000 en débentures par mille. Aucune de ces lignes n'a été aussi richement dotée, n'a été subventionnée aussi libéralement que le chemin de fer canadien du Pacifique.

Après avoir fait voir les résultats obtenus dans ces deux cas et montré ce qui aurait pu être fait par le syndicat du chemin de fer canadien du Pacifique avec une bonne administration, vu les secours et l'aide qu'ils recevaient, je passe aux opérations des compagnies de construction. Nous trouvons dans la construction du chemin de fer "Union Pacific" un exemple frappant de la manière de procéder de ces compagnies. La construction de ce chemin fut entreprise par une compagnie de construction appelée le Crédit Mobilier. C'était une clique dans une clique. C'était quelque chose comme la compagnie de construction et le syndicat canadien, composée de quatre cinquièmes de syndicat et d'un cinquième d'autre chose. Le Crédit Mobilier était composé des directeurs, des promoteurs, des propriétaires de "l'Union Pacific."

Je trouve dans un article de Charles Francis Adams, jeune, commissaire des chemins de fer dans le Massachusetts, des renseignements relatifs aux opérations de cette compagnie, et je vais lire un extrait de cet article. Je recommande cet extrait à l'attention de la Chambre, car il expose la nature véritable des opérations de ce genre; il démontre quelles sont les manipulations des compagnies de construction comme celles du chemin de fer du Pacifique canadien, opérations qui, je dois le dire, sont tolérées par le gouvernement, sont protégées par le gouvernement, opérations que le gouvernement ne veut pas condamner. Charles Francis Adams dit à ce sujet :

Quel que soit celui qui a été le promoteur de cette corporation étrange, elle passe pour avoir été le véritable constructeur de l'Union Pacific,

Cet article a été écrit pendant que la compagnie construisait le chemin. Il continue comme suit :

et pour avoir maintenant entre ses mains tout le stock non employé, le produit des obligations vendues, les obligations du gouvernement et les profits du chemin, c'est à-dire tout son actif disponible. On dit que ces profits ont été énormes, on le dit, car dans toute cette affaire il n'y a que des "on dit" et des rumeurs qui courent les rues. On a dit même que parfois les dividendes de cette compagnie se sont élevés à quarante pour cent par mois, et il est certain qu'ils ont dépassé cent pour cent par année; dans tous les cas, ils ont fait la fortune d'un grand nombre et peut-être de tous ceux qui ont eu quelque chose à faire en cette compagnie.

Et ces profits ne sont pas temporaires seulement; chaque dollar des dividendes excessifs du Crédit Mobilier est représenté par un dollar de

dette encourue par le chemin de fer du Pacifique, avec l'intérêt et le principal imputé au revenu et fait payable au moyen d'une taxe sur le commerce. Quels sont donc ceux qui constituent le Crédit Mobilier ? Ce n'est que la bande du chemin de fer du Pacifique sous un autre nom. Les membres de cette bande sont au Congrès, ils sont fiduciaires pour les porteurs d'obligations, ils sont directeurs, ils sont actionnaires, ils sont entrepreneurs ; à Washington ils votent les subventions, à New-York ils les reçoivent, ils les dépensent dans les plaines, et ils les divisent dans le Crédit Mobilier. Personnage toujours changeants, ils ont toujours le don d'ubiquité—ici dressant le plan d'un projet de loi, là, préparant le devis d'un pont—ils reçoivent l'argent d'une main comme corporation et le passent dans l'autre main pour se payer comme entrepreneurs. Humainement parlant, toute cette affaire semble être une espèce de tours de gobelets, avec cette différence qu'ordinairement le petit Pitro ne se retrouve pas sous le gobelet dans le cas ordinaire ; mais que vous êtes sûr de les retrouver eux, quel que soit le gobelet que vous retournez.

Sous un nom ou sous un autre, la bande de soixante-dix personnes se retrouve à n'importe quel endroit traversé par l'Union Pacific. Comme actionnaires le chemin leur appartient, comme créanciers hypothécaires ils ont un privilège sur cette propriété, comme directeurs ils passent un contrat pour sa construction, et comme membres du Crédit Mobilier ils le construisent. Encore une fois, combien le pays doit-il payer pour cela ? Qu'il soit obligé de payer plusieurs fois la somme nécessaire à sa construction, voilà ce qu'un grand nombre soupçonnent depuis longtemps ; que, quelle que soit la carte à payer, le montant dépassera de beaucoup la valeur réelle du chemin, c'est ce que peu de personnes affirment. Cependant, cette manière de construire et d'exploiter le chemin est très défectueuse. La construction est dispendieuse et entraîne une taxe sur le commerce pour l'avenir ; nous avons ici des millions de capital factice ; nous avons un chemin construit au moyen de la vente de ces obligations et à l'aide de subventions ; nous avons chaque élément de dépense audacieusement exagéré, et tout cela devra tôt ou tard peser lourdement sur le commerce que le chemin doit créer, et constituera certainement pour l'avenir une source de corruption dans la politique du pays et un pouvoir sans résistance dans la législation.

M. l'Orateur, les opérations de la compagnie du chemin de fer Union Pacific constituent-elles un mal ? Si oui, l'adoption de la même ligne de conduite relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien ne sera-t-elle pas un mal ? Et le gouvernement qui permet cela, un gouvernement qui s'est ligué avec une compagnie de construction, qui est devenu associé et complice dans la majoration du stock, jusqu'à concurrence de plusieurs millions, ne mérite-t-il pas d'être condamné par la population du pays ?

Quelques mots au sujet de notre compagnie de construction de l'Amérique du Nord, nom donné à notre Crédit Mobilier. Que se proposait-elle de faire ? Elle se proposait de construire la section Est pour \$14,100,000 et \$20,000,000 de stock. Comment aurait-elle été partagée dans la transaction ? Autant que je puis voir, les chiffres s'établissaient comme suit : Le stock était censé avoir coûté moins de \$5,000,000, ou 5 cents dans la piastre. Elle proposait de construire la partie Est pour \$17,880,000 et \$25,000,000 de stock. Combien le stock avait-il coûté ? On suppose qu'il n'a pas coûté au delà de \$1,500,000, ou pas plus de 6 pour 100 de la valeur nominale du stock. Et quel en aurait été le résultat ? Le résultat aurait été que la compagnie de construction se serait trouvée en possession des \$35,000,000 de stock non employés et des \$10,000,000 de stock engagé, à un coût de \$6,500,000, ou environ 15 cents dans la piastre.

Le peuple du pays est-il prêt à sanctionner un arrangement de cette espèce ? Le gouvernement ignorait-il cet arrangement ? Il ne l'ignorait pas, il le connaissait parfaitement, et il doit prendre la responsabilité du scandaleux état de choses dont nous avons démontré l'existence. On nous dit que le contrat de cette compagnie a été annulé. Elle avait pris dans ses rangs un ou deux Américains, en leur donnant juste assez d'intérêt pour leur permettre de lancer ses obligations.

Ils n'ont pu remplir leurs engagements vis-à-vis les entrepreneurs, et en conséquence le contrat de la compagnie de construction a été résilié ou annulé. Mais la compagnie de construction existe encore. La compagnie de construction est toujours prête à conclure un nouveau marché.

Avons-nous quelque raison de supposer que lorsque la compagnie de construction conclut un marché avec elle-même, conclut un arrangement avec la compagnie de construction, sous le déguisement de compagnie du chemin de fer

du Pacifique canadien, elle sera moins dévouée à ses propres intérêts et plus dévouée aux intérêts du public qu'elle ne l'a été dans le passé ? Nous n'avons aucune raison de le supposer. Au contraire, la compagnie fera le plus d'argent qu'elle le pourra ; mais nous avons le droit de condamner le gouvernement pour avoir toléré l'existence de cet état de choses.

Non-seulement la compagnie de construction peut avoir le monopole des \$15,000,000 d'obligations qui restent, mais il n'y a pas de limite aux obligations qui peuvent encore être émises par la compagnie. Tout ce qu'il leur faut, c'est d'amener le gouvernement complaisant qui a déjà permis de quadrupler le capital de la compagnie, à consentir à une augmentation encore plus considérable, à une augmentation du double, à ce que le capital soit porté à \$200,000,000 au lieu de \$100,000,000, ou la compagnie peut émettre du stock préférentiel et manipuler ses obligations. Il n'y a réellement rien qui puisse entraver la manipulation qui peut être faite par la compagnie ; si le gouvernement du jour, qui est le gardien de l'intérêt public, ne remplit pas un devoir en s'opposant à l'agiotage fait par la compagnie.

Un mot relativement au sort de ceux qui ont participé au Crédit Mobilier américain. Il n'y a pas un seul homme public qui ait eu quelque chose à faire avec ce projet et qui n'ait été chassé de la vie publique. Le vice-président des États-Unis, Schuyler Colfax avait souscrit un certain nombre de parts de ce stock et payé \$500 sur sa souscription. Plus tard, il a découvert qu'elle était la nature du projet et il avertit M. Oake Ames, le manipulateur de l'affaire, qu'il n'irait pas plus loin, qu'il cesserait d'en faire partie, et qu'il perdrait l'argent qu'il avait versé. Et de fait il renonça à ce montant.

Cependant, dans la calepin de M. Oake Ames, se trouvait une note comme suit : "S. C. \$1,500. Personne ne prétend que M. Colfax ait reçu de l'argent, et ce petit mémoire était la seule circonstance qui existait pour jeter du louche sur la réputation de M. Colfax, qui était l'un des hommes les plus distingués des États-Unis. Cependant cela a amené la chute de M. Colfax.

Depuis lors il n'a jamais occupé de poste honorifique et n'a jamais joui de la confiance publique. L'opinion publique est si chatouilleuse chez nos voisins que lorsque l'ombre d'un soupçon a été jeté sur la réputation du vice-président, il a été chassé de la vie publique.

Un sénateur, contre lequel existait la preuve qu'il avait eu des rapports avec le Crédit Mobilier, a été expulsé, et dans tous les États-Unis il n'y a pas eu un homme public contre lequel cette preuve existât et qui ne soit pas mort politiquement. Nous agissons bien différemment ici. Si nous nous montrions à ce point jaloux de notre honneur politique, combien de membres du parlement, lorsqu'ils se présenteraient de nouveau devant leurs électeurs, seraient repoussés à cause du rôle qu'ils ont joué en de certaines circonstances tout aussi scandaleuses que celles qui ont accompagné les opérations du Crédit Mobilier ?

Quelques DÉPUTÉS : Oh ! oh !

M. CHARLTON : Je vois que cela ne convient pas à mes honorables amis de la droite, mais le parallèle est parfaitement juste. Le sentiment public qui a chassé ces hommes de la vie publique aux États-Unis est un sentiment de même nature que celui qui chasserait de la vie publique des vingtaines d'hommes occupant des sièges en cette Chambre, s'ils comparaissaient devant le peuple pour lui demander son appui et sa sanction.

Mon honorable ami de Lincoln (M. Rykert) a parlé hier soir de la difficulté de lancer des valeurs de chemins de fer, à cause de la dépression qui règne à la Bourse. Il y a une dépression sur le marché monétaire. Il y a sur le marché monétaire une dépression provenant du fait que les capitalistes et ceux qui font des placements orientent que les stocks de chemins de fer et les obligations de chemins de fer sont

les jouets des monopoleurs et des chenapans qui jouent ces effets à la Bourse en leur donnant une valeur fictive. Le fait que 48 pour 100 des actions de chemins de fer aux Etats-Unis sont majorées, et le fait additionnel que \$ 3,000,000 sur \$80,000,000 des actions du "Western Pacific" sont majorées, éveillent l'alarme dans l'esprit des capitalistes des Etats-Unis et de l'Angleterre. Cela a discrédité les valeurs des chemins de fer américains, cela a discrédité les valeurs des chemins de fer canadiens, et cette débauche et ce discrédit augmentent de jour en jour.

De jour en jour les difficultés augmentent lorsqu'il s'agit de placer un nouvel emprunt sur le marché, car tandis qu'il y a surabondance de capitaux à la recherche de placements, les soupçons qui existent relativement à ces manipulations, manipulations qui sont précisément les mêmes que celles auxquelles s'est livrée la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, rendent de plus en plus difficile l'acceptation des valeurs de chemins de fer.

Et quel sera, selon toute probabilité, le résultat de l'alliance du gouvernement avec le syndicat du chemin de fer? Si les effets de chemins de fer, en conséquence de ces canailleries, diminuent en valeur, n'en serait-il pas de même des effets du gouvernement, qui se fait l'instrument du syndicat et qui devient l'associé d'une des pires compagnies de chemin de fer de cette catégorie? Je crois que ce sera là le résultat, et je crois, en conséquence, que la proposition que le gouvernement fasse un prêt de \$22,500,000, et prenne une hypothèque sur le chemin, ne devrait pas rencontrer l'approbation de la Chambre.

Dans l'intérêt spécial de mon très honorable ami, le premier ministre, je veux parler ce soir d'un autre sujet, bien que je ne sois pas sûr que ce sujet soit relatif à la question que nous discutons. Cet honorable monsieur—bien que je sois sûr qu'il ne peut avoir pensé tout ce qu'il a dit, n'a pas craint de s'abaisser jusqu'à faire appel aux préjugés des membres de cette Chambre, contre moi, pendant la dernière session, sous prétexte que j'étais américain. C'était là un appel que l'honorable député a dû, j'en suis sûr, considérer au-dessous de sa dignité, mais qui, cependant, a peut-être produit un certain effet. Je veux lui démontrer quel est le personnel de ce chemin auquel il a l'intention de prêter \$22,500,000. Si c'est un tort pour un homme que d'être américain, je veux lui démontrer qu'il y a peut-être une proportion indue d'Américains dans le personnel de ce chemin. J'ai ici une lettre d'un correspondant de Winnipeg, écrite le 1er février, et qui se lit comme suit:—

Monsieur.—Maintenant que le syndicat du Pacifique canadien est à la veille de recevoir quelque vingt-deux millions et demi de dollars, provenant des sousseins du peuple canadien, il ne serait peut-être pas hors de propos de faire savoir au public en général de la Confédération, quelle est la manière dont les Canadiens sont traités sur la division ouest du chemin. Des quatorze charges principales de la division, dix sont remplies par des citoyens américains, et le reste par des Canadiens. Le gérant général, deux des quatre sous-gérants, l'apporteur, le surintendant des ponts et des bâtiments, etc., ses quatre aides et le surintendant des magasins, sont tous Américains, tandis que les positions de sous-gérant du trafic, les deux autres sous-gérants, et celle d'agent du combustible, sont remplies par des Canadiens. Si cela provenait de ce qu'il y aurait rareté de Canadiens compétents à remplir les charges il n'y aurait rien à redire contre le syndicat, mais il n'en est pas ainsi, des centaines de Canadiens étant aujourd'hui sans emploi dans la province, et un grand nombre d'entre eux sont tout à fait aptes à remplir les devoirs de n'importe quel emploi sur le chemin, tandis que presque dans chaque cas où des Américains sont des chefs de départements, ils ne le sont qu'en théorie, les devoirs de la charge devant être remplis par quelques-uns des rares Canadiens placés sous leurs ordres et qui reçoivent de maigres salaires. Plus heureux qu'eux, leurs cousins américains, par le seul fait de leur nationalité, sont toujours très bien payés, quelle que soit leur compétence pour occuper la charge, ne serait-ce que nominale. Les emplois des deux divisions sous le contrôle des sous-gérants américains sont presque tous remplis par des citoyens américains, un Canadien, Anglais, Irlandais ou Français étant un rare avis, tandis que dans les deux autres divisions, si leur nombre ne dépasse pas celui des autres, du moins il égale le nombre réuni des quatre nationalités nommées plus haut.

Comme je l'ai déjà dit, je ne sais pas si cette question est digne qu'on s'en occupe, cependant il me semble que ce qui indique que ce syndicat est une corporation essentiellement

M. CHARLTON

américain, qu'il est sous le contrôle des Américains, et je crois qu'il en est ainsi; et je veux dire à mon très honorable ami que s'il n'est pas au-dessous de sa dignité de dire qu'un membre de cette Chambre a eu le malheur d'être né aux Etats-Unis, il lui incombe certainement le devoir de surveiller le personnel du chemin de fer du Pacifique canadien.

Maintenant, M. l'Orateur, un mot au sujet des antécédents des messieurs qui composent le syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien. Je regrette de dire—peut-être que mon langage sera un peu chaleureux, car c'est une question que je ne saurais envisager avec indifférence—que je ne puis considérer leur mode d'action comme honnête. Le fait qu'ils ont majoré les actions du chemin, le fait qu'ils ont organisé une compagnie de construction dans le but de construire ce chemin à un prix nominal beaucoup plus élevé que celui du coût réel, et divers autres faits relatifs à leurs opérations sur cette question, me mettent dans la nécessité de dire que je ne crois pas que leurs manipulations soient honnêtes. Maintenant, quels sont les antécédents de quelques-uns de ces messieurs? Je regrette d'avoir à rappeler quoi que ce soit qui ne fasse pas honneur à la réputation de ces hommes, mais nous traitons des questions telles qu'il est de notre devoir de nous enquérir du caractère des hommes qui nous font cette demande, parce que nous agissons ici comme les fidéicommissaires du peuple canadien, et comme \$22,500,000 sont en jeu, il est de notre devoir d'agir avec prudence et de voir à ce que l'argent soit judicieusement appliqué, dans l'intérêt du peuple et non dans l'intérêt des requérants.

Un membre de cette compagnie était autrefois président de la Banque de Montréal—une position respectable. Lorsqu'il occupait cette position, il a pris \$1,000,000 dans le coffre de cette banque sans le consentement et à l'insu des directeurs de cette banque, du moins c'est ce que l'on dit sur son compte. On rapporte qu'il a placé cela dans le chemin de fer Saint-Paul et Minneapolis. Maintenant, supposons que ce monsieur eût perdu cet argent lorsqu'il l'a sorti des coffres de la banque pour faire ce placement, il aurait été concessionnaire au montant de \$3,000,000; mais je soutiens que bien que le placement ait réussi, bien qu'il lui ait été possible de rembourser l'argent, moralement, sa conduite en cette affaire a été tout aussi reprochable que s'il eût perdu jusqu'au dernier sou. Je dis qu'il n'a aucune affaire à prendre \$3,000,000 appartenant à une corporation dont il était le président, à l'insu des directeurs, et à placer cet argent dans une spéculation quelconque.

On rapporte, comme je l'ai dit, qu'il a placé cet argent dans le chemin de fer de Saint-Paul et Minneapolis, et on colusion avec le receveur général de ce chemin; on dit qu'il a fait faire un rapport sur la condition des affaires du chemin, rapport qui a été envoyé en Hollande, où se trouvaient les détenteurs des actions, et les Hollandais porteurs d'actions et d'obligations ont été induits par ce rapport, à se défaire à bas prix des valeurs qu'ils avaient en mains, permettant ainsi aux auteurs de la colusion d'acheter le chemin à un prix moindre que sa valeur réelle.

Et après s'être fait un instrument du receveur, il oublie le vieux proverbe disant qu'il doit y avoir de la probité entre voleurs. On l'accuse d'avoir oublié de donner au receveur sa part du butin, et l'on dit que le receveur lui a intenté un procès devant la cour fédérale à Saint-Paul. Le tribunal a refusé de maintenir l'action en disant qu'il dérogerait à sa dignité en donnant une décision sur la question de savoir comment le butin doit être divisé entre les différents membres d'une bande. C'est là un des messieurs que le gouvernement veut aider jusqu'à concurrence du montant de ce prêt, l'un des messieurs sur les chiffres desquels on nous demande de donner notre opinion.

Maintenant, je prétends que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a déjà reçu trop. J'ai démontré

qu'elle a reçu trop. J'ai prouvé que la subvention qu'elle a reçue du gouvernement, est plus que suffisante, dépasse de plusieurs millions la somme suffisante pour permettre à la compagnie de mettre à exécution le contrat passé entre elle et le gouvernement—savoir, assurer la construction d'un chemin de fer de Nipissingue à l'océan Pacifique.

On nous dira peut-être que la compagnie ne peut continuer. On a appuyé fortement sur le prétendu fait que les intérêts du pays recevraient un rude coup si le syndicat était incapable de continuer la construction du chemin. Supposons qu'il en soit incapable. Que s'ensuit-il ? Je ne sache pas que ce soit un grand désastre pour nous que de reprendre le chemin.

Qu'en résulterait-il ? Il en résulterait que nous serions délivrés des clauses relatives au monopole, que cette fraude d'actions majorées que l'on a lancées et qui aura peut-être pour effet d'imposer une taxe de \$7,000,000 par année sur la population qui contribuera aux affaires du chemin, serait effacée. Il en résulterait que des embarras et des difficultés inouïs pour l'avenir relativement à ce chemin seraient évités. Il en résulterait qu'une alliance démoralisatrice entre le gouvernement et une grande corporation cesserait d'exister.

Je dis que si ces hommes se trouvaient dans l'impossibilité de continuer la construction du chemin, ce serait une bénédiction du ciel pour le pays. S'ils sont incapables de continuer, à eux de rendre gorge, et s'ils ne veulent pas, qu'ils continuent.

Il est à remarquer, M. l'Orateur, que chaque fois que ce gouvernement est sur le point de faire quelque chose de particulièrement mauvais, il lance le cri de patriotisme. Quels cris n'a-t-on pas poussés, M. l'Orateur, en 1880-81, lorsqu'on était à étudier le contrat du syndicat. Les êtres indignes qui osaient s'opposer à cette bienfaisante mesure furent l'objet de reproches et de récriminations sans fin.

Nous n'étions pas les dignes fils du Canada; nous n'étions pas dignes d'être considérés comme des citoyens de ce pays. Pourquoi ? Parce que nous ne voulions pas voir le gouvernement accorder à un grand syndicat de chemin de fer, de vastes pouvoirs, privilèges et immunités qui devaient nécessairement tourner au détriment des intérêts du peuple canadien pendant tous les temps à venir.

Parce que nous disions que le contrat était un mauvais marché pour le Canada, notre patriotisme, notre loyauté étaient révoqués en doute; on nous condamnait comme des hommes indignes d'occuper des sièges en cette Chambre; et aujourd'hui que le gouvernement propose de donner à cette même corporation encore \$22,500,000, le même cri est de nouveau soulevé; lorsque des objections sont faites par la gauche, nous sommes déloyaux. Nous manquons encore de patriotisme; on s'adresse de nouveau au peuple canadien pour qu'il nous répudie et qu'il nous condamne sous prétexte que nous entravons le progrès et la prospérité du pays. M. l'Orateur, lorsque le chef de l'opposition, avec sa verve inimitable, indique les erreurs que le gouvernement a commises, lorsqu'il critique la conduite du gouvernement, et démontre qu'elle est contraire aux intérêts du pays, le remercie-t-on de ses avis ? Est-il traité avec la courtoisie à laquelle il a droit ? Non, monsieur, des attaques furieuses sont dirigées contre lui et contre ses partisans comme étant des hommes qui veulent déprécier le Canada, et qui en indiquant les mauvais côtés des réglemens du gouvernement concernant les terres du Nord-Ouest et la politique adoptée par le ministère relativement aux chemins de fer, sont de véritables instrumens entre les mains des Américains.

Où allons-nous, M. l'Orateur ? Il peut se faire que nous ne nous en allions pas à la ruine, mais nous nous en allons de ce côté. Nous dépensons l'argent du peuple par millions; nous créons un grand monopole de chemin de fer, et nous augmentons ses privilèges. Aujourd'hui, les monopoleurs sont parvenus au seuil de leur ambition et menacent de soumettre tout ce vaste pays à leurs desseins pervers. Et

le gouvernement du jour devient l'instrument de ces hommes, qui trouvant que les millions qu'ils ont déjà reçus ne sont pas suffisants pour l'accomplissement de leurs desseins, reviennent devant le parlement et demandent \$22,500,000 de plus; et si cela devient insuffisant pour atteindre leur but,—un but tout à fait contraire aux intérêts du pays,—je n'ai pas le moindre doute que les honorables messieurs seront prêts à ajouter à toutes ces subventions un autre octroi de \$22,000,000. Au commencement de mes remarques, j'ai regretté cette apathie apparente qui existe dans l'esprit public de ce pays. Il est temps M. l'Orateur, qu'un soupçon d'hostilité de la part du peuple se réveille contre la conduite extravagante des honorables messieurs qui occupent les banquettes ministérielles.

En 1882, aux Etats-Unis, bien que les péchés du gouvernement fussent des péchés de peu d'importance, des péchés véniels comparés aux péchés de notre gouvernement; bien que la seule difficulté ne consistât qu'en quelques fraudes dans les entreprises des postes connues sous le nom de *fraudes Star-Route*, et d'une autre petite difficulté appelée le *bossisme*, c'est-à-dire de bandes composées de Conklings et de quelques autres qui contrôlaient le patronage du gouvernement—bien qu'il ne s'agit alors que de cela, le peuple s'est levé dans sa puissance, et par une majorité populaire de 587,000 a donné avis au gouvernement que ces péchés devaient finir. L'Etat de New-York, qui avait été républicain en 1881, est devenu démocrate par 197,000 voix de majorité, et pour la première fois des milliers d'hommes votèrent en faveur des démocrates pour démontrer qu'ils ne se soumettraient pas à des irrégularités de cette nature.

Si nous avions un élément de cette nature en Canada, les hommes qui occupent les banquettes ministérielles seraient plus prudents dans le choix des mesures qu'ils présentent au parlement; mais il semble qu'avec l'apathie qui existe, ils n'ont aucune crainte devant les yeux, aucun remords de conscience, et voilà pourquoi ils agissent de cette façon. Je pourrais espérer qu'il y eût de l'honnêteté politique dans la grande majorité qui appuie ces honorables messieurs, je pourrais espérer qu'il y eût parmi eux des hommes capables de s'élever au-dessus des considérations de parti, en des occasions comme celle-ci. Je sais qu'il y a des hommes qui savent que cette politique est condamnable, qui ne peuvent s'empêcher en leur âme et conscience de condamner l'acte que le gouvernement est à la veille de perpétrer, mais ces hommes sont incapables d'agir en hommes d'Etat. Il leur faut se tenir à ce niveau abject occupé par le politicien partisan. Ils ont peur de s'élever au-dessus des simples besoins du parti et d'agir en hommes d'Etat et en patriotes. Pour cette raison, cette mesure que tout homme doit déplorer, qui n'est pas—tout le monde doit le savoir—n'a pas été conçue dans l'intérêt du peuple, mais dans l'intérêt d'une corporation puissante, devra être adoptée.

Maintenant, M. l'Orateur, il y a au sujet de cette question certaines choses que nous savons. Nous savons qu'une compagnie de construction a été formée dans le but d'augmenter, dans des proportions énormes le coût de la construction, et de mettre l'augmentation du coût dans les goussets d'une bande de spéculateurs. Nous savons que les actions de cette compagnie ont été majorées d'une façon scandaleuse et que le résultat est que la population du pays sera appelée à payer 10 pour 100 à perpétuité sur tout le montant représenté par la majoration des actions. Nous savons que cette compagnie a outrepassé les limites de son contrat, et s'est lancée dans diverses entreprises que les circonstances ne justifiaient pas.

Nous connaissons ces faits et nous savons une foule d'autres choses; mais il y a des choses relatives à cette compagnie que nous ne connaissons pas. Nous ne savons pas quelles bandes existent dans les bandes. Nous ne savons pas ce qui a été versé sur les actions souscrites. Nous ne savons pas quelles sont les ressources de la compagnie. Nous ne savons pas ce que les officiers de la compagnie ont

mis dans leurs goussets comme propriétaires du chemin de fer Canada Central, qui leur a été vendu comme propriétaires du Pacifique canadien. Nous ne savons pas ce qu'on a fait des \$500,000 que la compagnie de construction doit à la compagnie du chemin de fer. Nous ne savons pas ce que les membres de cette compagnie pensent avoir retiré des fonds de la compagnie et approprié à leur propre usage. Ce sont là quelques-unes des choses que nous ne savons pas, mais que nous avons besoin de savoir afin de rendre un verdict intelligent sur la proposition maintenant soumise à la Chambre.

En 1881, le contrat du syndicat était devant la Chambre; toute la puissance du gouvernement a été exercée pour forcer le parlement à adopter sans délai ce contrat inique; et aujourd'hui que ce même contrat est encore ici, demandant encore \$22,500,000, l'influence du gouvernement est encore mise en jeu; de nouveau il est manifeste que le gouvernement est déterminé à forcer l'adoption de ces résolutions avec une hâte indécente; de nouveau le gouvernement refuse à la Chambre de se procurer les renseignements qu'elle est en droit d'exiger afin de rendre un verdict intelligent sur cette question.

M. l'Orateur, il y a au sujet de cette question du syndicat quelque chose que je ne comprends pas. Comment se fait-il que ce syndicat exerce un pouvoir si illimité auprès du gouvernement? Comment se fait-il que le syndicat donne ses ordres et que le gouvernement semble lui obéir? Le syndicat possède-t-il quelque secret qui, s'il était publié, ruinerait la réputation et noircirait le caractère de ces serviteurs qui mettent ce plan à exécution d'après ses ordres? Je ne porterais pas semblable accusation, mais je dis que la hâte indécente manifestée par le gouvernement, le refus du gouvernement de consentir à une enquête minutieuse sur tous les points soulevés par l'opposition — le refus du gouvernement de faire droit à cette demande, est une insulte aux libertés populaires, aux droits du peuple. Pour cette raison je voterai en faveur de la résolution de mon honorable ami demandant qu'une enquête minutieuse soit faite sur toutes les questions relatives à cette compagnie, avant que la Chambre soit appelée à se prononcer sur cette proposition et à accorder à la compagnie un nouveau secours de \$22,500,000 en argent.

M. DAWSON: Bien que la question maintenant soumise à la Chambre a été discutée de presque toutes les manières possibles, cependant je crois qu'il y a certains points sur lesquels on n'a pas suffisamment insisté. Dans tous les cas, bon nombre d'honorables députés désirent exprimer leur opinion afin que leurs commettants puissent être en position de juger du mérite de leur vote au sujet de cette question. Un grand nombre d'estimations ont été faites par des écrivains dans les journaux, mais elles diffèrent de beaucoup entre elles.

Il n'y en a pas qui s'accordent, et personne n'a suggéré rien de mieux que les résolutions maintenant soumises à la Chambre. Lorsque cette question a été soumise à la Chambre et au pays en 1881, l'opposition d'alors a proposé un projet qui a permis aux honorables députés ministériels de voir jusqu'à quel point ces messieurs s'égareraient, et il s'est trouvé que la différence était juste de 3,000,000 d'acres de terre et de \$3,000,000 en argent. Ils ont soumis un projet absolument identique à celui qui était proposé par le gouvernement. Il n'y avait aucune différence entre les deux, excepté quant au montant, et les honorables députés ministériels virent alors jusqu'à quel point ils s'étaient égarés dans l'opinion de l'opposition.

Il y eut alors autant d'éloquence de dépensée à ce sujet qu'il y en a aujourd'hui et qu'il y en a eu depuis ces quelques jours derniers. Cependant, je dirai ceci, que dans la discussion à ce sujet il y a eu beaucoup d'arguments et beaucoup de raisonnements justes, mais je crois que certains honorables députés, et parmi eux se trouve l'honorable préopinant, sont allés en peu trop loin en matière de dénoncia-

M. CHARLTON.

tion. Cependant, je vais passer en revue les remarques faites par plusieurs honorables membres de l'opposition avant que de parler plus au long de ce qu'il a dit.

L'autre jour, l'honorable député de Lambton-Ouest a prononcé, à sa propre satisfaction du moins, sinon à la satisfaction de la Chambre, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'a pas encore dépensé un seul sou de son propre argent.

Son discours a été rempli par ce qu'un autre député a appelé avec raison "de l'histoire ancienne." Il a remonté jusqu'à l'histoire des débuts du chemin de fer du Pacifique; une histoire au sujet de laquelle le pays s'est déjà prononcé depuis longtemps, et il s'est étendu longuement sur ce sujet. Bien que son discours ait été très éloquent, je ne crois pas que l'honorable député ait beaucoup éclairé sur ces vieilles questions.

L'honorable député de Huron-Ouest a fait un discours éloquent, hier, au cours duquel il s'est étendu sur beaucoup de sujets. Pendant une heure au moins, il a parlé de toutes les choses possibles sous le soleil avant de faire la moindre allusion à ces résolutions. Il a été excessivement spirituel, ou du moins il a essayé de l'être, et il a dit lui-même qu'il voulait écorcher l'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable ministre des finances. Qu'il ait réussi, ou non, je n'en sais rien, mais les honorables ministres ne semblent pas s'en porter plus mal. Il a parlé des anciennes prophéties, qu'il a mêlées immédiatement, et nous avons vu figurer dans son discours Cassandre, Agamemnon, Jérémie, et je ne sais combien d'autres encore.

Mais dans l'exubérance de sa gaieté, il a lancé un trait relatif à la physionomie de l'honorable ministre des finances. Lorsqu'il a fait cela, je me suis retourné pour admirer sa physionomie à lui, et je dois dire que c'était très mal de la part de l'honorable député, que la nature a comblé de ses dons, sous le rapport de la physionomie, de ridiculiser la figure d'un autre. Il a parlé aussi de l'exode des Canadiens qui prennent la route du Dakota et du Minnesota. Maintenant ceci s'explique naturellement. Quand cet exode s'est-il produit et quelle en a été la cause? Les honorables membres de l'opposition l'attribuent aux règlements des terres du Nord-Ouest. Je dis que cela est dû à une cause tout à fait autre que celle-là. De 1875 à 1879 et 1880, les immigrants ont été envoyés dans notre Nord-Ouest en passant par le Minnesota, et en se rendant au Manitoba, ils étaient obligés de traverser les terres qui se trouvent dans la vallée de la Rivière-Rouge — une région contenant des terres d'une beauté remarquable — semblables à celles que nous avons à Winnipeg, région s'étendant jusqu'à une distance considérable de chaque côté de la rivière, et ils ont été naturellement attirés vers ces terres.

Il y avait des agents des compagnies américaines et des agents de terres en grand nombre, cherchant à les engager à s'établir dans cette région. Mais cela a cessé depuis longtemps. Le courant s'est détourné et se dirige maintenant de l'autre côté. A quelle époque cet exode, comme on l'appelle, était-il à son apogée? C'était en 1875, 1876 et 1877, alors que les honorables messieurs de l'opposition étaient au pouvoir. Il a cessé et a commencé à se diriger de l'autre côté lorsque les travaux du Pacifique ont commencé. J'ai ici une lettre qui jettera peut-être quelque lumière sur cette question, et je vais en lire un court extrait. Je trouve ceci dans le *Thunder Bay Sentinel* du 9 courant :

Nous éprouvons toujours beaucoup de plaisir à parcourir le *North Western Lumberman*. Ses colonnes sont toujours remplies de nouvelles bien choisies, et l'habileté avec laquelle sont disposées ces questions de statistique font de ce journal un journal sûr, un journal précieux pour le commerçant de bois. Dans son dernier numéro, le rédacteur dit : Les hommes de chantiers du Canada ont éprouvé beaucoup de déception cette année aux Etats-Unis. Autrefois, lorsqu'ils voulaient avoir des gages plus élevés que ceux qu'ils obtenaient chez eux, tout ce qu'ils avaient à faire était de traverser la frontière. Maintenant, il n'en est plus de même. Il y a dans les bois des hommes qui travaillent pour leur nourriture, et un grand nombre d'autres reçoivent de \$14 à \$15 par mois. On nous parle de plusieurs Canadiens qui n'ont pu obtenir du

travail et qui sont retournés chez eux.' Si celui qui a écrit ce qui précède demeurait de ce côté-ci de la frontière, il entendrait parler, non de plusieurs, mais d'un grand nombre de Canadiens qui sont sortis de sous l'aile de l'aigle américain pour la même excellente raison.

Maintenant, M. l'Orateur, ceci démontre clairement que l'exode ne part pas du Canada seulement, mais qu'il y a aussi un exode des Etats-Unis au Canada, et je crois qu'un grand nombre de gens sont venus des Etats-Unis en Canada depuis quelques années. Le député de Middlesex-Sud (M. Armstrong), en terminant son discours--et il a fait un discours très éloquent--arrivé comme il le croyait au point culminant de son discours, a dit qu'il était absolument insensé, absolument fou de la part du gouvernement, de dire en 1872 que le chemin serait terminé dans dix ans. Nous voyons maintenant que la chose était possible. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a démontré en combien peu de temps les travaux peuvent être faits, et je crois fermement que dans l'espace de dix ans, une compagnie comme celle qui est actuellement à l'œuvre, l'aurait terminé d'un bout à l'autre. Il dit ensuite que le pays était inconnu.

Les arpentages ont-ils été faits quand la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a construit sa ligne? La compagnie n'a pas profité d'une seule verge des arpentages qui avaient été faits précédemment. Ces arpentages ont été mis de côté pour la plupart, en ce qui concerne réellement la ligne. L'honorable député de Grey-Sud (M. Landerkin) a dit qu'en supposant que tout le montant de \$22,500,000 serait divisé entre les différents comtés et qu'on leur demanderait de garantir les déboursés, cela serait rejeté par son comté. Il peut se faire qu'il ait raison, mais des hommes qui appartiennent à ce comté et qui, évidemment, connaissent assez ce qui s'y passe, m'ont dit que la chose y serait acceptée.

On dit que l'on emploie principalement sur le chemin de fer canadien du Pacifique des entrepreneurs et des ouvriers américains. Tout à l'heure, j'aurai quelque chose à dire à ce sujet. En attendant, je ferai quelques remarques à propos du discours de l'honorable préopinant.

Il dit qu'il n'est pas dans les intérêts de ce pays que le chemin soit construit rapidement. Je diffère complètement d'opinion avec lui à ce sujet. Je crois que rapidité de construction signifie économie dans la construction, et par la longue expérience que j'ai acquise en voyant exécuter des travaux dans un pays inculte, je pourrai, je pense, établir cette thèse.

Dans le discours très éloquent qu'il a prononcé, il a fait beaucoup d'insinuations; il a dit que la question avait été embrouillée pour qu'il fût impossible d'y découvrir la vérité, et que, si le chemin était achevé, la compagnie établirait un monopole à l'est du lac Supérieur. Je ne crois pas qu'une compagnie de chemin de fer puisse établir de monopole à l'est du lac Supérieur, car il y a le service des bateaux, qui fera concurrence au chemin de fer, au moins pendant l'été, et je doute fort que l'on puisse construire un chemin de fer qui, durant les mois d'été, fasse concurrence à ces bateaux. Il serait impossible d'établir, comme il l'a dit, un monopole écrasant à l'est ou au nord du lac Supérieur.

Puis il raconte ce qui a trait au scandale du Pacifique et à toute cette vieille histoire, comme l'appelle l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron). Et il cherche à faire voir qu'il aurait été beaucoup mieux si l'on eût adopté le projet proposé par l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) pendant qu'il était au pouvoir. En ce qui concerne cette partie de la ligne entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg, je crois que l'honorable chef du gouvernement de l'époque avait d'abord pris la bonne voie, mais il l'a abandonnée et a fait un immense détour par le Portage-du-Rat; c'était un tracé fixé d'une façon irréfléchie, malgré toutes les explorations que l'on avait faites, tracé qui aujourd'hui augmente de trente-cinq ou quarante milles la distance qui sépare la Baie du Tonnerre de Winnipeg. Si les nappes

d'eau et l'écluse de Port Frances avaient été adoptées comme moyen temporaire d'approvisionnement le chemin à mesure que les travaux en progressaient; si l'on avait choisi une route plus méridionale à la tête du lac de La Pluie, et que l'on eût traversé au détroit du lac des Bois, où on le peut facilement, la distance aurait été abrégée de trente-cinq à quarante milles; mais il a abandonné sa ligne et en a pris une autre.

Il est très facile, M. l'Orateur, de parler longuement à propos de ce qu'ils auraient pu faire; mais ils ont été cinq ans au pouvoir, et il ne s'agit pas de ce qu'ils auraient pu faire, mais de ce qu'ils ont fait. Qu'ont-ils fait? Ils ont été cinq ans au pouvoir, ayant la surveillance de toutes les affaires. C'est beaucoup plus que le temps qu'il a fallu à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour construire 1,200 milles de chemin, c'est-à-dire l'embranchement de Pembina, qui était très nécessaire, et les deux autres sections entre le lac Supérieur et Manitoba.

L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) s'est exprimé, je crois, d'une manière très singulière--très extraordinaire même, en cette Chambre--lorsqu'il a représenté des hommes de la position des membres de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique comme des mendiants frappant aux portes du parlement. Tout cela est matière de goût. Je suppose que cela ne les affecte pas beaucoup. Il mentionne en outre de nombreuses escroqueries et autres choses de ce genre et arrive à parler des lignes américaines. Il allègue devant nous des chiffres très intéressants, des centaines de millions, et une foule de choses analogues, le tout se rapportant aux lignes américaines et à la majoration des actions. Puis il insinue que le gouvernement est ligé avec la compagnie, et que toutes ces opérations sont scandaleuses; et c'est à peu près tout ce à quoi se réduit son discours.

On a cité un grand nombre de chiffres et on a fait de nombreuses estimations devant la Chambre; nous avons des estimations du chef de la gauche, qui a prononcé un discours très éloquent pour combattre les résolutions. Nous avons en aussi des discours prononcés par d'autres membres. Mais ils ne s'accordent pas entre eux. Ces discours sont basés en grande partie sur des conjectures. Je préfère les estimations approuvées par le gouvernement, qui ont été examinées par le gouvernement, et qui ont été soumises à la Chambre. Ces dernières estimations démontrent que l'ensemble des dépenses qui ont été faites sur la ligne-mère s'est élevé à \$45,539,304, soit \$23,745,305 de plus que tout ce que la compagnie a reçu. De plus, la compagnie a déboursé \$3,754,793 pour des embranchements; ce qui accuse une dépense totale, à l'ouest de Callander, de \$27,503,000 de plus que tout ce qu'elle a reçu du gouvernement; ce montant a sans doute été pris principalement sur des capitaux étrangers. Il est facile de comprendre l'influence que cela a pu avoir sur la prospérité du pays. Ce capital est sans doute venu de l'étranger; de plus, il a sans doute beaucoup contribué à amener la prospérité dont nous jouissons depuis quelque temps. Sur le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, la compagnie a dépensé \$3,270,357, soit une dépense totale de \$54,728,500 entre Montréal et le sommet des montagnes Rocheuses. De ce montant, déduisez \$22,687,874 reçus de toutes sources, et il vous restera \$32,040,620 que la compagnie a dépensé de plus que ce qu'elle a reçu du gouvernement. Et, en comprenant les lignes conduisant au bord de la mer, la compagnie a dépensé, en tout, \$58,695,365, contre \$22,687,876 d'argent reçu du gouvernement et de toutes autres sources, soit une balance de dépenses sur les recettes de \$36,007,491.

Or, M. l'Orateur, la gauche a mis en doute l'exactitude de ces chiffres. Tous les membres de la gauche qui ont parlé ont mis en doute l'exactitude de ces chiffres; ils ont cherché à montrer que la compagnie n'avait pas déboursé un seul dollar de son argent. On a allégué des chiffres de toutes façon pour montrer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'avait rien dépensé de son argent,

Mais, il est évident qu'elle a apporté et dépensé dans le pays \$36,000,000, et qui dira jusqu'à quel point la dépense de cette somme et la manière dont elle a été dépensée dans tout le pays, ont contribué à la prospérité dont nous avons joui. Nous avons, M. l'Orateur, la preuve que ces chiffres sont exacts et ne peuvent pas être contestés. Doit-on supposer que des hommes qui ont blanchi au service du pays se ligeraient pour cacher ces faits et tromper le public? Certainement non. L'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique et le sous-ministre du revenu de l'intérieur ont été nommés pour examiner les livres de la compagnie, et que rapportent-ils? Ils rapportent que ces livres sont admirablement tenus et que les rapports présentés à la Chambre sont la copie fidèle de ces livres.

Je préfère, M. l'Orateur, accepté des rapports de ce genre, vérifiés par des hommes de haute position, dont l'honneur n'a jamais été mis en doute; je les préfère aux énoncés vagues et insensés que nous avons entendus de tout côté en cette Chambre, pendant les quelques jours qui viennent de s'écouler. Quand il s'agit d'une entreprise aussi considérable, il y a toujours matière à critique. Quand il s'agit de travaux qui comprennent une ligne de chemin de fer s'étendant d'un océan à l'autre, et qui, avec tous ses embranchements, a une longueur de plus de 3,300 milles, il est étonnant que l'on ne trouve pas plus à redire. Réellement, quand vous examinez la question, les objections que l'on a soulevées disparaissent.

Toute la question se résume en ceci: Recevons-nous la valeur de notre argent? Le pays reçoit-il la valeur de son argent? La garantie est-elle suffisante? Il est évident qu'il ne peut pas y avoir de doute. La compagnie offre de transmettre au gouvernement chaque mille du chemin de fer, un matériel de roulage et tout ce qu'elle possède, et assurément, une garantie aussi forte que celle-là devrait être suffisante. Mais, M. l'Orateur, il y a une autre garantie qui suffit à elle seule; c'est que pas un dollar de ces \$22,500,000 ne doit être remis à la compagnie qu'au fur et à mesure que les travaux progresseront. La compagnie ne peut pas disposer de cet argent pour exécuter d'autres projets, mais il lui sera remis à mesure que l'ingénieur annoncera qu'il y a une certaine quantité d'ouvrage de faite. Cela même constitue une garantie qui devrait satisfaire la Chambre.

Le ministre des chemins de fer nous a donné un état intéressant de l'augmentation qu'ont amenée dans le revenu les dépenses faites sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et la population que la construction de cette voie a entraînée au Nord-Ouest. Il démontre que le pays semble retirer immédiatement d'autres ressources l'argent qu'il emploie à la construction de ce chemin de fer. Cependant, il y a un petit item qui pas n'est venu à la connaissance de l'honorable ministre, et l'on me pardonnera peut-être d'attirer maintenant l'attention sur ce sujet. Le ministre a fait connaître les revenus prélevés au port de Winnipeg, revenus provenant des droits de douanes et d'autres sources. Mais il y a un autre petit détail qu'il a omis: il n'a pas parlé de Port-Arthur. Si la Chambre veut m'écouter un instant, je vais lui lire les états officiels de ce port.

Etat des bâtiments entrés dans le port de Port-Arthur pendant la saison de navigation de 1883.

BÂTIMENTS CANADIENS.

	Tonneaux enregistrés.	Equipage.
52 bateaux à vapeur à aubes.....	23,874	1,538
171 bateaux à vapeur à hélice.....	133,616	4,582
216 bateaux à vapeur à hélice, côtiers.	46,179	3,016
46 goëlettes	11,939	21

BÂTIMENTS AMÉRICAINS.

83 bateaux à vapeur à hélice.....	38,989	1,156
105 goëlettes	46,302	779
673	302,899	11,392

RÉCAPITULATION.

	Tonneaux.	Equipage.
485 Bâtiments canadiens	217,608	9,457
188 Bâtiments américains	85,291	1,933
673	302,899	11,392
	Valeur.	Droit.
	\$	\$
Marchandises entrées au port durant la période ci-dessus et droits prélevés sur ces mar- chandises	1,079,930	115,321 10
Autres revenus prélevés.		271 51
Total.....	1,079,930	115,592 61
Marchandises exportées.....	\$31,878	

Ce port donnait autrefois un revenu de \$10,000 à \$12,000 par année; mais l'état que je viens de donner fait connaître le revenu actuel, et l'on me dit qu'il y a maintenant en route une quantité de marchandises suffisante pour porter à \$240,000 le montant des droits qui seront prélevés à la fin de l'exercice, le 30 juin. Les bons résultats produits par l'ouverture du chemin ne se sont pas bornés au Nord-Ouest, mais ils se sont aussi fait sentir dans cette partie du pays que l'on a souvent représentée en cette Chambre comme extrêmement stérile, et cette contrée de l'intérieur se colonise. Un embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique, celui qui va jusqu'à Algoma-Mills, se trouve entièrement dans mon comté, et je me permettrai d'assurer aux honorables membres qu'il y a beaucoup de bonnes terres dans cette région. Je me permettrai de leur assurer que pendant ces dernières années, la population s'est portée vers cette contrée, située sur la rive nord du lac Huron, contrée tout à fait propre à la culture du blé, et nous avons aujourd'hui entre le Sault Sainte-Marie et l'extrémité inférieure de l'île Manitouline, endroit situé en face de la jonction de Sudbury, une population agricole de 20,000 âmes. Les besoins seuls d'une population aussi forte donneront un trafic considérable à cet embranchement d'Algoma-Mills. Algoma-Mills est admirablement situé pour s'emparer du commerce du lac Michigan et d'une grande partie du commerce de Chicago. On dit aujourd'hui que les steamers n'y feront plus le service, mais que l'embranchement sera prolongé jusqu'au Sault Sainte-Marie. Quand le chemin de fer s'étendra jusqu'à la partie navigable du lac Supérieur, au Sault Sainte-Marie, un immense trafic se portera vers cet endroit. La partie navigable du lac Supérieur est de 400 milles. Cette navigation s'étend jusqu'à Duluth et touche presque les terres à blé du Dakota et du Minnesota; et un jour viendra où une quantité considérable de blé et d'autres produits seront transportés sur le lac Supérieur jusqu'à l'extrémité inférieure du lac; de là, ils prendront la route la plus courte qui mène à l'océan. Ainsi, l'embranchement d'Algoma, contre lequel on parle tant, deviendra une des parties les plus productives du réseau du chemin de fer canadien du Pacifique.

Un gouvernement ne pourrait pas exécuter ces travaux avec la vigueur avec laquelle la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique les pousse aujourd'hui. Un gouvernement ne peut pas toujours donner à un homme l'emploi qui lui convient, mais cette compagnie le fait; et il est étonnant de voir—et j'ai parcouru une partie de la ligne—il est, dis-je, étonnant de voir chaque officier si bien comprendre son devoir; ce sont des hommes qui ont acquis une longue expérience. En effet, ils ont tous l'air de vieux officiers.

D'après l'énoncé de l'honorable ministre des chemins de fer, la compagnie a aujourd'hui une armée le long de la ligne; à l'heure qu'il est, le nombre de ceux qui sont employés aux travaux du chemin, est porté à 9,000. À ma connaissance personnelle, il y a de 6,000 à 7,000 ouvriers sur les différentes sections entre la baie Nipigon et le Pio.

Ils poussent les travaux avec la plus grande vigueur possible. Désorganiser cette armée ou arrêter de quelque façon la rapidité avec laquelle on construit le chemin de fer, serait comme si on arrêtait une armée dans sa marche vers la victoire; et c'est réellement une armée qui marche à la victoire, victoire contre les obstacles de la nature, tels que les forêts, les savanes, les rochers et les montagnes, et si l'on prête main-forte un peu plus longtemps à cette armée, il n'est pas douteux que, dans deux ans, comme ces gens le disent eux-mêmes, ils auront achevé le chemin de fer.

Nous avons, le long de la ligne, dans Algoma, de grandes étendues d'excellentes terres, et je regrette de voir que des membres de la gauche, et même des membres de la droite, aient représenté la région située au bord des lacs Huron et Supérieur comme une contrée sauvage et couverte de rochers. Je me permettrai de dire à la Chambre qu'il y a là de grandes étendues de la plus belle terre que l'on puisse voir.

Avant de venir ici, l'automne dernier, j'ai rencontré l'officier en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, homme de grande énergie et possédant beaucoup d'expérience, qui exécute les travaux dans cet endroit avec une vigueur que je n'ai jamais vu égalier. Il m'est arrivé de lui parler de la nature du pays et du rapport général que le terrain était pauvre. "Eh bien! dit-il, vous avez une immense étendue de terres des plus fertiles. Pendant les six derniers jours, j'ai parcouru la vallée d'une rivière, le Pays Plat, qui se jette dans la baie Nipigon, et c'est, autant que j'ai pu en juger, une étendue de terrain uni." Je lui ai demandé si cette étendue de terre était assez grande pour former un township. Il a répondu qu'elle était assez grande pour former une demi-douzaine de townships des plus belles terres.

Et l'on doit se rappeler que ce n'est pas un fait isolé. Même dans la vallée de la rivière du Pic, dont un tributaire passe par la baie du Héron, il y a une étendue considérable de très bonnes terres. Si vous passez Michipicoten et que vous continuiez à l'est, vers le Sault Sainte-Marie et le long de la rive nord du lac Huron, le pays que vous traverserez soutiendra avantageusement la comparaison avec plusieurs comtés aujourd'hui cultivés dans d'autres parties du Canada. L'honorable député de Brome (M. Fisher)—je ne crois pas qu'il ait voulu dénigrer notre pays—a parlé de la région du lac Supérieur et des montagnes Rocheuses, tout d'une haleine, comme si la première ne valait pas mieux que les dernières. Mais je me permettrai de dire à cet honorable membre qu'il y a au nord des lacs Huron et Supérieur de vastes étendues de terres qui peuvent soutenir avantageusement la comparaison avec les terres des cantons de l'Est, où il demeure.

Retarder ou arrêter les travaux du chemin de fer serait retourner à l'ancien état de choses. On a fait des explorations pendant huit ou dix ans et on n'a fait que peu de progrès. Chaque année, nous avons eu des arpenteurs à l'œuvre, et cependant, l'ingénieur en chef de l'époque a envoyé, à la fin, un rapport dans lequel il constatait qu'il ne connaissait rien sur quoi il pût se reposer. Cet officier semblait avoir emprunté l'expression de ce sage Grec qui, après une vie passée à faire des recherches dans toutes les branches des connaissances humaines, en arriva à la triste conclusion que "tout ce que nous savons c'est que nous ne pouvons rien savoir." "On ne connaît rien sur quoi on peut se reposer," telle était l'expression de notre sage ingénieur.

Allons-nous retourner à cet état de choses, maintenant que ces travaux sont poussés si rapidement, lorsque nous avons une armée qui marche de l'avant, sous le meilleur commandant, et ayant à sa tête des hommes connaissant parfaitement leur métier?

Maintenant, un mot au sujet de l'emploi d'ouvriers américains. Je dirai seulement qu'il est faux que l'on emploie des Américains à l'exclusion des Canadiens, en tout cas, au nord du lac Supérieur. Il y a beaucoup d'entrepreneurs sur la

rive nord, et comme je les connais tous, je puis dire qu'à une exception près, ils sont canadiens. Ils sont venus des Etats-Unis avec l'ingénieur en chef de cette partie du chemin, celui auquel j'ai fait allusion, qui a parcouru tout le continent, s'occupant de travaux de chemin de fer. Ces hommes étaient avec lui aux Etats-Unis, et après l'avoir accompagné dans ce dernier pays, ils l'ont suivi ici pour travailler à ce chemin; et il savait exactement où les employer, afin de profiter de leur expérience. C'étaient des Ecossais comme lui, et non des Américains. Assez pour cette question.

Il y a quelques autres détails qui se rapportent à cette question et dont je pourrais m'occuper; mais plusieurs honorables membres en ayant parlé, je ne veux pas retenir la Chambre. Aussi, il y a une question à laquelle l'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton) a fait allusion l'autre jour, et cela, avec beaucoup d'à propos; c'est que le règlement de cette question réglera la question des sauvages. Nous avons vu, il y a quelques années, les résultats terribles que pouvait produire une insurrection des sauvages; mais la construction du chemin de fer du Pacifique jusqu'à la Colombie-Britannique a réglé définitivement cette question.

Il y a un autre côté de la question que je pourrais traiter, car je n'ai entendu aucun membre en parler. Bien que nous soyons depuis longtemps en paix, et bien que, je l'espère, nous puissions rester encore longtemps en paix avec les Etats-Unis, cependant, il n'est que juste et raisonnable que nous considérions aussi ce chemin au point de vue militaire. Il relie l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique, et permet d'atteindre toutes les parties de notre territoire, sans qu'il faille traverser de pays étranger. Quelques honorables membres se rappellent sans doute encore qu'il y a eu une insurrection au Nord-Ouest, et que lorsque nous avons envoyé des troupes pour la réprimer, le canal du Sault-Sainte-Marie nous fut fermé. Je crois que ce n'était pas l'intention du gouvernement fédéral que le canal fût fermé; mais, si nous examinons la question au point de vue national, je crois que nous pouvons nous réjouir que le chemin soit fait. Avant tout et surtout, il reliera toutes les provinces séparées les unes des autres, de l'Atlantique au Pacifique; il en rendra l'accès facile, et si quelque chose peut nous nuire, ce chemin contribuera puissamment à ne former qu'une seule nation des habitants de toutes les provinces.

On a beaucoup parlé de patriotisme en cette Chambre, mais je n'ai rien à dire sur cette question. Je crois que le vrai patriotisme est indépendant des opinions politiques. Je crois que le vrai patriotisme se trouve des deux côtés de la Chambre, et je crois qu'il se trouve chez tous les honorables membres présents, quelles que soient leur opinion politique.

M. PATERSON (Brant): Me souvenant des paroles que l'honorable premier ministre a prononcées hier soir à la Chambre, lorsqu'il a dit qu'il devait demander à ses partisans de rester avec lui ce soir, jusqu'à ce que le vote fût pris sur cette question, je crois qu'il ne serait pas convenable pour moi de parler longuement, car d'autres honorables membres désirent parler aussi avant la fin du débat. En conséquence, afin de leur permettre de réaliser leurs projets, avant que cette séance de nuit ne les ait complètement exténués, je vais m'efforcer de parler le plus brièvement que je le puis sur cette question importante, qui depuis les quelques jours qui viennent de s'écouler, a attiré notre attention.

On se rappelle, M. l'Orateur, que le ministre des chemins de fer, en présentant ces résolutions, et que l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), après leur présentation, ont parlé à la Chambre des différents projets qui avaient été conçus et des différents systèmes adoptés pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Ils ont tous les deux risqué l'énoncé que chaque gouvernement avait résolu délibérément de ne faire construire ce chemin

quo par une compagnie. Et ils ont établi des comparaisons entre les conditions offertes à une compagnie, sous le gouvernement Mackenzie, et les conditions offertes sous le gouvernement précédent de sir John A. Macdonald, en 1872, et les conditions offertes, données et ratifiées en vertu du contrat conclu avec le syndicat, auquel, en définitive, a été confié le soin de construire une partie de ces travaux. Or, M. l'Orateur, l'énoncé que tous les gouvernements du Canada ont toujours eu l'intention de faire construire ce chemin par une compagnie, n'est guère exacte. Il n'est pas exact, d'après ce que j'ai vu dans l'histoire du pays, et d'après ce que j'ai compris des déclarations faites il n'y a pas de longues années par le ministre des chemins de fer et le premier ministre. Je désire rappeler un instant au souvenir des honorables membres, un autre projet qui a été imaginé, un autre projet qui a été proposé, un projet qui a été mis à exécution non par le gouvernement Mackenzie, mais par le gouvernement actuel, par le gouvernement qui a conclu avec le syndicat un contrat pour la construction d'une partie de ce chemin. Et quel était ce projet? Eh bien! M. l'Orateur, en 1880, pendant l'année même où le contrat a été conclu avec le syndicat, le ministre des chemins de fer s'est levé du siège qu'il occupe en cette Chambre, et a exposé la politique du gouvernement relativement à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique; et par cette politique on ne devait pas s'assurer les services d'une compagnie pour construire ce chemin, mais le gouvernement, comme tel, agissant directement comme gouvernement, sous sa surveillance et avec ses propres fonds, devait le construire. Le ministre des chemins de fer n'est pas le seul qui nous a dit cela; le premier ministre nous l'a dit aussi.

Le premier ministre a été plus loin; il nous a fait connaître la raison qui portait le gouvernement à construire le chemin comme entreprise du gouvernement. Il a dit que lorsqu'il avait pris la direction des affaires, après la chute du gouvernement Mackenzie, il avait constaté que ce dernier gouvernement avait entrepris de construire le chemin de fer canadien du Pacifique, comme entreprise du gouvernement. Il a vu que l'embranchement de Pembina était construit. Il a vu que les contrats étaient afferchés pour les extrémités de l'embranchement de la Baie du Tonnerre. Il a vu que les travaux progressaient rapidement sur cette partie difficile de l'entreprise, cette partie qui est aujourd'hui terminée, cette clef de tout le territoire du Nord-Ouest; et voici le langage dont s'est servi l'honorable premier ministre dans cette circonstance: Voyant, a-t-il dit, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, que le gouvernement Mackenzie avait construit la partie la plus difficile des travaux, comme entreprise du gouvernement, nous avons cru que ç'aurait été une folie, un acte injustifiable de la part du gouvernement, de confier à une compagnie le soin de construire la section relativement facile des prairies, et que le gouvernement devait garder ce chemin, le construire et en retirer des bénéfices.

Ils ont fait plus que cela, M. l'Orateur. L'honorable ministre des chemins de fer nous a fait un calcul sérieux et très élevé à propos de cette question. Il nous a donné les montants exacts du coût des différentes sections de ce chemin, et l'honorable ministre les a exposés si clairement que je m'en souviens encore aujourd'hui. Quels sont ces montants? Après avoir fait connaître le coût des parties du chemin que le gouvernement devait construire, qu'il a construites et qu'il construit, il nous a donné les distances en détail et le coût de la construction des différentes parties qui ont été remises au syndicat; et que nous a-t-il dit? De Jasper à Kamloops—distance à laquelle on s'était arrêté à cette époque—335 milles, les dépenses devaient être de \$15,500,000. Les 1,000 milles de Selkirk à Jasper, sur la sections des prairies, devaient coûter \$10,000 le mille. Il a mis le coût à \$13,000 du mille, ce qui, a-t-il dit, comprenait un léger équipement, qui serait tout l'équipement requis pendant plusieurs années. Cela portait à \$13,000,000 les

M. PATERSON (Brant).

dépenses de cette section. Il a prétendu que les 600 milles de la division du lac Supérieur coûteraient, en chiffres ronds, \$0,000,000. L'honorable ministre a déclaré que \$18,500,000 suffiraient pour achever et équiper les parties du chemin que nous donnions au syndicat et qu'il devait achever en vertu de ce contrat.

Il nous a ensuite donné en détail le coût des autres parties du chemin que le gouvernement devait construire, qu'il a construites et qu'il construit en vertu de ce contrat. L'honorable premier ministre nous a parlé alors de la façon dont on pourrait faire face aux dépenses du chemin de fer. Il nous a dit qu'il avait un projet par lequel il pourrait vendre ses terres un certain prix l'acre, et au bout de dix ans, lorsque le chemin serait achevé, il aurait en mains \$32,000,000 d'argent sonnante, et \$3,000,000 ayant la valeur de l'argent pour la quantité des terres.

Ainsi, le chemin devait être construit. En dix ans nous devions vendre des terres qui nous auraient rapporté un bénéfice net de \$70,000,000, et nous devions payer \$48,500,000 ces parties du chemin que le syndicat doit construire. Et cependant, bien que l'on nous eût soumis ce projet, bien que l'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable premier ministre nous l'eussent expliqué en Chambre, et que le parlement l'eût accepté et ratifié, bien qu'ils nous eussent assuré que le gouvernement allait construire ce chemin de fer comme entreprise du gouvernement, ces honorables messieurs, sans l'autorisation du parlement, sans en retirer aucun avantage apparent pour le pays, ont, seulement huit mois après, passé délibérément avec le syndicat ce contrat par lequel ils ont donné \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre pour construire ce qui—ils l'avaient déclaré—ne devait coûter que \$48,500,000; par ce contrat, le gouvernement a convenu de construire le chemin de la Baie du Tonnerre à Selkirk et de le remettre à la compagnie; il a convenu de donner l'embranchement de Pembina, qui était achevé, équipé et qui était exploité et rapportait des bénéfices considérables; il s'est engagé à construire le chemin à travers les montagnes Rocheuses au prix d'environ \$9,000,000, et à construire la section de Yale à Kamloops et de la remettre à la compagnie.

Et l'on donnait tout cela à la compagnie pour faire des travaux qui ne devaient coûter que \$48,500,000. On se moquera peut-être de ces chiffres, mais que les honorables messieurs de la droite prennent garde de s'en moquer; car, s'ils le font, ils se moqueront de chiffres publiquement donnés en parlement par l'honorable ministre des chemins de fer, et non des miens. S'ils le désirent, je puis leur donner la page des *Débats* où ils pourront trouver ces chiffres.

Cependant, outre ces énormes sommes d'argent et cette immense étendue de terre, ils ont donné à ce syndicat des pouvoirs, des privilèges et des droits qui, je n'hésite pas à le dire, n'auraient pas dû, dans un pays libre, être donnés à une corporation par un gouvernement. Par le fait même que l'on a mis tant de hâte à faire sanctionner par cette Chambre tous les projets relatifs à cette compagnie, je regarde avec beaucoup de soupçon et de défiance—ou me le pardonnera—tout ce que l'on fait en sa faveur. Lorsque le contrat a été passé entre le gouvernement et le syndicat, toutes les autres affaires ont été suspendues, et quand il s'est agi de l'examiner, on a donné à cette question préséance sur toutes les autres, et jour et nuit, on a dû la discuter et l'imposer pour que ce traité fût ratifié.

Pendant cette session, nous avons, dans la nouvelle demande que fait le gouvernement en faveur de cette compagnie, la répétition de ce dont je viens de parler. On a dû suspendre toutes les autres affaires, et on a donné préséance à la question de prêter notre crédit à une compagnie qui s'est engagée envers nous à exécuter ces travaux et qui a obtenu tant de choses lorsqu'elle a conclu ce contrat. On nous dit que la séance de ce soir doit clore le débat; on devra, s'il le faut, s'épuiser afin de faire décider cette question.

Il y a relativement aux projets présentés au sujet de cette question, une chose qui me donne de légers soupçons; c'est l'absence de renseignements, c'est le refus que l'on a fait de donner des informations qui auraient permis aux membres de cette Chambre de se former une opinion intelligente sur cette question; quand le contrat a été conclu, l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie) a proposé que l'on présentât des documents, et sa motion, qui demandait des pièces nécessaires à l'étude convenable du traité, a été rejetée par ceux qui occupaient alors des sièges au parlement. Bien que je ne dise pas que l'on a refusé des documents pendant cette session, je dirai—et je crois être dans les strictes bornes de la vérité—que des documents demandés et non refusés, n'ont pas été présentés, et nous n'avons pas les renseignements que nous devrions avoir avant de voter ce que l'on demande avec tant d'instances.

Pourquoi, M. l'Orateur, nous demande-t-on aujourd'hui de venir au secours de la compagnie? Il n'est pas étonnant que nous ayons des soupçons, quand nous nous rappelons que lors de la passation du traité, une des fortes raisons apportées pour démontrer que les membres de cette Chambre devraient le ratifier, était que le syndicat était composé de riches capitalistes; qu'ils avaient des ressources illimitées et pourraient achever leurs travaux, et que nous devions leur donner de grands avantages, car nous n'entendrions plus parler d'eux.

On rapporte que l'honorable premier ministre aurait dit, dans une assemblée publique—et il admet, en substance, l'exactitude du rapport,—que la compagnie pouvait construire une douzaine de chemins de fer. L'honorable ministre des chemins de fer a dit la même chose; il a fait remarquer à la Chambre que nous faisons là un règlement définitif de la question, et que l'on ne nous demanderait plus rien. Et le premier ministre, poussant un long soupir de soulagement lorsqu'il prononçait ces paroles, et se réjouissant avec les autres habitants de ce pays, qui avaient été obligés de supporter cette grande entreprise—il se réjouissait plus que les autres; car il portait en même temps le fardeau du pouvoir—l'honorable premier ministre, dis-je, disait que nous respirerions plus à l'aise, car nous serions soustraits à la responsabilité que cette entreprise faisait peser sur nous. Nous respirons plus à l'aise, car nous sommes soustraits à cette responsabilité, a répété l'honorable ministre des chemins de fer pendant le débat; et quand le député de Middlesex-Ouest, en discutant la proposition faite par le second syndicat, a dit qu'il y avait dans cette corporation de riches capitalistes, des hommes de grands moyens, dont les prétentions auraient dû être examinées, vu qu'ils offraient de meilleures conditions que celles offertes par le premier syndicat, l'honorable ministre des chemins de fer lui a répliqué qu'il y avait, dans cette dernière corporation, des Canadiens dont un seul pouvait acheter tous les membres du second syndicat.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! Ecoutez !

M. PATERSON : L'honorable ministre dit : " Ecoutez ! Ecoutez ! " mais s'il avait été avec moi, il n'y a pas longtemps, dans la ville florissante de Strathroy, il aurait entendu son collègue, l'honorable ministre des finances, s'ex-tasier, comme lui seul peut le faire, sur la richesse, l'énergie et l'esprit d'entreprise d'un des hommes qui faisaient partie de ce second syndicat, homme possédant des ressources illimitées, d'après ce que disait l'honorable ministre des finances, et, il ne s'agissait que d'un seul des nombreux membres de ce second syndicat; cependant, l'on nous disait qu'il y avait, dans le premier syndicat, des hommes dont un seul pouvait acheter tous les membres du second. Allons, pourquoi ces hommes viennent-ils frapper à nos portes et nous demander de l'argent, puisqu'ils possèdent des ressources illimitées ?

Pourquoi la compagnie ne fait-elle pas ce que l'honorable ministre des chemins de fer, l'honorable premier ministre,

et tous les autres membres du gouvernement, nous ont dit qu'elle ferait, dans le cas où l'argent qui lui est voté par le parlement pour exécuter son contrat, ne lui suffirait pas ? Pourquoi, conformément à cette entente, ne plonge-t-elle pas la main dans sa propre bourse, et n'achève-t-elle pas le chemin au moyen de ses propres ressources ?

Trois courtes années se sont écoulées, et nous passons ici, en parlement, les jours et les nuits à discuter, comme pour une affaire urgente dans les intérêts de la compagnie, si nous devons lui accorder \$30,000,000. Comment cela peut-il s'expliquer ? Est-ce parce que nous étions dans l'erreur lorsque nous avons estimé le coût de l'ouvrage entrepris par cette compagnie ? Est-ce parce que nous avons manqué de remplir notre part d'obligations ? Rien de la sorte.

Je répéterai ici, ce soir, ce que j'ai déjà dit lorsque ce contrat a été discuté dans cette Chambre, quoiqu'il n'y ait jamais, à ma connaissance, un marché aussi avantageux ne fût consenti en faveur d'aucun homme sous le soleil, que celui passé avec le syndicat dans ce contrat, et l'on pourrait démontrer que l'épuisement des fonds du syndicat aujourd'hui, n'est pas dû au fait qu'il a entrepris l'ouvrage à un prix trop bas, mais au fait qu'il a dépensé à d'autres fins les fonds destinés à l'exécution de cette grande entreprise nationale.

Il se présente maintenant au parlement et se plaint, par l'intermédiaire des députés, qui le supportent, de l'hostilité qui se manifeste contre lui.

Il est vraiment amusant d'entendre les honorables députés de la droite. Ils blâment et rabaisent le rôle des députés de l'opposition, parce qu'ils désirent avoir quelques informations au sujet des actes de cette compagnie, sur l'usage qu'elle a fait de l'argent qui lui a été confié, sur le stock qu'elle a émis et sur toutes ses opérations. Il est vraiment amusant de voir cette compagnie venir ici nous dire par la bouche du gouvernement : " Nous sommes dans cette position pitoyable, parce que les malencontreux directeurs de chemins de fer américains, qui sont nos rivaux, se sont opposés à nous sur les marchés monétaires de Londres et de New-York, et ont nui à notre crédit. Est-ce que ces hommes, possédant des ressources illimitées, ces hommes de grande entreprise, ces magnats de chemins de fer, qui ont entrepris la construction de notre grande route transcontinentale, s'imaginent qu'ils peuvent atteindre leur but sans éveiller l'animosité des compagnies rivales ?—Ils auraient dû prévoir qu'il en serait ainsi. Des hommes énergiques comme eux, auraient certainement dû savoir qu'ils ne pouvaient construire une ligne rivalisant avec d'autres lignes, sans que celles-ci fassent ce qu'elles peuvent pour protéger leurs propres intérêts, même en dépréciant les chances d'avenir du Pacifique canadien.

L'honorable ministre des chemins de fer, comme l'honorable député de Huron-Ouest, l'a fait observer, s'est montré complaisant à l'égard du Pacifique, en proposant les résolutions concernant celui-ci. Il a fait allusion à l'opposition que la compagnie avait rencontrée de la part du Northern Pacific et d'autres chemins des États-Unis, et il nous a dit, en même temps, qu'il y avait eu de l'opposition de quartiers plus rapprochés de nous. Mais il ne nous a pas nommé ces quartiers.

L'honorable député de Richmond et Wolfe a parlé après l'honorable ministre des chemins de fer, et sous son inspiration. En disant cela, je n'ai pas l'intention de jeter aucun discrédit sur l'honorable député, parce qu'il a bien traité son sujet. L'honorable ministre des chemins de fer a bien fait de le choisir; mais je répète qu'il a reçu son inspiration de l'honorable ministre. Je ne le blâme pas, vu qu'il n'était pas possible à l'honorable député, pas plus qu'au chef de l'opposition et ceux qui ont parlé au commencement du débat, d'avoir une parfaite connaissance du sujet. En effet, l'honorable ministre des chemins de fer a soumis sa proposition et a voulu en presser l'adoption, avant de donner aux députés aucune information, avant de mettre ceux-ci en position de pouvoir la discuter.

L'honorable ministre des chemins de fer a pu faire quelques suggestions à l'honorable député de Richmond et Wolfe. Je ne sais pas, toutefois, si cela a été fait; mais, vu que l'honorable ministre ne pouvait pas facilement attaquer d'une manière ouverte le Grand-Tronc, ou le parti libéral, ou la presse libérale, parce qu'il avait à faire un discours d'homme d'Etat, et que ce n'était pas dans son intérêt de provoquer aucune hostilité, l'honorable député de Richmond et Wolfe a pu, alors que le débat était assez avancé, combler cette lacune. Il n'a pas eu besoin, pour cela, d'user de la délicatesse de l'honorable ministre; mais il a pu faire allusion à l'hostilité du Grand-Tronc et à la conduite anti-patriotique de ces députés de l'opposition, qui demandent des informations avant de voter, qui refusent obstinément de fermer leurs yeux et d'avalier la proposition de faire un don de \$30,000,000 à la compagnie, avant de savoir ce qui en est.

Mais l'honorable député a suivi, dans tous les cas, la ligne de conduite que je viens d'exposer. Il a fait voir que le Grand-Tronc avait fait tort aux intérêts du chemin de fer du Pacifique, parce qu'il s'était servi contre lui de son influence, à Londres et sur les autres marchés monétaires.

Qu'est ce que ces hommes énergiques et rusés du Pacifique attendent du Grand-Tronc? Peuvent-ils recevoir les argents qui leur ont été votés, avec tant de prodigalité, par le parlement canadien, pour construire une grande route internationale à travers le continent, et s'en servir, au contraire, pour acquérir des embranchements, louer toutes les lignes de chemins de fer dans l'Ontario sur lesquelles ils ont pu mettre la main, et au moyen desquelles ils pourront contrôler la bonne moitié du commerce qui était de servi auparavant par le Grand-Tronc. Je ne me prononce pas sur la sagesse ou le manque de prévoyance de cette conduite; mais ces hommes, en agissant ainsi, en essayant, par ce moyen, de déprécier le stock des capitalistes anglais, qui ont placé des dizaines de millions sur le Grand-Tronc, auraient dû prévoir qu'ils soulèveraient un sentiment d'hostilité de la part de cette dernière compagnie.

Or, M. l'Orateur, il ne leur appartient pas de s'adresser au parlement et de nous dire, en se plaignant par l'intermédiaire des députés qui les représentent: nous aurions pu marcher très bien, mais nous avions sur notre chemin la rivalité du Grand-Tronc. Ils auraient dû estimer le coût du chemin avant de l'entreprendre, et si—comme je le ferai voir ci-après—leur crédit a pu souffrir à la suite des attaques dirigées contre leurs opérations par les membres de l'opposition et par la presse libérale, ils auraient dû, alors estimer le coût de leur entreprise et prévoir l'effet de ces attaques, avant de se lancer dans des transactions d'une prudence douteuse, dénoncées par la presse libérale et le parti libéral.

Assurément le parti libéral ne doit pas être blâmé du tort causé à la compagnie en exposant ce que celle-ci a fait. En effet, ce tort ne peut exister que si la compagnie s'est rendue coupable d'actes ne pouvant supporter l'examen.

Je considérerai maintenant les raisons alléguées pour nous engager à voter une nouvelle subvention à cette compagnie, et j'examinerai d'abord la raison qui est donnée au sujet du temps fixé pour l'achèvement du chemin. Toute la question repose sur ce point.

L'honorable ministre des chemins de fer nous dit que la compagnie est capable de continuer ses travaux et d'exécuter son contrat; mais qu'à moins de prêter à la compagnie \$22,500,000 et de prolonger son délai pour le paiement de \$7,300,000, dont une partie qui aurait dû être payée le 1er du courant, ne l'a pas été jusqu'à présent, le chemin de fer ne pourra être parachevé avant l'expiration du terme spécifié par le contrat; tandis que si nous accordons l'assistance demandée, le chemin serait parachevé d'ici à deux ans.

Or, la principale raison alléguée ci-dessus, ou celle sur laquelle l'on s'appuie, est l'achèvement du chemin quatre ou cinq années avant la date mentionnée dans le contrat.

M. PATERSON (Brant).

Je suis sûr, M. l'Orateur, que vous n'avez pas manqué d'observer, avec votre perspicacité ordinaire, que par les résolutions que l'on veut faire adopter par la Chambre, la compagnie n'est pas tenue de terminer le chemin à la fin des deux années en question.

Cependant, toute la question repose sur le fait que ces 30 millions de piastres doivent être donnés au syndicat pour cette abréviation de délai.

A la vérité, il y a eu à ce sujet un échange d'explications entre l'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable député de Cardwell (M. White), mais il y avait eu un long débat avant cela. L'honorable ministre avait parlé; mais dans tout son long discours, il n'avait rien dit pour nous apprendre que le gouvernement obligerait la compagnie de se conformer à ce délai de deux ans. Cette lacune a été signalée par le chef de l'opposition, que l'on attaque tant, et qui, certainement, mérite la reconnaissance de cette Chambre, n'y eût-il que cela, pour avoir tiré ceux qui nous proposent de voter ces résolutions, de la position ridicule dans laquelle ils se seraient trouvés en votant 30 millions destinés à assurer l'achèvement du chemin dans deux ans, sans obliger la compagnie, le moins du monde, à le faire. Que cette concession soit venue après coup, cela est très évident, et nous en avons la preuve dans le fait qu'elle n'a pas été seulement mentionnée dans le discours de l'honorable ministre des chemins de fer, et que même après avoir été signalés par l'honorable chef de l'opposition, l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), qui a pris la parole après lui, n'en a pas fait, non plus, mention.

L'honorable ministre des chemins de fer, je suppose, ne s'étant pas encore entendu, à ce moment, avec la compagnie sur la nécessité de l'insertion de cette section, car, autrement, l'honorable député de Richmond et Wolfe n'eût pas manqué d'en informer la Chambre à la première occasion.

Mais l'honorable député de Cardwell souleva la question. Je ne sais si ce fut par une entente préalable; mais je dois intimer que la question n'était pas l'effet d'une entente, attendu que l'honorable député a dit qu'il ne le savait pas, mais qu'il exprimait seulement son désir que quelque chose dans le sens de cette clause fût insérée dans les résolutions. C'est alors que l'honorable ministre des chemins de fer, éveillé très à propos, interrompit l'honorable député de Cardwell en lui demandant pardon. Celui-ci lui céda aussitôt la parole, et l'honorable ministre annonça qu'il était impossible de tout dire dans des résolutions de cette nature; mais que la clause désirée serait intercalée dans le bill. Assurément, M. l'Orateur, dans des résolutions de cette nature, qui nous obligent à donner \$30,000,000, on aurait dû trouver de l'espace pour quelques mots contraignant la compagnie à remplir sa part d'obligations renfermées dans le contrat.

L'honorable député de Cardwell, satisfait, reprit son siège. Mais je l'avertis qu'il doit surveiller l'honorable ministre des chemins de fer, et je le dis dans le sens parlementaire. Je l'avertis d'être sur ses gardes, consultant sa propre expérience du passé sur les paroles de ceux qui dirigent son parti, de se souvenir des embarras qu'ils lui ont déjà créés. Qu'il surveille le bill quand il sera présenté, et qu'il s'assure que rien n'a été omis.

L'honorable député a une réputation établie dans cette Chambre et dans le pays. En se fiant implicitement aux honorables messieurs qui siègent sur les bancs du trésor, et croyant que ceux-ci parlaient, sans réserve, à l'occasion d'importantes déclarations, l'honorable député de Cardwell s'est compromis par des admissions, en défendant une politique qui jette une ombre sur sa bonne renommée.

L'honorable député, lors de la discussion de ce contrat, avait entendu une déclaration du premier ministre au sujet des territoires du Nord-Ouest. Le premier ministre avait déclaré que nous ne pouvions tenir l'Ontario et le Manitoba en échec, et cette déclaration fut saisie aussitôt par l'honorable député de Cardwell. Il crut, sans doute, prévenir une

grande objection de ses collègues de la gauche, en montrant que cette clause du monopole donnait seulement un pouvoir à la compagnie du Pacifique sur les Territoires du Nord-Ouest, et non sur la province du Manitoba. Puis il broda sur ce thème. Il expliqua à la Chambre et au pays que c'était hors des attributions du gouvernement, que c'était inconstitutionnel de sa part, que ce dernier ne pouvait pas, le désira-t-il, tenir en aucune façon le Manitoba en échec; que cette province était libre d'accorder, en aucun temps, une charte, à partir de Winnipeg, pour opérer un raccourcissement avec le réseau de voies ferrées américain. Cette opinion, j'ose le dire, fit naître de forts scrupules dans l'esprit de plusieurs députés. Et, cependant, cet honorable député, après avoir exprimé de telles paroles, donne aujourd'hui son appui à un gouvernement qui a désavoué les chartes accordées par cette province, et qui n'accorde pas à celle-ci les droits promis.

J'avertis donc cet honorable député, vu son expérience du passé, de surveiller le bill quand il sera soumis; de voir à ce que cette clause fasse partie de la loi statutaire du pays; de voir à ce qu'il ne soit pas trompé de nouveau par les promesses qu'un ministre aurait pu faire.

L'on donne encore une autre raison pour que ce chemin soit terminé dans deux ans. J'ai entendu les arguments qu'ont fait valoir les promoteurs des résolutions soumises à la Chambre; je ne dis pas les partisans du gouvernement, parce que je ne suis pas en état de dire que tous ceux qui voteront pour ces résolutions, soient des partisans du gouvernement, et c'est là une question qui doit être librement décidée par les représentants du peuple eux-mêmes.

Je n'ai pas entendu une seule bonne raison établissant qu'il est de l'intérêt du pays que ce chemin soit construit en deux années, et que l'on ne doit pas permettre que les deux extrémités Est et Ouest du chemin soient construites dans le temps spécifié par le contrat. Nous avons, il est vrai, entendu l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), exprimer l'opinion que l'achèvement du chemin en deux ans favoriserait l'émigration. Nous avons, de plus, l'opinion de M. Schreiber, l'un de ceux à qui cette question a été soumise, et je vais attirer l'attention de la Chambre sur la conduite tenue par le ministre des chemins de fer pour justifier la présentation de ces résolutions à l'aide de rapports obtenus de ses subordonnés. C'est, je crois, le 28 janvier, que l'honorable ministre a soumis à son ingénieur en chef les dernières propositions de la compagnie du Pacifique, et je pense que ce fut le 2 février qu'il reçut de cet officier une réponse qu'il a présentée à cette Chambre comme une justification de ces propositions.

Le rapport de l'ingénieur est un document remarquable; mais je prétends, avec toute la déférence due à ce monsieur, qu'il ne se trouvait pas dans la position qu'il aurait dû avoir pour renseigner le gouvernement au sujet de l'opportunité de ces résolutions.

Voici ce que dit l'ingénieur en chef :

Pour ce qui regarde la proposition de la compagnie, dans son ensemble, je prends la liberté de déclarer que trop d'importance, à mon avis, ne saurait être attachée à l'achèvement hâtif, au rapide achèvement d'un chemin destiné à relier l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, en traversant le territoire britannique.

Le développement du pays le requiert à tous les points de vue. C'est le seul moyen par lequel le Nord-Ouest peut être colonisé avec une certaine rapidité. À l'aide de ce chemin, les Montagnes Rocheuses se rempliront de mineurs et de commerçants de bois. Les pêcheries de l'océan Pacifique se développeront, et le commerce de la Chine et du Japon, qui a aujourd'hui un débouché aux États-Unis, suivra, à n'en pas douter, notre chemin de fer comme étant la route la plus courte et la plus favorable vers l'orient.

Ainsi, l'ingénieur du gouvernement, considérant ces propositions dans leur ensemble, se base, pour en recommander l'adoption, sur l'opinion qu'il nourrit, lui-même, et qu'il exprime dans son rapport. Avec tout le respect dû à ce monsieur pour son habileté dans sa profession d'ingénieur et pour son énergie, que je reconnais, comme le feront tous les autres membres de cette Chambre, j'oserai encore faire re-

marquer qu'en parlant de l'utilité de ce chemin, de ses effets concernant la colonisation et le développement du commerce, cet ingénieur ne connaît rien de plus sur ces questions qu'aucun homme, député de cette Chambre.

Y a-t-il un seul homme d'affaires intelligent, pouvant croire qu'il soit absolument nécessaire, pour le rapide établissement du Nord-Ouest, que l'extrémité d'un chemin, du côté de la Colombie-Anglaise, soit construite? Le ministre de l'agriculture a été frappé par un éclair de génie non moins étonnant. C'est cet éclair qu'il eut en Angleterre et dont le ministre des chemins de fer nous a parlé. Nous a-t-il préparé une combinaison par laquelle des immigrants de la Grande-Bretagne et d'autres pays d'Europe doivent être expédiés dans le Nord-Ouest en passant par l'océan Pacifique? Est-on pour nous amener des immigrants par cette voie? Si non, comment l'achèvement de l'extrémité du chemin faciliterait-il l'immigration dans ce pays? À la vérité, des immigrants peuvent venir de cette manière; mais ce ne seront pas des émigrés européens. S'ils viennent dans ce pays et s'établissent dans le Nord-Ouest, ce ne seront pas des européens, mais des asiatiques. Or, je suppose que nous allons voter \$30,000,000 de l'argent du peuple, prélevés sur les classes ouvrières, pour nous amener de l'Asie des étrangers, qui feront de la concurrence à ces derniers. Le gouvernement ne fera certainement pas venir de cette manière des immigrants d'Europe.

Au sujet de la section du lac Supérieur, le gouvernement nous dira-t-il que pour peupler d'immigrants cette région il soit absolument nécessaire que ces immigrants y pénètrent par le chemin que l'on y construit au nord? Pourquoi le ministre des chemins de fer nous a-t-il dit, lui-même, que le gouvernement avait conclu des arrangements pour le transport des immigrants de Québec à Winnipeg en traversant exclusivement notre territoire par la route mixte, par eau et par chemin de fer, pour la somme de \$12 par tête? L'honorable ministre ne saurait faire un meilleur arrangement, lorsque le chemin sera terminé au nord du lac Supérieur, pour diriger les immigrants vers le Nord-Ouest. Parler de ce chemin comme moyen d'établir le Nord-Ouest est donc un faux prétexte. Les moyens d'accès au Nord-Ouest sont maintenant d'un prix réduit au minimum, et tout aussi à bon marché qu'ils le seront quand les extrémités du chemin seront achevées. En signalant ce parachèvement comme une raison pour se hâter de donner \$30,000,000 de plus de l'argent du peuple, on donne un argument qui, bien considéré, n'a aucune valeur. Mais, dit-on, le parachèvement du chemin développera les pêcheries du Pacifique. Eh bien! je ne sache pas que les pêcheurs de l'Atlantique, ceux du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, trouvent actuellement que le prix du poisson soit si élevé qu'ils jugent à propos de voter \$30,000,000 de leur argent pour faire venir du Pacifique l'article similaire, qui ferait concurrence à leur produit.

Quant aux montagnes Rocheuses, qui se couvriraient de mineurs et de commerçants de bois, la section maintenant construite y conduit déjà. Ce que nous désirons, ce que nous avons toujours demandé, est la prompte ouverture et la colonisation des plaines fertiles du Nord-Ouest. Que ces plaines s'ouvrent; que les fils du Canada et de toutes les provinces confédérées s'y fendent des demeures heureuses et s'acquière des terres avec leur propre argent; c'est là leur droit inaliénable; mais s'ils s'établissent sur ces terres et s'efforcent de se créer une renommée, une fortune, les restrictions du gouvernement et les chaînes du monopole donné à la compagnie du Pacifique devraient être enlevées; toute liberté de communication devrait leur être donnée pour les mettre en état de former un grand et puissant peuple.

Les honorables députés de la droite osent accuser le chef de l'opposition, ou tout autre député de la gauche, de ce qu'ils n'ont pas favorisé le prompt établissement des plaines

fertiles du Nord-Ouest; mais je les défie sérieusement de m'en fournir la preuve.

En vain fouilleront-ils les registres du pays. Je pourrais parler au point de vue de l'esprit de parti, bien que cela doive être évité quand nous traitons une question de cette importance. Je pourrais désirer une victoire de parti; je pourrais rappeler aux députés de la droite des faits indéniabiles; je pourrais leur rappeler que plusieurs d'entre eux étaient opposés à l'acquisition de ce territoire. Le regretté George Brown, jadis le grand chef du parti libéral, avec son puissant organe, le *Globe*, qui, de temps à autres, disait contre ses adversaires des choses que je n'oserais dire moi-même; ce grand et ancien organe, dis-je, qui a soutenu fermement la cause de la liberté, de la justice et du droit, a défendu, lui-même, à maintes reprises, l'acquisition du territoire du Nord-Ouest, et fut secondé par le parti libéral.

Il n'y a pas eu, je le dis ouvertement, un plus grand ami et un meilleur avocat de l'ouverture et de l'établissement du Nord-Ouest que l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie). Je suis peiné que sa puissante voix d'autrefois ne soit pas à sa disposition pour le moment.

Je désire qu'il recouvre bientôt cette voix; qu'il puisse se lever et se défendre encore lui-même, comme il le faisait, autrefois et si souvent, contre les honorables députés de la droite, qui ont osé l'accuser de manquer de patriotisme et de n'avoir pas administré le pays comme il aurait dû le faire.

Quelle était, il y a quelques années, l'opinion de mon ami, le député de Richmond et Wolfe, au sujet du prompt achèvement du chemin? Lors de la discussion du contrat, cet honorable député prononça un bon discours, et la meilleure chose qu'il dit fut une plaisanterie contre le parti auquel j'appartiens. C'était très bien dit. Le premier ministre avait exprimé l'espoir de contempler des hauteurs sereines de l'imagination bien équilibrée, nos chemins de fer circulant à travers notre Nord-Ouest, et cette réflexion fit dire au député de Richmond et Wolfe qu'à moins de modifier nos voies, tout ce que nous entendrons dans l'autre monde sera le sonourd grondement des wagons au-dessus de nos têtes. Nous ne sommes pas dans cette position infernale et nous espérons ne pas y aller.

Dans ce discours, l'honorable député a délibérément exprimé l'opinion que les 90 milles s'étendant de Yale à Port-Moody ne devraient pas être construits d'ici à quelques années, au moins jusqu'à ce que nous ayons terminé la partie s'étendant de Yale à Kamloops. Si vous ne construisez pas cette partie du chemin, ajoutait-il, l'immense impulsion que donnera la politique nationale, les jours prospères provenant de la dépense de sommes considérables que fera le chemin du Pacifique canadien, emplira tellement le coffre public, que nous ne serons pas obligés d'emprunter un simple dollar additionnel. L'honorable député était alors prudent; il désirait pratiquer une sage économie; il voulait déployer cette prudence ordinaire, que devraient posséder tous les membres du parlement.

Procédez de cette manière, disait-il; n'allez pas trop vite; ne touchez pas à la section située entre Yale et Port-Moody jusqu'à ce que vous ayez terminé la partie entre Kamloops et Yale, et tout ce que vous aurez à payer est \$6,700,000, cette année et les trois années suivantes, puis \$3,000,000 par année jusqu'à la fin des dix années du contrat. En agissant ainsi, vous construirez et achèverez au moyen des surplus, et grâce à l'impulsion donnée au commerce, le chemin du Pacifique sans emprunter une seule piastre.

Le ministre des finances nous a dit qu'il se trouvera obligé d'aller en Angleterre. Il ne nous a pas dit pourquoi; mais nous savons qu'il sera obligé d'y aller pour emprunter l'argent nécessaire pour le prêt qui est maintenant demandé, et nous aurons à payer l'intérêt sur cet emprunt. L'honorable député de Richmond et Wolfe est maintenant l'un des plus ardents avocats de ce projet.

M. PATERSON (Brant).

Le ministre des chemins de fer, en 1880, n'a pas proposé que nous procédassions immédiatement à la construction du chemin au nord du lac Supérieur; mais il nous a dit qu'avant un grand nombre d'années, les besoins du commerce requerraient ce chemin.

L'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron), a proposé un amendement. Il désire que nous nommions un comité spécial pour s'enquérir des affaires de la compagnie du Pacifique, avant d'adopter les résolutions. Il demande un comité spécial, parce qu'il croit nécessaire une rigoureuse enquête sur les affaires de la compagnie. Il voudrait plus d'informations au sujet du stock de la compagnie et au sujet du contrat que celle-ci a passé avec la compagnie de construction, et au sujet du montant d'argent dépensé.

Je demanderai aux honorables membres des deux côtés de la Chambre de se poser les questions suivantes et d'y répondre de bonne foi: Connaissez-vous tous les détails qui se rapportent aux transactions de la compagnie? Avez-vous vu les documents, bien qu'incomplets et non encore imprimés, soumis à la Chambre? Etes-vous prêts à voter sur ces simples documents incomplets, lorsque la partie la plus importante des renseignements demandés est retenue? Si les honorables députés répondent honnêtement à ces questions, qu'ils ne sont pas en possession des informations propres à les mettre en état de connaître les opérations de bourse de la compagnie, je prétends qu'ils ne sont pas justifiables de voter les résolutions maintenant soumises. Qu'avons-nous appris par un coup d'œil rapide jeté sur les documents? Nous trouvons que les actionnaires originaires possédaient \$3,000,000 de stock au pair; que subéquemment—j'ignore la date et l'année, mais le mois est indiqué—ils se sont appropriés vingt autres millions (\$20,000,000) à 25 cents dans la piastre.

Et qu'ont-ils fait ensuite? Ils se sont adressés au gouvernement. Et qu'est-ce qu'a fait celui-ci? Le ministre des chemins de fer nous a dit que le gouvernement consentait à garantir 3 pour 100 d'intérêt sur le stock, se montant à \$65,000,000, la compagnie déposant entre les mains de ce dernier une certaine somme d'argent et consentant à déposer une somme additionnelle. Mais cela n'a pas été fait, et la compagnie nous demande, dans les résolutions qui nous sont soumises, de reculer la date du remboursement. Que signifie cette opération? Est-ce une opération justifiable? Le ministre des chemins de fer a admis que le gouvernement avait, légalement parlant, outrepassé ses pouvoirs en garantissant le stock.

Mais qu'est-ce que c'était pour le gouvernement de se mêler à une telle transaction? L'acte eût pu être correct; mais il alarma les hommes accoutumés aux opérations de bourse, et l'effet produit, c'est qu'au lieu d'obtenir le résultat désiré, le stock subit une baisse et tomba dans une plus mauvaise position qu'au préalable, position qui obligea la compagnie de s'adresser au parlement, d'une manière inattendue, je crois, par le ministre des chemins de fer lui-même, et de demander la proposition qui est maintenant devant la Chambre.

Juger de l'effet qui a dû être produit par cette démarche. Je ne dirai pas quel a été cet effet, mais il s'infère. En prenant d'abord \$5,000,000 de stock au pair, puis \$20,000,000 à 25 cents dans la piastre, les actionnaires originaires se sont appropriés \$25,000,000 de stock, qui ne leur a coûté, en moyenne, que \$10,000,000.

Ils se présentent ensuite au parlement pour en obtenir une garantie de 3 pour 100. Comme l'honorable député de Richmond et Wolfe nous a dit, ces actionnaires pouvaient s'attendre à ce qu'au moyen de la garantie, le stock haussât jusqu'à 75 cents dans la piastre. Telle fut la transaction. Ceci eut permis aux actionnaires originaires de vendre leurs \$25,000,000 de stock à 75 cents dans la piastre et de réaliser un énorme profit.

J'ai compris que le ministre des chemins de fer admettait l'exactitude de la prétention du chef de l'opposition,

lorsque ce dernier a déclaré que le gouvernement avait outrepassé son pouvoir en accordant la garantie, dont l'effet attendu était d'élever la valeur du stock à 75 cents dans la piastre, et nous savons que les actionnaires originaires obtinrent les \$25,000,000 de stock à une moyenne de 40 cents dans la piastre. Est-ce cette information, qui puisse sans réserve commander cette compagnie à notre confiance ? Nous avons besoin de plus d'éclaircissements et d'explications sur ce sujet, et je supporte l'amendement de l'honorable député de Huron-Ouest et la position qu'il a prise.

De plus, il est désirable que nous recevions plus de renseignements au sujet des transactions avec la compagnie de construction. J'avoue que je m'embrouille à vouloir comprendre ces transactions au moyen des documents incomplets soumis à la Chambre.

Je soumettrai à la Chambre certains chiffres donnés par l'une de ces pièces, qui n'expose les faits que d'une certaine manière. Ce document, toutefois, démontre qu'il doit y avoir quelque chose d'incorrect dans les chiffres, quelque chose manquant de rectitude et exigeant une explication. Si le ministre des chemins de fer juge à propos de m'écouter, il comprendra l'embarras à l'égard de ce document, et peut-être sera-t-il capable de m'en tirer, avec la connaissance des faits en sa possession, qui me sont inconnus, ainsi qu'aux autres députés.

Nous trouvons dans les documents soumis l'autre jour un état de comptes avec la compagnie de construction. M. Van Horne, gérant général de la compagnie du Pacifique, a fait, dans une conversation tenue en cette ville avec un correspondant du *Mail*, et publiée dans ce journal, une admission. Suivant lui, les compagnies de construction sont loin d'avoir toujours été irréprochables, et il peut plaquer, en aucun temps, quelque soupçon sur une compagnie de construction formée dans des circonstances particulières; mais pour ce qui regarde la compagnie actuelle, tout est correct et inattaquable.

Il peut en être ainsi et je ne le conteste pas; mais un fait remarquable, c'est qu'une compagnie de chemin de fer, ayant une grande entreprise à exécuter, forme une compagnie de construction pour exécuter l'entreprise, et que sur 25,000 actions de cette compagnie de construction, la compagnie de chemin de fer en accapare 21,000. Ceci est, à sa face, une transaction exigeant plus d'explications que nous en avons obtenues jusqu'à présent.

Voici, cependant, un état de comptes avec la compagnie de construction, tel que fourni dans le document dont j'ai parlé:

Diverses pièces justificatives pour fournitures et travaux, \$127,340; Langdon, Sheppard et Cie, \$1,119,528; Thomas Ross, gérant, 1,260,851; total \$2,506,700. Ceci est pour la division ouest. Sur la division Nipissingue, nous trouvons, pour travaux, combustible et fournitures, \$1,359,127; sur la division du lac Supérieur, pour travaux et matériel, \$2,064,608; ou, en additionnant les trois montants, nous avons un total de \$3,910,436.

Nous trouvons ensuite les items suivants:

Matériel et approvisionnements, \$4,184,511; moins le matériel et les approvisionnements remis, \$2,373,620, ce qui laisse un montant net de \$1,790,891. Pour travaux avant la date du contrat de construction, \$78,482; frais de transport, montant déboursé comme arriéré-paié sur le fret, \$103,315; frais de la compagnie du Pacifique, \$1,274,970. En additionnant ces deux montants, nous avons \$1,378,286; et cette dernière somme et les autres items, avec l'avance en argent comptant faite à la compagnie de construction, \$600,000, forment un total de \$9,753,096 payé à cette compagnie de construction, ou si nous laissons de côté l'avance de \$600,000 pour des fins tenues dans l'ombre, sur lesquelles nous n'avons aucune notion, nous avons une dépense de \$9,153,096 faite par la compagnie de construction. Je demanderai au ministre des chemins de fer d'être assez bon

de prêter son attention, un instant, à ce qui me semble difficile à saisir dans ces chiffres.

Je ne veux soumettre à la Chambre rien d'incorrect; mais les honorables députés qui ont parlé, s'accorderont à dire avec moi que le point signalé par moi est un sujet difficile à traiter d'une manière exacte, à cause des informations incomplètes que nous possédons. Mais l'avance en argent comptant sur la division ouest, a été de \$2,506,700; j'ajouterai à cela \$1,493,300 pour la division ouest, pris sur la somme totale de \$1,790,891 pour matériel et approvisionnements. Je fais cela parce que le document ne dit pas comment cet item de matériel et d'approvisionnements est partagé entre les divisions est et ouest. J'ajoute ensuite pour combustible et travaux avant la date du contrat de construction, \$78,482. A l'item pour frais de transport, se montant à \$1,378,286, j'ajoute \$921,518. En additionnant ces items, je trouve un total payé à la compagnie de construction de \$5,000,000 pour travaux exécutés par elle sur la section ouest, du moins selon les chiffres que l'on nous donne.

Vous observerez que sur cette partie occidentale, la compagnie de construction a construit 445 milles de chemin, depuis le commencement, à 45 milles à l'est de Medicine-Hat, jusqu'au sommet. Ceci donnerait pour les \$5,000,000 dépensés sur cette partie, un taux de \$14,500 par mille. Cela comprend le pont sur la Saskatchewan et les travaux exécutés dans les montagnes entre Calgary et le sommet. Puis, le ministre des chemins de fer nous a donné le coût total de la division occidentale, et le montant est de \$17,529,175. Si nous en défalquons \$5,000,000 payés à la compagnie pour les 345 milles mentionnés dans son contrat, nous trouvons que les dépenses faites par la compagnie du chemin de fer du Pacifique même sont de \$12,529,175 sur un parcours de 615 milles, soit un total de \$20,372 par mille, et cela sur la section facile des prairies, dont le ministre des chemins de fer a estimé la construction à \$10,000 par mille. Examinons la chose en nous plaçant à un autre point de vue. Qu'est-ce que devait recevoir la compagnie pour construire ces 345 milles et les 290—ou comme dit le ministre des chemins de fer, les 300 milles à partir du sommet jusqu'à Kamloops? Elle devait recevoir \$17,880,000 en argent et \$25,000,000 en actions, que nous allons estimer à 60 cents au dollar. Cela n'est pas exagéré, puisque mon honorable ami a dit qu'elles rapporteraient 75 cents. Cela nous donne \$15,000,000 pour le stock, ou un ensemble en argent et en stock, de \$32,880,000. Tel a été le marché fait avec la compagnie de construction. Puis nous trouvons que le montant payé à la compagnie de construction pour les 345 milles a été de \$5,000,000.

M. Van Horne dit au correspondant du *Mail*, et le correspondant du *Mail* l'a dit à l'univers, et je suis content qu'il l'ait fait, car cela va servir au débat—M. Van Horne dit que la compagnie va finir pour \$10,000,000 la voie qui parcourt l'espace entre le sommet et Kamloops. En d'autres termes, elle ferait un profit de \$2,780,600 à même la subvention en argent seule, et un profit net de \$25,000,000 en actions. Est-ce que l'honorable ministre des chemins de fer va dire que cette Chambre est prête à voter l'adoption de ces propositions, lorsqu'il a sous les yeux des chiffres qui accusent un pareil résultat?

En cas qu'on dise que je n'ai pas ajouté une juste proportion à cette division ouest pour les approvisionnements et pour les frais de transport, j'ai fait un autre calcul, dans lequel j'ai inclus tout le coût du transport du matériel, des approvisionnements et des travailleurs, jusqu'à cette section ouest, de sorte que je n'ai pas pu du tout faire d'erreur. Voyons ce que cela donne: Avances en argent, \$2,506,700; ajoutez tous les matériaux et les approvisionnements, \$1,790,891; ajoutez tout le travail fourni avant la date du contrat de la compagnie de construction, \$78,482; ajoutez tous les frais de transport, \$1,378,286; et vous avez comme avances payées à la compagnie de construction, un ensemble de

\$5,754,359, Maintenant, M. l'Orateur, j'ai tout mis dans cet état, excepté les deux articles qui sont spécifiquement mis au compte de la division du lac Supérieur et de Nipissingue. Que disent ces chiffres? Le contrat conclu avec la compagnie de construction pour l'exécution des travaux sur la partie ouest stipulait qu'elle devait recevoir en argent, \$17,880,000 pour compléter l'exécution de ce contrat. La compagnie de construction a reçu \$5,754,359, et M. Van Horne dit qu'elle peut construire le reste pour \$10,100,000; de sorte que la compagnie de construction était pour recevoir \$17,880,000 pour des travaux qu'on pouvait faire exécuter à raison de \$15,854,359. Cela donnerait une balance de \$2,025,641 en argent, et, en sus, \$25,000,000 en actions. Et cependant l'honorable ministre des chemins de fer demande que nous procédions à l'examen de ces propositions, et le premier ministre dit que nous devons voter ce soir sur cette question. J'ose dire qu'une forte majorité de cette Chambre n'a pas vu ces chiffres. Je fais peser sur eux la responsabilité que, en présence de ces faits, le vote en faveur de ces propositions fait encourir, et je leur dis qu'il y a des choses étranges dans les chiffres soumis à cette Chambre, et qu'ils devraient se les rendre familiers avant de donner leur vote.

Examinons encore ces chiffres. Le coût total de la division ouest, tel que donné par le ministre des chemins de fer, était de \$17,529,175. Déduisons l'argent payé, d'après mon second calcul, à la compagnie de construction, à \$5,754,359, et nous allons avoir 615 milles de chemin construits dans la prairie par la compagnie même et qui coûte \$11,774,816, ou \$19,143 par mille; pendant que les 345 milles exécutés par la compagnie de construction, en y comprenant le pont de la Saskatchewan et les travaux dans les montagnes, ne coûtent que \$5,754,359, ou seulement \$16,680 par mille. Ces chiffres demandent explication. S'ils sont exacts, la compagnie du chemin de fer du Pacifique a, par quelque manigance, dépensé des millions de dollars de plus par mille en construisant la partie facile des prairies, que ce qu'on a payé à la compagnie de construction pour construire une partie considérable de la voie qui passe à travers un district où les travaux sont dispendieux. C'est là une des alternatives que j'offre au gouvernement, et l'autre, c'est qu'on a donné à la Chambre des chiffres qui ne sont pas exacts; ou, s'ils sont exacts, ils demandent à être expliqués et à être grossis d'une façon ou d'une autre.

J'arrive maintenant à un autre point de vue pour examiner cette affaire. Je veux faire remarquer à l'honorable ministre des chemins de fer et aux membres de la Chambre que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a reçu du parlement du Dominion plus que l'argent suffisant pour construire la ligne qu'elle a faite en vertu du contrat, sans y avoir mis un seul dollar à elle et en ayant des millions en sus.

Je trouve une chose remarquable dans ce débat. Je remarque que les honorables députés de la droite, dans leur critique des discours des honorables membres qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, ont eu honte des chiffres fournis par l'honorable député de Lambton-Est (M. Fairbank). Un des honorables députés s'est oublié au point—et je vais lui accorder ce mérite qu'il s'est oublié—d'essayer à détruire la force du raisonnement de cet honorable membre, en lisant un extrait d'un journal qui n'avait pas de rapport à cette question, mais était propre à mettre dans l'esprit des honorables députés que le représentant de Lambton-Est n'avait pu rien démontrer par son raisonnement. C'était une manière facile, sinon honorable, pour cet honorable monsieur, de tourner autour du raisonnement de l'honorable député de Lambton-Est, mais jusqu'à présent, on n'a fait face ni à ses exposés ni à son argumentation. La preuve qu'ils valaient la peine d'être examinés, c'est qu'ils ont excité l'attention de l'honorable ministre des chemins de fer. Je me propose de suivre le même mode de raisonnement. Si nos chiffres diffèrent, c'est parce qu'il y a une légère différence entre les chiffres

M. PATERSON (Brant).

publiés dans les journaux, dont il a été forcé de se servir, et les miens, qui ont été pris dans le rapport. En substance, ce sont les mêmes, et que prouvent-ils? Le rapport officiel qui a été déposé, appuyé de la déclaration de l'honorable ministre des chemins de fer lui-même, donne le montant dépensé par la compagnie sur la ligne-mère—et remarquez-le, dans la discussion de cette question, nous devons nous limiter à la ligne-mère et au contrat conclu avec la compagnie. Nous n'avons pas conclu un contrat avec elle pour acheter des chemins à l'est, à l'ouest, ou qui gagnent le bord de la mer. Nous n'avons pas conclu un contrat avec la compagnie pour faire construire des embranchements ici, là et partout, mais une ligne mère allant de Callander à l'océan Pacifique, et nous devons nous borner aux opérations de la compagnie faites en vertu de ce contrat. Le coût total tel que donné par le ministre des chemins de fer et tel qu'il appert au rapport, de cette ligne-mère, est de \$23,078,951. Maintenant, qu'a-t-elle reçu du gouvernement seul, laissant de côté les dotations de Winnipeg et des autres villes; laissant de côté les recettes provenant de la vente du stock et d'autres sources? Elle a reçu \$12,289,212 en argent; elle a réalisé au moyen de la vente des terres, 3,753,400 acres, à \$2.36, soit \$8,858,024.

Puis il y a le revenu provenant de la terre vendue non comprise dans les opérations au sujet des bons représentant la valeur des terres concédées—comme dit le rapport, je suppose que cela veut dire les emplacements de villes, \$447,775—formant un ensemble reçu du gouvernement du Dominion, sans y avoir mis un seul cent à elle et sans y comprendre les dotations des municipalités ni les recettes produites par la vente du stock, ni rien de la sorte, un ensemble de \$21,625,011 en argent. Cela lui laisse \$1,453,940 pour payer le coût total, et chaque dollar qu'elle a à appliquer à la construction de la ligne qu'elle a entrepris de faire. Cependant, ces messieurs viennent à nous et nous demandent de l'aide!

Dans ce calcul, je n'ai supputé que le produit des terres vendues, et je n'ai pas essayé de calculer la valeur des terres qu'elle aurait pu vendre en demandant un prix raisonnable et en mettant des restrictions moins gênantes pour la population du Nord-Ouest. Voyons les dépenses qu'elle a faites et les recettes totales qu'elle a encaissées venant du gouvernement. L'ensemble des dépenses a été de \$23,078,951. Elle a reçu du gouvernement \$12,289,212; elle a reçu de la vente de 3,753,400 acres, à raison de \$2.36 l'acre, \$8,858,024, et de la vente des emplacements de villes, etc., \$477,775; et elle a encore gardé 10,002,305 acres de terre qu'elle a reçus et que j'estime, dans cette supputation, non à \$2.36, mais à \$2, laissant de côté ces 36 cents pour défrayer le coût et les charges. Cette terre va lui rapporter \$20,004,610. En d'autres termes, les recettes de la compagnie venant du gouvernement seul se sont montées à \$41,629,621; défalquons de cela la dépense telle que donnée par l'honorable ministre des chemins de fer, \$23,078,951, et on trouve que sur le montant donné par le gouvernement du Dominion pour l'ouvrage exécuté, sans y comprendre les recettes produites par la vente du stock ou provenant d'aucune autre source, elle a fait un profit de \$18,550,670. Mais l'honorable ministre peut dire que je ne comprends pas en cela le matériel de roulement; il faut qu'elle fournisse le matériel de roulement. M. l'Orateur, quand on fait un contrat pour la construction d'un chemin, le coût du chemin ne comprend pas le matériel de roulement. Mais je me propose d'accorder au ministre des chemins de fer le maximum qu'il peut demander—et je soutiens qu'il n'a pas le droit de le demander—et je vais ajouter à la dépense totale faite sur la ligne-mère l'ensemble du coût du matériel de roulement, \$5,130,792. Que trouvons-nous? Nous trouvons que nous avons payé chaque dollar qu'elle a appliqué à la ligne-mère, en y comprenant son matériel de roulement, et elle fait encore un profit de \$12,419,878. Je mets l'honorable ministre au défi de prendre ces chiffres, de se borner au contrat,

et de trouver s'il le peut, un résultat autre que celui que j'ai donné.

Tout ce déboursement de fonds déposés entre les mains du gouvernement et d'argent appliqué à l'acquisition d'autres chemins sont des choses tout à fait en dehors de la question. Ce que nous avons à examiner, c'est le contrat, et le contrat seulement. Ce qu'il nous faut considérer, c'est l'argent dépensé sur le chemin qu'elle a entrepris de construire par un contrat conclu avec nous, et en considérant cela nous trouvons que le gouvernement du Canada a payé tout ce qui a été ainsi dépensé, et qu'en sus la compagnie a fait un profit de plus de \$12,000,000. Je ne désire pas fatiguer la Chambre avec d'autres chiffres ni de prendre beaucoup plus de son temps.

M. RYKERT. Très bien !

M. PATERSON. En vérité, j'ai réussi à lasser le député de Lincoln. Mais si j'ai réussi à le fatiguer au point où il m'a fatigué hier soir, je le plains du plus profond de mon cœur. Je ne prétends pas avoir fait un discours aussi éloquent que celui de l'honorable député—ses discours sont toujours éloquents, car ils contiennent toujours un très petit nombre de mots à lui. Il ne donne pas à la Chambre le bénéfice de ses propres idées; mais il a une manière heureuse d'exprimer les vues de gens plus intelligents et plus habiles—naturellement je ne parle pas de moi—qui ont porté la parole de ce côté-ci de la Chambre, et les honorables députés de la gauche n'objecteraient aucunement à ses citations, s'il voulait seulement faire preuve d'un peu plus de franchise, et si en lisant les commentaires éloquents que font de temps à autre l'honorable chef de l'opposition et d'autres messieurs, il disait à quoi ils se rapportent, et s'il ne donnait pas à leurs énoncés une portée qu'ils n'ont pas et s'il ne les présentait pas sous une forme différente. Je suis content de voir qu'il est le seul député de la droite qui soit fatigué, ou qu'aucun autre député de la droite n'ait manifesté sa fatigue, parce qu'ils ont plus de respect pour mes sentiments que l'honorable député de Lincoln, et j'ose dire que, si fatigués que l'honorable député de Lincoln et d'autres puissent être, ils ne m'ôteront pas le droit de dire un mot ou deux pour la défense du parti auquel j'appartiens et que les honorables messieurs de la droite ont tenté de décrier. Les honorables messieurs de la droite qui, à défaut d'arguments, ont pris le ton de la colère afin de ravalier les députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, pour ce qu'on appelle leur manque de patriotisme, devraient savoir, lorsqu'ils portent une pareille accusation—s'ils parlent de ce patriotisme qui seul est digne du nom, et qui réside, je crois, dans le cœur des honorables députés qui siègent de ce côté-ci—ils s'efforcent autant qu'il est en leur pouvoir de nous insulter.

Vous avez cru de votre devoir, M. l'Orateur, de rappeler à l'ordre des honorables membres de cette Chambre qui, dans la chaleur de la discussion, se sont servis de certaines expressions à l'adresse de quelques-uns de nos adversaires dans la Chambre, mais je pense que vous conviendrez avec moi qu'un député ne peut employer un langage plus insultant à l'adresse d'un autre—s'il comprend vraiment ce que c'est que le patriotisme—que lorsqu'il l'accuse d'en manquer; mais lorsque les honorables membres de la droite nous accusent de manquer de patriotisme, veulent-ils parler de ce patriotisme dont l'honorable député de Queen a parlé comme de la dernière ressource du coquin? Il a été décrit de la même façon, me dit-on, bien que je n'aie pas eu le plaisir de l'entendre, par un gentleman ayant presque autant de culture et d'intelligence que l'honorable député de Queen qui a parlé dans l'*Opera House* l'autre soir—je veux dire Mathew Arnold—qui en a donné la même définition. Si c'est ce genre de patriotisme dont ils nous accusent de manquer, nous nous reconnaissons coupables et nous nous en glorifions. Nous n'admirons pas cette sorte de patriotisme qui emplissait la poitrine d'un certain major habitant l'Etat

du Mississippi. Comme les honorables députés de la droite, ce monsieur aimait beaucoup à faire parade de son patriotisme. Son amour inaltérable pour la constitution, son amour inaltérable pour les Etats-Unis, il en parlait un peu plus fort surtout quand il était surpris à faire quelque opération qui demandait de l'ombre. Il mourut, et un de ses amis faisant son oraison funèbre, dit: "Je me rappelle un incident touchant de la vie de notre ami défunt. A une certaine époque, l'ami qui est parti était président et caissier de la banque d'épargne de Wolfsburg, et la banque d'épargne est tombée en déconfiture; un comité de déposants se rendit auprès de lui et lui demanda ce qu'étaient devenus les fonds qu'ils avaient confiés à l'institution. Notre ami défunt se dressa dans toute sa grandeur, et, le cœur gonflé de patriotisme, il dit: "Messieurs, je ne me souviens pas de ce que j'ai fait des fonds, mais je ne puis laisser échapper cette favorable occasion de vous assurer de mon inaltérable dévouement à la constitution et aux lois des Etats-Unis, ainsi qu'au drapeau qui flotte sur nos têtes." Tel peut être le genre de patriotisme qu'on trouve au cœur des honorables députés de la droite.

A tout événement, c'est le genre de raisonnement dont ils se servent. Ils se lèvent pour débattre une question, question sérieuse, question financière, question de haute importance, question de savoir si nous allons augmenter notre dette publique de près d'un cinquième de plus que ce qu'elle est maintenant; ils se lèvent pour discuter la chose, sans avoir jamais pris, à en juger d'après leurs énoncés, la peine de lire les rapports particuliers à nous soumis, et ils pensent qu'ils raisonnent, ils pensent qu'ils nous répondent suffisamment si, lorsque nous leur disons: "Avez-vous lu les rapports qui ont trait à la question? connaissez-vous quelque chose de cette opération de bourse?" ils nous disent: "Oh non; nous n'avons pas besoin de savoir, tout ce que nous voulons savoir, c'est que notre dévouement au drapeau est inaltérable; nous sommes des patriotes." Si nous leur disons: "Êtes-vous prêts à fermer les yeux et à voter ce prêt d'argent en aveugles?" Ils répondent: "nous ne nous occupons pas de l'argent; mais nous vous assurons qu'il y a dans notre cœur un sentiment de patriotisme qui ne s'éteint pas." Si c'est là le patriotisme dont les honorables messieurs nous parlent, alors nous dirons que nous ne l'avons pas de ce côté-ci de la Chambre, et nous ne désirons pas l'avoir; car, s'il y a une chose de plus dégoûtant et de plus révoltant; s'il y a une chose de plus nauséabonde qu'une autre, c'est de voir un homme qui, incapable de soutenir son propre raisonnement, cherche à couvrir du manteau du patriotisme un de la religion des crimes et des méfaits dont il sent s'être rendu coupable.

Mais si l'on parle du patriotisme qui est le vrai patriotisme, si l'on parle de cet amour du pays qui doit être cher au cœur de tout citoyen d'une nation libre, si l'on veut accuser les députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre de manquer de ce patriotisme, je leur rejette l'accusation et les défie de faire la preuve, soit en paroles, soit en actions. Je ne les accuse de rien de pareil. Je leur rappelle seulement qu'ils ont fait deux énoncés, dont l'un doit être faux, je crois. Ils accusent le parti libéral et la presse libérale—et ils admettent sa puissance pour le mal sinon pour le bien—de décrier et de détruire ce pays, d'avoir pris part aux tentatives faites pour faire sombrer le crédit de la compagnie, de calomnier notre pays et d'empêcher les immigrants d'y venir, et de faire beaucoup de tort à la patrie. Ils nous accusent de cela parce que nous signalons quelques choses qui se passent dans ce pays et qui ne sont pas bien, d'après nous; parce que nous disons qu'il y a un monopole de chemin de fer qui tient sous son étreinte des hommes qui devraient être libérés, dans la région du Nord-Ouest, et ils disent que nous faisons tort à notre pays en signalant le mal qui existe.

Quel doit donc être l'effet des déclarations de ces honorables messieurs au sujet du bien-être qu'on goûte dans ce

pays, s'ils croient ce qu'ils disent ou s'ils pensent que quelque autre va le croire, alors qu'ils proclament partout, à toute la population du globe, que la moitié de la population du Canada et la partie la plus influente de la presse canadienne sont dépourvues de tout esprit de patriotisme et travaillent à la destruction de leur pays. Voilà ce que font les honorables messieurs. Il faut qu'ils pensent que personne ne croira ce qu'ils disent, car, sans cela, ils cesseraient pour toujours de dire que le parti libéral et la presse libérale décrient leur pays.

Car si les gens les croyaient, ils feraient de cette façon plus de tort au pays que de n'importe quelle autre manière. Les gens viendraient de préférence dans un pays où il y a un monopole autorisé par un article de la loi et par une charte que dans un pays où la population serait divisée et dont la moitié chercherait à détruire le pays qu'elle habite. Ils savent cela ; en portant leur accusation, ils ne cherchent qu'à couvrir une chose qu'ils ne peuvent défendre d'après son mérite, et je poserais aux honorables messieurs cette question : s'ils veulent montrer cet esprit de patriotisme qu'ils disent assister dans leurs cœurs avec tant d'intensité, comme ils nous accusent de manquer de patriotisme et disent que nous n'en parlons que lorsque nous sommes de ce côté-ci de la Chambre, et que nous faisons tant de tort au pays, pourquoi ne pourraient-ils pas, parlant des professeurs de leurs âmes patriotiques, dire : " Il est vrai que nous sommes sur les banquettes du trésor ; il est vrai qu'il est bon d'être ici ; mais nous sommes animés d'un tel esprit de patriotisme que, vu que nous pouvons faire cesser vos clameurs anti-patriotiques en vous cédant les positions que nous occupons, nous allons en partir et vous inviter à prendre nos places ? "

Ils ne sont pas capables de cette sorte de patriotisme ; mais ils resteront dans leurs positions ; ils s'attacheront à leurs banquettes ; ils proposeront des projets de législation d'une valeur contestable — et qui, dans mon esprit, sont d'un mérite plus que contestable pour les vrais intérêts du pays — ils chercheront à combler les vides de leurs raisonnements en s'échappant — j'emploie le mot à dessein — de maltraiter les hommes qui siègent en face d'eux, qui sont leurs pairs dans le parlement et ont droit d'exprimer leurs vues, et ils le font, croient-ils, consciencieusement et pour les meilleurs intérêts du pays.

On nous a dit que nous n'étions qu'une petite bande de ce côté-ci de la Chambre, que nous n'étions qu'un parti avec lequel il ne valait pas la peine de discuter, car nous sommes qu'une petite poignée, et maintes et maintes fois ces honorables messieurs de la droite n'ont pas cru au-dessous de leur dignité de se lever et de faire voir notre petit nombre et tâcher de nous rebaisser à cause de cela. Le député de Lincoln (M. Rykert) n'a pas hésité à le faire hier soir. Il a parlé dans les termes les plus offensants du député de Huron-Sud ; il a parlé de lui comme d'un homme qui avait perdu son élection et ne pouvait trouver un siège dans la Chambre. Il n'a pas pu se faire élire dans son comté, mais pourquoi ? A cause d'un acte qui devrait amener le rouge de la honte sur le visage de l'honorable député. Ne sait-il pas qu'il faisait partie de ceux qui, dans le dernier parlement, ont employé leur force comme majorité pour perpétuer et pour mettre dans le statut, pour édicter et pour insérer dans le statut du Canada, une loi qui devrait, dit-on, M. l'Orateur, amener le rouge de la honte sur le visage de tous ceux qui ont voté en faveur de cet acte de législation, à chaque fois qu'ils en entendent parler. Elle a été conçue dans un esprit de — je ne sais pas si le mot lâché est permis dans le parlement ou non — mais c'est une loi conçue dans cet esprit qui manque du caractère de loyauté si cher à tous les Anglais. Quand, grâce à leur nombre écrasant, ces honorables messieurs ont présenté une mesure qui avait été méditée jour et nuit et dont la délibération, m'a-t-on dit, a été présidée par l'honorable ministre des douanes dans un comité secret, présentée dans les derniers jours de la session,

M. PATERSON (Brant).

votée par une majorité de cette Chambre et par laquelle chacun des membres de l'opposition dans la province de l'Ontario a été atteint autant que possible, parce qu'on n'osait pas faire face au parti libéral devant les électeurs du pays.

Je demande, M. l'Orateur, si le mot lâché ne semble pas être appliqué à cet acte. Et nous entendons l'honorable député de Lincoln (M. Rykert) dire à l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) qu'il a été hors de cette Chambre durant une session ! Et pourquoi pas ? Son comté n'a pas été comme le mien et ceux de beaucoup d'autres dans cette Chambre, n'a pas été remodelé, mais il a été enlevé tout à fait ; et il a été si bien enlevé qu'en parlant, hier soir, l'honorable député lui-même ne paraissait pas savoir qui représentait Huron-Ouest ; et quelques honorables messieurs siègent en cette Chambre, non de par la volonté du peuple, mais parce qu'on a promulgué une loi en vertu de laquelle le sentiment de la population ne pouvait être exprimé d'une façon exacte ; c'est pour cela qu'elle n'a envoyé qu'une petite minorité dans cette Chambre pour représenter la presque majorité. Oui, l'honorable député de Lincoln a été un de ces messieurs. M. l'Orateur, je vous dis à vous, que c'eût été mal de la part des députés de la droite, en y comprenant l'honorable député de Lincoln, s'ils avaient tout simplement fait la chose avec l'esprit de poltronnerie auquel ils étaient en proie ; mais ils sont allés devant les électeurs à la dernière élection après avoir eu soin, comme ils l'ont fait généralement, de faire ajouter du terrain conservateur à leurs propres comtés, afin de garder leurs mandats. Je crois, M. l'Orateur — on peut me reprendre, je puis me tromper, mais je pense que je ne me trompe pas — je crois que cet honorable monsieur siège ici ce soir comme représentant du peuple en vertu de l'acte de remaniement monstrueux qui lui a donné la force qu'il n'aurait pas eue autrement.

M. RYKERT : L'honorable député se trompe du tout au tout. J'aurais eu une majorité de soixante-quinze dans le vieux territoire.

M. PATERSON : J'ai dit que je pouvais me tromper. J'ai hésité à porter l'accusation, parce que je n'étais pas sûr. Je ne suis donc pas dans la position de quelqu'un qui a quelque chose à rétracter. Mais ce que j'ai dit, en reconnaissant que j'étais sujet à l'erreur, a été entendu des honorables membres de la Chambre, ainsi que ce qu'il a dit. Le rapport de l'élection générale de 1878 peut s'obtenir facilement et fera voir les townships que comprend aujourd'hui son comté, et nous pouvons voir par les altérations opérées par l'acte, que l'honorable député a dû avoir plus de force. Et s'étant rendu plus fort de cette façon, il a le courage de se lever ici et de dire aux honorables membres de l'opposition qui ont perdu leurs mandats à cause de cette législation, qu'ils ne représentent pas le peuple. S'il avait le moindre sentiment en lui-même, il serait le dernier homme à essayer de lancer des insultes d'un côté à l'autre de la Chambre.

Il y a à côté de lui des honorables messieurs qui siègent en vertu de l'acte de remaniement monstrueux. Ils n'ont pas osé aller devant leurs électeurs avant de s'être fortifiés par cette législation. Mais, M. l'Orateur, ils sont allés plus loin que cela. Non contents de prendre soin d'eux-mêmes, ils ont décidé que les membres de l'opposition qui avaient à retourner devant leurs commettants, y iraient attachés par les liens législatifs qu'ils ont mis pour leur faire livrer un combat inégal. Malgré tout cela, il y a encore une bande de libéraux dans le parlement qui sont inébranlables et ne sont pas découragés en présence du nombre écrasant de leurs adversaires ; qui se leveront à chaque fois, et qui, lorsqu'ils verront présenter par ce gouvernement une mesure qu'ils croiront contraire aux intérêts du pays, se leveront, et dans le style parlementaire, mais avec toute la force et toute la vigueur qu'ils ont, s'opposeront à cette mesure ; et s'ils n'y font pas une opposition qui réussisse,

ils n'auront pas, dans tous les cas, à l'avenir, à regretter de n'avoir pas fait tous leurs efforts pour accomplir leur devoir.

J'espère M. l'Orateur, qu'avant que ce débat soit clos, on trouvera que non-seulement les membres du parti libéral auront critiqué ces propositions, mais qu'il y aura aussi plusieurs membres de la droite qui, après avoir pesé la responsabilité qui repose sur eux, sachant en conscience qu'ils ne paissent à peine quelque chose des opérations de la compagnie, voteront en faveur de l'amendement de l'honorable député de Huron-Ouest, qui ne dit pas que nous n'accorderont pas l'argent à la compagnie, mais qui dit: Avant de le faire, il est nécessaire d'avoir un comité qui s'enquière pleinement des opérations de cette compagnie et fasse rapport de sa situation à cette Chambre. Je voterai avec plaisir en faveur de cet amendement.

M. ROSS: En me levant pour porter la parole à la Chambre au sujet de ces propositions, j'éprouve beaucoup d'hésitation, vu que je suis un jeune député et que tant d'orateurs habiles m'ont précédé. Mais quand nous considérons l'importance de cette question pour le Nord-Ouest, et quand nous voyons que les intérêts du Nord-Ouest sont si quasi identiques à ceux de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, je crois qu'il n'est que juste qu'on entende quelque représentant du Nord-Ouest parler au sujet de ces propositions. Il a été dit beaucoup de choses au sujet du Nord-Ouest par quelques honorables messieurs qui ne sont pas complètement au fait. Je me propose de signaler quelques erreurs dans lesquelles ils sont tombés. Quand cette charte a été octroyée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, le gouvernement avait complété une ligne de chemin de fer depuis Emerson jusqu'à Selkirk, et à l'est de cet endroit jusqu'au lac Travers, et depuis Winnipeg, à l'ouest, jusqu'au Portage-la-Prairie. Du moment que la compagnie a été nantie de cette charte, elle a commencé la construction d'un chemin, depuis le Portage-la-Prairie, avec une rapidité qui a été une cause d'orgueil pour la population du Nord-Ouest.

Je pense que l'honorable député de Huron-Sud a dit que c'était un grand désavantage pour la population du Nord-Ouest, que ce chemin de fer ait été construit avec tant de rapidité. Jusqu'à un certain point, il est dans le vrai. Pour ceux qui étaient dans le Nord-Ouest avant l'octroi de la charte à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, ça été une cause de mécontentement et de murmure; et pour cette raison, qu'avant l'octroi de la charte, il y avait deux courants d'immigration qui se jetaient dans le pays, à partir de Winnipeg: l'un allant au sud-ouest en gagnant la montagne de Rembion et la montagne à la Tortue, et l'autre par le Portage-la-Prairie en gagnant la rivière aux Coquilles. Les gens qui se sont rendus là s'attendaient à avoir un chemin de fer qui passerait à leurs portes. Les gens du sud-ouest s'attendaient à ce que le chemin de fer alors sous le contrôle de M. le sénateur Schultz passerait à leurs portes; et la population du Nord-Ouest s'attendait à ce que le chemin de fer passerait chez elle, parce que sur les cartes du gouvernement la trace de la ligne du chemin de fer indiquait qu'elle courrait dans cette direction, et les gens s'étaient établis en cet endroit.

Quand les travaux de construction ont commencé, les gens, au lieu de se jeter dans la direction du Nord-Ouest, se sont établis le long de la ligne du chemin de fer. Quel a été le résultat? Les gens qui étaient déjà établis, au lieu de trouver les marchés, n'en ont trouvé aucun. Non-seulement il n'y avait pas de marchés auquel conduisait le chemin de fer, mais ils ne pouvaient pas vendre leurs produits comme auparavant aux colons qui arrivaient. J'admets que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a à veiller à ses devoirs et à ses intérêts plus qu'aux intérêts de ceux qui ont les premiers colonisé cette contrée. L'intérêt qu'elle avait à servir était l'intérêt de tout le Canada. Elle avait à con-

struire un chemin de fer d'un océan à l'autre aussi rapidement que possible; et par cette rapide construction elle a développé un pays qui autrement ne l'aurait pas été comme il l'est. C'est là une considération très importante, si on regarde la chose au point de vue du Canada. Quelques honorables messieurs ont dit que c'était là un désavantage. Je conviens que cela a été désavantageux aux premiers colons, mais non pas aux nouveaux colons ni au Canada en général.

L'honorable député de Cardwell (M. White) a dit une chose que j'ai regretté de lui entendre dire, vu que le journal qu'il contrôle et qu'il rédige s'est montré assez juste envers le Nord-Ouest ces dernières années, autant que j'ai pu suivre la ligne de conduite de ce journal. L'honorable député a fait, l'autre soir, usage d'une expression que, comme j'ai dit, j'ai été peiné d'entendre, car lorsque l'honorable député l'a employée, il ne parlait pas du fond de son cœur; mais en parlant de la sorte il réveillait les préjugés de certains gens dans le Canada oriental. Lorsqu'il a comparé la population du Nord-Ouest aux premiers colons de l'Ontario, il a oublié qu'ils étaient placés dans des positions tout à fait différentes. Nous sommes actuellement à la fin du dix-neuvième siècle. Quels ont été les premiers colons du Canada? Des gens qui devaient quitter l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande pour laisser la place aux éleveurs de moutons. L'honorable monsieur a dit qu'il avait entendu parler des premiers temps de la colonisation dans l'Ontario. Je n'en ai pas entendu parler, mais j'ai expérimenté moi-même les difficultés, et je sais ce que les premiers colons ont eu à faire. Les colons qui sont partis du nord de l'Ecosse ont eu à laisser la terre aux éleveurs de moutons, et, en partant, ils ont vu la fumée qui s'échappait de leurs maisons incendiées et dans lesquelles leurs ancêtres étaient nés. Ils ont traversé l'océan dans un voyage de trois mois. Quand ils sont arrivés de ce côté-ci, le pont était rompu, et il y avait devant eux le défilé ou le succès. Ces gens ont colonisé la province de l'Ontario et l'ont faite ce qu'elle est aujourd'hui. Mais à cette époque les Etats-Unis n'offraient pas à l'immigration des champs comparables à ceux de l'Ontario. A cette époque, leur Grand Ouest était un livre scellé et était inconnu; mais aujourd'hui, quand nous invitons les gens à se rendre dans le Nord-Ouest, nous avons des concurrents dans les Etats de l'Ouest et du Nord-Ouest, qui offrent des avantages égaux et semblables à ceux de notre pays, un climat meilleur et des conditions plus favorables, mais non un sol aussi fertile, et nous devons profiter de nos avantages.

Quand le premier colon est venu dans l'Ontario, il s'est fait une maison pour lui, bien que plusieurs aient, de cette façon, creusé leur tombe. Quel capital leur fallait-il? Leur seul capital consistait en une hache, une herse et quelques autres articles de valeur insignifiante, et même pour ces objets il n'y avait pas ce politique nationale. Ils se mirent à l'œuvre, construisirent des cabanes, firent la récolte, et l'hiver, ils purent aller gagner de l'argent dans les chantiers, et il ne leur fallait pas grand'chose. Que faut-il au colon du Nord-Ouest?

Il a besoin de bois à raison de \$25 ou \$30 par M. pour sa maison; de fil de fer pour des clôtures; des poteaux et toutes sortes d'instruments aratoires; et ce sont là les difficultés que les gens du Nord-Ouest ont à surmonter et qu'on n'a jamais éprouvées dans l'Ontario. Je demanderai à l'honorable député s'il serait content de retourner aux jours du passé et de voyager en diligence, parce que son père l'a fait.

S'il y avait aujourd'hui une grève sur la ligne du Grand-Tronc, qu'il y eût une élection pendant dans Cardwell, et que les électeurs fussent très déçus de voir l'honorable monsieur visiter la division électorale, serait-il content de prendre une diligence, parce que son père voyageait ainsi dans l'Ontario? Je crois que non. Nous devons offrir dans le Nord-Ouest des avantages semblables à ceux qu'offrent les Américains, et c'est ce que nous nous efforçons de faire.

en ouvrant le pays et en faisant, au sujet des terres, des lois et des règlements qui conviennent aux colons.

On a beaucoup parlé des fausses représentations de la presse. Comme réformiste du Nord-Ouest, je suis très sensible sur ce sujet. Je dis que la presse réformiste d'Ontario a représenté le Nord-Ouest sous un faux jour. J'ai fait remarquer aux principaux membres de la presse qu'ils représentent un pays sous un faux jour et qu'ils se montrent injustes non seulement envers ce dernier, mais envers le cultivateur, et que s'ils adoptaient une autre ligne de conduite, les neuf dixièmes des habitants du Nord-Ouest seraient tout à fait d'accord avec le parti de la réforme. Mais ils ont adopté une ligne de conduite entièrement opposée.

Le *Globe*, principal organe des réformistes, a été l'un des premiers à défendre les intérêts du Nord-Ouest, et il a montré le grand avenir réservé à cette contrée. Mais ce journal a changé. Après la passation du contrat du chemin de fer canadien du Pacifique, quelques-uns des journaux, je ne dirai pas tous, représentèrent le pays sous un faux jour.

L'hiver dernier, le *London Advertiser*, un des journaux réformistes les plus influents, mit en circulation une nouvelle à l'effet que toute une famille de ma division électorale s'était gelée à mort. Il disait qu'un ouragan avait sévi, pendant lequel cette famille, manquant de bois, s'était gelée à mort. Il mentionnait le nom de l'homme et l'endroit d'où il venait—dans Ontario. La vérité resta longtemps sans être découverte. Le principal journal réformiste du Manitoba, le *Free Press*, de Winnipeg, se mit avec vigueur et énergie à l'œuvre pour découvrir jusqu'à quel point la nouvelle était vraie. Il découvrit qu'il n'y avait personne de ce nom dans la division en question. Cette homme demeurait à Winnipeg; il vivait confortablement avec sa famille; aucun d'eux n'avait jamais vu un ouragan, ils n'avaient jamais manqué de bois, et chaque fois qu'ils en avaient besoin, ils allaient en acheter sur le marché. J'ai constaté que ce mensonge n'avait pas été répandu seulement dans Ontario; mais, lorsque j'étais en Angleterre, l'été dernier, on le faisait circuler par tout le Royaume-Uni, et il était reproduit par les journaux.

L'automne dernier, lorsqu'on disait que les gelées avaient causé des dommages considérables dans le Nord-Ouest, le même journal se fit un honneur d'être l'un des premiers à faire bien connaître que le Nord-Ouest avait souffert des dommages considérables. Cette rumeur fut mise en circulation pour des fins d'intérêt personnel, dans le but de réaliser quelques centaines de mille dollars en achetant du grain dans le Nord-Ouest. C'était faux, quant au montant des dommages réellement causés par la gelée. Cette nouvelle fut d'abord mise en circulation par le plus grand acheteur de grains du pays. Elle fut conçue dans l'avarice et enfantée dans l'iniquité, suffisamment habillée et fournie, et fut lancée dans le monde par une mesquine presse de parti. Elle fut d'abord mise en circulation ici; on la répand actuellement dans toute l'Angleterre, et elle est reproduite par la presse de l'Europe. Ce journal disait :

Une des raisons pour une récolte de blé considérable au Nord-Ouest c'est la lenteur avec laquelle il mûrit, mais ceci est entièrement dû au fait que la terre gèle à une grande profondeur, et qu'elle met tout l'été à dégeler. En conséquence la température du sol est très basse durant tout l'été, et le risque que court la moisson à cause des gelées est plus grand en proportion. Si votre correspondant pouvait prouver qu'il n'y a pas de plus grands risques là qu'ici, il prouverait en même temps que la nature productive du pays, comme région à blé, a été grossièrement exagérée.

Je me hâterai de déclarer que l'argument de l'écrivain est faux. Il dit d'abord que la terre gèle à une grande profondeur. Mais c'est pour cette raison même que nous avons une moisson abondante. L'expérience démontre qu'en Russie, le pays d'Europe qui produit le plus de blé, lorsqu'il y a peu de neige et qu'il gèle beaucoup durant l'hiver, la récolte de blé est abondante l'été suivant. On voit la même chose dans le Minnesota. Au Nord-Ouest, le sol gèle sans doute à une grande profondeur, et lorsque arrive la saison

M. Ross

des chaleurs il dégèle, ce qui active la croissance du grain, et c'est pour cela que ce dernier pousse plus rapidement au Nord-Ouest que dans aucune partie du Canada. Tout l'argument est faux, M. l'Orateur. Le même journal continue ailleurs :

Lorsque notre correspondant dit que la moyenne de la récolte du blé dans le Manitoba et le Nord-Ouest sera de vingt minots par acre, nous croyons qu'il se trompe du tout au tout. Nous sommes sûrs que la récolte du blé d'automne de cette presque l'occidentale ne sera pas de dix minots par acre, et nos informations nous convainquent que l'estimation de notre correspondant est tout à fait erronée. Un cultivateur des environs de la montagne à la Tortue nous informe que la moyenne de sa récolte sera cette année d'environ douze minots, et l'on rapporte qu'au delà des limites du Manitoba la récolte s'élèvera, dans quelques endroits, jusqu'à vingt minots, mais que dans d'autres endroits elle sera beaucoup moins forte. Mais il importe peu que l'on croie que cette moyenne sera plus élevée ou moindre. Cela ne peut changer le résultat.

Qu'est-ce que la moyenne de la récolte d'un seul cultivateur a à faire avec celle de tout le pays, ou la moyenne de la récolte de la péninsule occidentale avec la récolte du Manitoba? Je vais parler de ces dommages causés par la gelée.

Le chef de l'opposition s'est servi d'une expression que j'aurais désiré lui voir expliquer. Il a dit qu'une certaine partie de cette contrée était sujette aux gelées. Or, j'aimerais à lui demander à quelle partie du pays il fait allusion, car notre territoire s'étend jusqu'à l'Océan Arctique, et il se peut qu'il veuille parler de la rivière Mackenzie. Ou veut-il dire que ce qui arrive une fois peut se répéter? Si c'est là ce qu'il veut dire, j'accepte la déclaration, parce que cette gelée s'est non seulement fait sentir chez nous, mais elle a eu lieu beaucoup plus au sud, jusqu'à dans l'Iowa et dans d'autres Etats où il n'avait jamais gelé auparavant. Si c'est là ce qu'il veut dire, alors il n'y a pas que le Nord-Ouest qui soit sujet aux gelées, mais une grande partie de ce continent y est exposée, et cette contrée n'est pas plus exposée à souffrir des gelées que ne l'est aucune autre partie du Canada. Neuf fois j'ai vu la moisson au Nord-Ouest, et jamais auparavant je n'y ai vu les effets de la gelée. J'ai vu des fleurs délicates croître dans mon jardin à la fin de septembre, et même jusqu'au 5 octobre. L'an dernier, toutefois, c'était différent; mais, comme je l'ai dit, ça été une année exceptionnelle, non-seulement au Manitoba, mais encore jusqu'à une grande distance au sud de ce pays. Je donnerai ainsi le témoignage du sénateur Sutherland, qui est né dans cette contrée, y a toujours vécu, et m'a dit qu'il n'a jamais eu connaissance que la gelée eût causé du dommage depuis trente ans; et s'il en est ainsi, nous pouvons, je crois, dire en toute sûreté que, pour ce qui est d'être exposé aux gelées, nous le sommes comme le reste du Canada et comme une grande partie des Etats-Unis.

Je m'arrêterai, M. l'Orateur, à une déclaration contenue dans une lettre adressée au *Globe*, l'autre jour. L'écrivain disait :

Les habitants et le parlement du Canada seraient bien de considérer le fait que la construction du chemin de fer du Pacifique est tout au plus une spéculation nationale. Le Nord-Ouest n'a certainement pas encore été reconnu comme étant un pays où l'agriculture devra fleurir ou être plus qu'une occupation très précaire. Si le climat normal du Manitoba est ce qu'il a été en 1832 et 1833, la culture du grain y est une loterie avec une très grande proportion de billets blancs. Avant d'engager le crédit du pays pour une somme additionnelle de \$35,000,000, il serait certes bien d'attendre la preuve que les gelées de 1833 et les inondations de 1834, n'en ont pas fait des années exceptionnelles. M. Stephen dit que sa compagnie peut remplir ses engagements, mais que, si elle ne reçoit pas d'aide aujourd'hui, elle devra suspendre ses travaux pendant cinq ans. Un arrêt est justement ce qui servira l'intérêt général. Cela ne peut en aucune manière nuire aux intérêts publics ni à aucun intérêt que le parti-meat puisse légitimement favoriser, tandis que nous aurons par là le temps de découvrir la vérité quant à ce que peut produire le Nord-Ouest, avant de dépenser plusieurs millions que l'on ne devrait pas déboursier à moins qu'il ne soit certain que le Nord-Ouest doive nous rembourser l'argent, en capital et intérêt.

Cet extrait, M. l'Orateur, est très pernicieux. Pour ce qui concerne les inondations au Nord-Ouest, c'est une autre question au sujet de laquelle les journaux sont tombés dans des exagérations telles qu'il est étonnant qu'il se soit trouvé

quelqu'un pour y ajouter foi. Je crois qu'il y a eu dernièrement une inondation à Montréal, et parler des dommages causés dans le Nord-Ouest par les inondations, c'est à peu près la même chose que de dire que l'inondation de Montréal a causé des dommages dans tout le Canada, dans tous les Etats de la Nouvelle-Angleterre, et dans presque tous les Etats du milieu de l'Union Américaine, jusqu'au Mississipi. L'inondation s'est produite sur un parcours de quelques milliers d'acres, le long de la rivière Rouge, et a été de très peu d'étendue. J'ai été surpris en rencontrant quelques-uns de mes amis d'Ontario, venus au Nord-Ouest, où ils possèdent des terres à une distance de 40 à 50 milles de la rivière Rouge, de les entendre me demander l'année suivante combien il y avait de pieds d'eau sur leurs terres à l'époque des inondations de la rivière Rouge. Ils semblaient croire que tout le pays était submergé; et si vous tenez compte du fait que le territoire inondé, à cette époque, ne comprenait que la plus petite partie de tout le pays, et que même dans les endroits situés à une petite distance de Winnipeg, comme au Portage la-Prairie, à Brandon, etc., les inondations étaient une chose inconnue, vous aurez une idée de l'effet de ces inondations et du montant de dommages qui devront probablement résulter à l'avenir d'inondations semblables.

Le *Globe* dit encore :

Quel avantage Ontario a-t-il retiré jusqu'à présent de l'ouverture du Nord-Ouest, ou quel avantage retirera-t-il qui puisse justifier l'imposition de si lourds fardeaux sur les épaules de notre population? Nous avons vu la fine fleur de la jeunesse de cette province attirée dans l'Ouest par ce que l'on disait de la fertilité de cette région et de ses immenses ressources, et nous avons vu des milliers de ces jeunes gens, après avoir dépensé une grande partie de leurs biens, forcés de revenir, ou chassés entièrement du Canada par les monstrueux règlements faits dans l'intérêt du spéculateur et du monopoleur. Nous avons vu la valeur de la propriété foncière diminuer considérablement dans cette province à cause de l'émigration de la population."

Je maintiens, M. l'Orateur, qu'un journal de la position qu'occupe le *Globe* au Canada, qui demande le rejet de ces résolutions, parce que les jeunes gens d'Ontario ont émigré au Nord-Ouest, et qu'en conséquence on ne devrait plus rien demander à cette province pour cette compagnie, c'est comme si le *Herald* de New-York prétendait que le Congrès ne doit passer aucun bill à l'effet de venir en aide à une ligne de chemin de fer traversant ce pays jusqu'au delà des montagnes Rocheuses simplement parce que les jeunes gens de l'Etat de New-York et d'autres Etats de l'Est sont allés au Colorado et dans le Winnipeg, pour y améliorer leurs conditions, et que leur départ cause du tort au pays.

Ce journal a parlé d'une autre question, savoir, des compagnies de colonisation et des clauses monopolisatrices, comme on les appelle : Voici ce que disait à ce sujet le *Globe* du 19 octobre :

On cite un correspondant du *Globe* pour prouver que l'on a découvert dans l'Isar de plus grandes étendues de terres non occupées et prêtes à être prises comme homesteads, et qu'on s'en est disputé la possession. Le fait que cette découverte n'a lieu qu'aujourd'hui montre combien l'administration a été mauvaise. Le fait qu'on n'est disputé de la sorte la possession de ces terres prouve simplement que la colonisation aurait progressé davantage si elle n'avait pas été entravée par le monopole.

Pour ce qui est de ces terres, M. l'Orateur, il n'y a aucun monopole, attendu qu'elles sont situées en dehors de la zone du chemin de fer, et qu'elles ne sont pas comprises dans les concessions faites aux compagnies de colonisation. J'ai travaillé de toutes mes forces à faire coloniser ces terres, il y a plusieurs années, mais je n'ai pu y réussir. Les gens qui venaient alors dans le pays étaient décidés à se diriger vers l'ouest, et aucune considération ne pouvait les arrêter; ils voulaient absolument devancer les gens employés à la construction du chemin, afin d'avoir le premier choix; et après avoir atteint les montagnes Rocheuses, et alors seulement, ils comprirent qu'ils auraient mieux fait de prendre des terres dans l'est du Nord-Ouest. C'est alors que ces colons décidèrent sagement de s'établir sur des terres à moins de 40 milles de Winnipeg. Relativement à ce qu'a dit l'autre soir l'hono-

nable député de Grey, savoir, que quelques jeunes gens de la partie du pays qu'il habite s'étaient rendus dans cette contrée et n'avaient pu y obtenir des terres, je lui dirai qu'aujourd'hui je puis placer ses amis sur les meilleures terres du monde, à moins de 50 milles de Winnipeg; et que je puis placer des centaines et des milliers de colons sur ces terres. Le fait est que j'ai vu des gens aller dans cette région comme le juif errant, parcourir d'aussi belles terres qu'il fût possible de trouver, non pas une fois, ni deux fois, mais cinq ou six fois, et ne pas être encore satisfaits; ils n'auraient pas été satisfaits quand même on leur eût donné des terres améliorées. Ce sont là ces gens qui cherchent un Eldorado, qui cherchent à obtenir des terres parfaites. J'ai vu dans le voisinage de l'établissement de la rivière Souris, dans une des plus belles régions qui soit au monde, un parti d'hommes qui cherchaient des terrains parmi des milliers d'acres de terres magnifiques, et cependant ils n'en voyaient pas qui fussent de leur goût. Ces messieurs sont allés dans cette région, et ils en sont repartis, et si jamais ils vont au ciel, ils ne voudront pas y rester, parce qu'à leur avis, quelques-unes des meilleures places seront prises.

Il s'est élevé une autre question au sujet du Nord-Ouest. Divers journaux ont publié des articles pour démontrer que nos lois agraires ne sont pas aussi favorables à la colonisation que celles des Etats-Unis. Bien qu'il ait été commis quelques erreurs, je dis que les règlements dans les établissements où il n'y a pas de réserves sont plus favorables que ceux des Etats-Unis.

Le *Globe* du 17 octobre dernier disait :

Le droit de préemption a été l'un des moyens les plus efficaces pour favoriser la colonisation dans les Etats de l'Ouest. Il a été aboli par une loi l'an dernier. L'abolition de ce droit devra avoir pour résultat de décourager la colonisation.

Or, M. l'Orateur, je soutiens que la préemption telle qu'elle est connue au Canada n'existe pas aux Etats-Unis. Ce que l'on appelle préemption aux Etats-Unis est tout à fait différent, bien que nous ayons aussi au Canada ce qui passe pour être préemption aux Etats-Unis. Je veux régler cette question une fois pour toutes, parce qu'il y a eu beaucoup de discussion inutile à ce sujet.

Je vais lire la loi des Etats-Unis sur cette question :

Les chefs de famille, les veuves ou les personnes non mariées (de l'un ou l'autre sexe) âgées de plus de vingt-un ans, citoyens des Etats-Unis, ou qui ont déclaré leur intention de le devenir en vertu des lois de naturalisation, pourront choisir toutes terres offertes ou non offertes en vente, ou toutes terres non arpentées dont le titre qu'elles avaient les sauvages est éteint, et en acheter une étendue n'excédant pas 160 acres, en vertu des lois de préemption.

Le privilège d'obtenir une préemption à côté d'un homestead n'existe pas. Celui qui obtient une préemption aux Etats-Unis ne peut obtenir un homestead.

La loi des Etats-Unis dit en outre :

Celui qui aura pris une préemption pourra, en aucun temps, après une période de six mois, produire des preuves qu'il a demeuré sur sa préemption pendant cette durée et obtenir un titre de sa terre. En aucun temps avant l'expiration du délai accordé pour la production de la preuve et pour le paiement, le colon pourra convertir son droit de préemption en un homestead. Toute personne qui cessera de demeurer sur sa propre terre pour demeurer sur les terres publiques dans le même Etat ou territoire, ou qui possèdera 320 acres de terre dans le même Etat ou territoire, aura droit au bénéfice des lois de préemption. La dernière disposition ne s'appliquera pas à une maison ni à un lot de ville.

Que veut dire cette loi? Elle veut dire que si quelqu'un désire prendre des terres aux Etats-Unis, il peut le faire, et qu'il peut obtenir ces terres une année comme préemption, en payant le prix; mais il ne doit pas posséder même 320 acres en son propre nom, et, en outre, il ne peut abandonner son homestead et prendre une préemption, car celui qui a un homestead doit demeurer sur ce dernier, et celui qui a une préemption doit demeurer sur celle-ci. En conséquence, personne ne peut avoir une préemption et un homestead aux Etats-Unis. Voilà la loi de préemption en vigueur dans ce pays.

Un autre avantage que nous avons sur les Etats-Unis, c'est que nous avons droit à un second homestead, tandis

que là on n'a pas ce droit. Nous avons décrété cela à la dernière session, de sorte que toute personne peut maintenant prendre un second homestead au Nord-Ouest, après qu'elle a sa patente pour le premier. Je soutiens donc que nos lois agraires sont, en général, beaucoup plus littérales que celles en vigueur aux États Unis.

L'attitude prise par une certaine partie de la presse, et par ceux qui sont opposés au chemin de fer canadien du Pacifique a été la même. Elle est des deux côtés hostile au Nord-Ouest, et cette opposition a été très désastreuse en Angleterre, non-seulement pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, mais aussi pour le Nord-Ouest, car les intérêts de l'un et de l'autre sont identiques. Je crois qu'une grande partie des rapports mensongers qui ont été publiés contre le Nord-Ouest, relativement aux gelées, etc., l'ont été dans le but de nuire à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Ces rapports ont eu pour effet de nuire aux deux, de déprécier le stock du chemin de fer canadien du Pacifique sur les marchés monétaires d'Angleterre, d'arrêter l'immigration et le placement de capitaux au Nord-Ouest, et de produire une stagnation générale des affaires dans toute cette contrée.

Il y a eu d'autres causes à la stagnation, mais ces choses ont contribué à l'augmenter. Y a-t-il quelque fondement à toutes ces attaques qui ont été faites contre le chemin de fer canadien du Pacifique? Y a-t-il quelque chose dans le Nord-Ouest qui fasse voir que ce pays ne peut pas supporter un chemin de fer? Je maintiens que dans le Manitoba seul il y aura assez de commerce pour alimenter le chemin de fer canadien du Pacifique. Prenez la statistique de l'an dernier, qui a été recueillie par le député ministre de l'Agriculture de la province, qui s'est donné beaucoup de mal pour accomplir ce travail. Cette statistique fait voir que l'an dernier il y avait 457,216 acres de terre en culture, dont 208,674 étaient consacrées à la production du blé, et que le rendement moyen a été de 23,69 minots à l'acre, ce qui fait une production totale de 4,799,571 minots. Lorsque ces chiffres ont été publiés, on a cru que le rendement moyen avait été exagéré, et que les faits ne le corroboreraient pas. Avec son énergie habituelle, le député ministre se remit à l'œuvre, il se fit donner des rapports par les différents battours du pays, et ses chiffres ont été confirmés à une fraction près. Nos exportations de cette année sont de 2,500,000 minots environ. Maintenant nos calculs sont que l'an prochain nous aurons 377,624 acres de terre consacrées à la production du blé, ce qui, à 24 minots par acre, donnera un rendement de 7,552,480 minots. En sus de cela, je me suis procuré des chiffres du sous-commissaire des terres du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet du labour et de la délimitation du terrain dans les territoires du Nord-Ouest. Ces chiffres font voir que 87,000 acres des terres du syndicat sont labourées et délimitées, et prêtes à être ensemencées le printemps prochain. Si elles rapportent 20 minots à l'acre, cela ajoutera 1,740,000 minots. Je n'ai pas pu me procurer un état indiquant le nombre exact des sections des terres du gouvernement qui sont colonisées dans le Nord-Ouest, en dehors de la province du Manitoba, mais sous ce chef, on peut sans crainte faire une addition considérable. Ces chiffres démontrent que la production totale du blé dans la province et les territoires pour l'an prochain sera, dans des circonstances ordinaires, de 9,293,480 minots, de sorte que nous aurons au moins 6,000,000 de minots à exporter. Cela peut ne pas paraître très considérable; mais si on considère que l'an dernier les exportations sur la ligne Saint-Paul et Manitoba, qui accapare le plus fort pourcentage du transport du blé de tous les chemins de fer de l'Amérique, qui possède deux lignes parallèles à travers la vallée de la rivière Rouge, n'ont été que de 13,000,000 de minots, et que cette année cette ligne ne transportera pas plus de 16,000,000 de minots, nous pouvons en conclure que le Nord-Ouest se tirera très bien d'affaire, si dès la seconde année il a un

M. Ross

surplus de 6,000,000 de minots à exporter. Les années suivantes la production augmentera dans une proportion beaucoup plus grande.

En prenant cette progression pour base, je calcule que dans cinq ans la production du blé dans la province du Manitoba dépassera 20,000,000 de minots, dont nous pourrions exporter au moins 16,000,000, autant que la ligne Saint-Paul et Manitoba en aura transporté cette année. Cela est plus que le chemin de fer canadien du Pacifique en peut transporter en dehors du pays. En prenant les 30,000 cultivateurs qui sont actuellement dans le Manitoba, et en supposant que chacun d'eux ne cultiverait que 35 acres de blé, et que chaque acre donnerait vingt minots, nous aurons dans cinq ans une production de 21,000,000 de minots, et cela, si l'émigration cessait complètement et que les cultivateurs actuels ne cultivaient que trente-cinq acres chacun. Mais avec la masse d'émigrants qui arrive tous les ans, il est impossible de donner même une idée approximative de la production dans cinq ans. Et cependant on vient nous dire qu'il n'y a pas assez de trafic pour que le chemin de fer canadien du Pacifique paie ses dépenses. Je prétends, au contraire, que le trafic sur cette ligne sera si considérable que le chemin du Pacifique ne pourra pas tout le transporter. Je crois que l'honorable ministre des chemins de fer a dépassé la limite en disant que 320 acres de terre seraient cultivées par le même homme; mais supposons qu'en sept ans d'ici il y ait 100,000 cultivateurs dans le Nord-Ouest—et cela ne fait qu'une augmentation annuelle de population de 50,000—et supposons de plus que chaque cultivateur cultive 80 acres, avec un rendement moyen de vingt minots à l'acre, cela nous donne 160,000,000 de minots. Si nous ne pouvons pas accomplir cela en sept ans, nous pouvons le faire en douze, car il est certain qu'alors il y aura plus de 100,000 cultivateurs dans ce pays. Prenez la production du blé dans les Indes. Il n'y a pas dix ans qu'on a commencé à exporter du blé de ce pays. En 1875 on en a exporté 1,500,000 minots en Angleterre; l'an dernier on en a exporté 35,000,000 de minots. L'exportation du continent américain l'an dernier a été de 75,000,000 de minots, ce qui fait un total de 110,000,000 de minots pour les Indes et l'Amérique. J'ai la certitude que dans des circonstances favorables, et vu les progrès que fait notre Nord-Ouest, dans vingt ans au plus, nous serons en état d'expédier en Europe autant de blé qu'il en a été expédié l'an dernier par toute l'Amérique et les Indes. Cela veut dire que dans quelques années le chemin canadien du Pacifique ne sera pas en état de desservir tout le trafic, et qu'avant longtemps ils construiront une double voie de Winnipeg à Port-Arthur; dans cinq ans le Pacifique canadien aura plus de commerce qu'il ne pourra en transporter, et il est important qu'on voie à s'assurer d'autres débouchés, car l'augmentation des affaires dans le Nord-Ouest n'est pas limitée au blé.

Nous avons aussi à développer un immense commerce de bestiaux dans les rancheries de l'Ouest; et le commerce de bois, et l'exploitation des mines contribueront aussi au trafic. Je suis certain que pendant la prochaine saison il y aura 10,000 hommes qui feront des explorations dans les montagnes Rocheuses, et ouvriront de nouveaux horizons au commerce. Voyez aussi nos vastes mines de houille. Dans une seule section du pays, il y en a 11,000,000 de tonnes.

Et lorsque je vous aurai dit que nous possédons des milliers de sections semblables, vous pourrez vous faire une idée des quantités de houille qu'il y a dans ces régions. Le commerce du bois et de la houille fourniront au chemin de fer un trafic considérable, et ces produits seront expédiés dans l'est du territoire, tandis que les animaux seront envoyés dans l'est du Canada. En prévision du développement rapide du Nord-Ouest, il est plus nécessaire pour la population de l'est du Canada d'avoir le chemin au nord du lac Supérieur, que pour la population du Nord-Ouest, qui possède aujourd'hui un débouché par Port-Arthur qui suffit à tous leurs besoins,

et qui possède un autre débouché, en hiver, par Saint-Paul.

Mais si le peuple de la partie est du Canada veut contrôler le commerce du Nord-Ouest, il est absolument nécessaire que la ligne soit construite au nord du lac Supérieur. Comment le commerce général et les produits du pays seront-ils transportés s'ils ne le sont pas par ce chemin; autrement une partie considérable s'en ira par Saint-Paul ou Chicago. On a aussi prétendu que la construction du chemin de la Baie d'Hudson aurait un effet désastreux pour le chemin de fer canadien du Pacifique. Je suis de l'opinion contraire.

Je crois que si la construction de ce chemin était commencée demain, cela donnerait une telle impulsion aux entreprises de tous genres, cela réveillerait tellement l'énergie du peuple, et le commerce augmenterait si rapidement, que le chemin de fer canadien du Pacifique en retirerait immédiatement les bénéfices; et quand le chemin serait terminé jusqu'à la baie d'Hudson, le trafic serait si considérable que les deux lignes auraient plus d'ouvrage qu'elles n'en pourraient faire.

Il est très important pour le chemin de fer canadien du Pacifique, pour le gouvernement et tout le pays, que le chemin de fer de la Baie d'Hudson soit commencé aussitôt que possible; et plus nous étudions le Nord-Ouest, plus devient forte notre conviction que non-seulement deux, mais douze lignes de chemins de fer seront nécessaires dans cette région dans un avenir rapproché. On a beaucoup parlé du terrain qui borde le chemin de fer Canadien à l'ouest de la Mâchoire-d'Orignal, et j'étais moi-même préjugé contre ces terrains par les rapports qui avaient été faits. Mais depuis j'ai voyagé sur les lignes "Union Pacific," "Kansas Pacific" et "Northern Pacific," et je puis affirmer d'après mon expérience et les connaissances que je possède en fait de terrains — et je prétends avoir certaines connaissances sur ces questions, — que les terrains sur le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique sont de meilleure qualité que ceux d'aucune autre ligne américaine.

Il n'y a pas en Amérique un seul chemin de fer ayant une longueur d'au moins 900 milles, qui passe dans un pays dont les terres sont, en moyenne, aussi bonnes que celles que traverse celui-ci. Sur un parcours de 300 milles à l'ouest de la Mâchoire-d'Orignal, on trouve de meilleurs terrains que sur la même distance le long d'aucun chemin de fer au Canada. Ces terres sont excellentes. Mais on a aussi parlé de la sécheresse du climat. Mon opinion est toute faite à ce sujet. J'ai vu des fermes en pleine culture sur le parcours du "Union Pacific" et du "Northern Pacific," sous un climat plus sec que celui du Nord-Ouest, et elles donnaient de bonnes et belles récoltes. Si on peut obtenir de belles récoltes sous ce climat, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas faire la même chose dans le Nord-Ouest, où le climat n'est pas si sec, où il y a plus d'humidité, et où le sol est infiniment meilleur. J'ai examiné le pâturage dans le Nord-Ouest, et j'en suis venu à la conclusion que quand un terrain peut produire de tels pâturages, bien qu'ils ne soient pas comparables à ceux qu'on trouve à l'ouest de cette vaste plaine, il renferme assez d'humidité pour produire tout ce qu'on voudra. La grande chose pour les colons du Nord-Ouest, c'est de semer leurs grains soit tard dans l'automne, de bonne heure au printemps, ou sur la neige, et je suis convaincu qu'avec l'humidité provenant de la fonte des neiges et des pluies du printemps, la moisson peut résister à toutes les sécheresses de l'été.

En voyageant dans ce pays, les gens en viennent à la conclusion que, parce que l'herbe est courte, le sol doit être pauvre. Si vous prenez un habitant du Kansas qui n'a jamais vu une forêt de sa vie, et si vous l'amenez au Canada pour lui faire voir une forêt de pruches et de pins et les magnifiques arbres qu'elle renferme, et si vous le conduisez ensuite dans une forêt de hêtres et d'ormes, avec leurs broussailles, il pourra lui aussi s'imaginer que dans la forêt de

pins et de pruches, où les arbres sont si grands, le sol est d'une excellente qualité, et que dans l'autre il est inférieur. Loin d'être dans le vrai, c'est le contraire qui a lieu. L'herbe qui croît dans les plaines du Nord-Ouest est une herbe particulière au pays situé sur le versant est des montagnes Rocheuses. Cette herbe est d'un genre tout particulier, et ceux qui en août ou septembre ou même en juillet voient cette herbe brune ou foncée, s'imaginent que c'est un pays desséché et bon à rien, tandis que cette herbe, c'est un foin qui avant d'être coupé, subit ou a déjà subi les procédés de la fenaison. C'est pour cela que cette herbe est si bien appropriée aux besoins des rancheries. Si elle ne subissait pas cette opération durant les mois d'été, elle ne vaudrait rien pour les animaux en hiver; et cela n'est pas particulier au Nord-Ouest, mais s'étend à toute cette plaine, qui va jusqu'au Texas, et c'est pour cela que le peuple, en général, ne comprend pas la nature du sol dans ce pays. Je dis de plus que nulle part sur le continent américain — et je crois avoir voyagé sur la plupart des lignes dans les parties les plus fertiles des Etats-Unis — on ne trouve une aussi grande étendue de bonnes terres, sans interruption, que dans le Nord-Ouest; et c'est ce pays qui devra alimenter le chemin de fer canadien du Pacifique. En effet, M. l'Orateur, nous possédons dans ce vaste pays un héritage dont le peuple du Nord-Ouest lui-même n'a pas encore su apprécier toute la richesse, et dont le peuple de l'est du Canada n'a pas encore rêvé. La population de l'est du Canada croit tout savoir au sujet du Nord-Ouest, par ce qu'on en a lu. Elle n'en connaît pas plus long, elle ne s'en fait pas une idée plus claire et plus définie, que l'idée que nous nous formons du ciel d'après ce que nous en avons lu. On en a une idée vague et indéfinie, mais il faut y aller et voir par soi-même pour savoir ce que c'est.

Ce pays est si étendu, ses ressources sont si variées, que nous qui vivons là depuis des années, nous ne sommes pas encore au fait de la situation, et n'avons pas encore une idée exacte de ce que nous réserve l'avenir. Il y a dans ce pays, un enfant encore dans les langes, encore à la mamelle, si on veut, mais il se sent la force d'un géant, dont la puissance dans l'avenir se fera sentir dans tout le Canada, aussi bien que dans le monde entier; et nous espérons que lorsque ces temps seront venus, lorsque cette puissance se fera sentir dans l'est du Canada et dans le monde entier, le peuple du Canada en sera fier et admettra que cela fait partie d'un héritage commun. Nous ne sommes encore qu'à l'aurore de la future grandeur qui nous est réservée, et avant que nous arrivions à l'éblouissante splendeur de notre midi, nous espérons que la population de l'est du Canada entreverra au moins une faible partie de cette splendeur. Je crois et j'espère qu'il en sera ainsi. Une question que nous nous posons chez nous c'est de savoir quel sera le prix du transport du grain dans ce pays? Ce transport coûtera-t-il assez peu pour que les cultivateurs du Nord-Ouest puissent gagner leur vie? Si non, ce pays n'a rien de bon et le chemin de fer canadien du Pacifique est un fiasco. Je vois que la compagnie du Pacifique sera en état de transporter le grain de Winnipeg à Montréal, *via* Port-Arthur, pour 25 cents par minot, au plus. Voyez le grain de Chicago, cela coûte de 8 à 9 cents, et il faut des années pour l'amener à Montréal. Maintenant, le grain du Nord-Ouest vaut environ dix cents de plus par minot que le grain de Chicago, cela ne leur laisse plus que quelques cents d'avantage sur nous, pour le commerce et le transport des céréales, dans l'avenir. Prenez les prix d'aujourd'hui sur le marché de Winnipeg. Le grain de première classe, qui n'a pas souffert de la gelée, n'est que de 13 cents meilleur marché que le grain vendu à Chicago.

Si ce sont là les prix d'aujourd'hui, si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique croit opportun — et j'espère qu'il en sera ainsi — de faire construire de puissants élévateurs pour l'emmagasinage du grain à Port-Arthur, élévateurs qui emmagasineront des millions et des millions de minots, pour les expédier et les mettre en entrepôt en

hiver, et en été les mettre sur des bateaux et les expédier par les lacs, je crois que de cette manière le grain peut être amené de Winnipeg à Montréal à aussi bon marché que de Chicago, en tenant compte de la qualité supérieure de notre grain. Ainsi, je crois que les cultivateurs du Nord-Ouest, s'ils parviennent à sortir de leurs embarras actuels, s'ils relèvent la tête avec énergie, et si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique agit avec sagesse envers le pays en construisant des élévateurs pour l'emmagasinage du grain, ont un brillant avenir devant eux, même s'il n'y a pas d'autres chemins de fer de construits d'ici à quelque temps. L'ouverture de la ligne au nord du lac Supérieur est très importante pour Ontario. Par cette ligne le grain dont ont besoin les meuniers arrivera dans l'est du Canada. Et les instruments aratoires nécessaires dans le Nord-Ouest seront achetés dans l'est du Canada en grande partie, et seront expédiés par cette ligne avant l'ouverture de la navigation, et le trafic des passagers sera aussi considérable. Beaucoup ont prétendu que vous construisiez ce chemin pour le Nord-Ouest. Il n'y a rien de tel. La population de Winnipeg est satisfaite même si l'argent ne doit pas être dépensé chez elle. De fait, pas une piastre de cet argent ne sera dépensée là; la plus grande partie ira sur la ligne à l'est de Fort-Arthur, dans la province d'Ontario et la province de Québec, ou tout au moins il s'écoulera par ces canaux. Nous pourrions peut être avoir une partie de l'argent dépensé aux montagnes Rocheuses, bien que si on en juge par le passé, il n'y aura que bien peu de l'argent employé sur le chemin à travers les montagnes Rocheuses, qui sera dépensé à Winnipeg. Mais ce n'est pas pour Winnipeg, mais pour le Canada que ce chemin doit être construit. Dans la province d'Ontario, le chemin ouvre et développe 8,000,000 d'acres de terres arables sur le parcours de la ligne. A Winnipeg nous ne disputons pas pour cela. Nous n'avons qu'un désir, c'est que le chemin ouvre à la colonisation 80,000,000 d'acres de terres arables et rende ainsi l'entreprise encore plus profitable. Nous avons supporté notre bonne part du fardeau et nous sommes entrés dans la Confédération en sachant ce que nous aurions à supporter. Nous sommes prêts à l'accepter. Nous avons payé plus par tête que le reste de la population du Canada.

Nous avons accepté, sans murmurer, la politique nationale, et c'est la première année que nous nous plaignons, parce que le peuple du Nord-Ouest croyait que dans l'intérêt du Canada la politique nationale était nécessaire, en vue des fortes sommes qu'il fallait dépenser. Comme dans sa sagesse tout le reste du Canada désirait la politique nationale, nous n'avons pas murmuré, bien que nous ayions principalement à en souffrir. Les cultivateurs du Nord-Ouest ont dû acheter leurs instruments aratoires, mais ils n'ont pas murmuré et ne se sont pas plaints. Le tarif a été augmenté l'an dernier, et le résultat fut que les cultivateurs qui étaient déjà obérés par d'autres causes, qui souffraient des fortes gelées, ont trouvé que le tarif était un lourd fardeau, et ce n'est que d'aujourd'hui qu'ils se plaignent et demandent que le droit soit aboli. Nous sommes prêts à accepter notre juste part dans la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et nous ne sommes pas si intéressés que se l'imaginent certaines personnes de l'est du Canada. On a beaucoup parlé du monopole que renferme la charte. Cela n'est pas si important pour le peuple du Nord-Ouest que certains le croient. Ce droit de monopole n'affecte pas l'ancienne province du Manitoba, qui en est exemptée. Cela est admis par la compagnie, par le gouvernement, et nous le maintenons dans notre législation locale. Mais le gouvernement a cru qu'il était de l'intérêt du pays d'annuler certaines chartes, comme il l'a fait. Mais si vous abolissez ce monopole, cela ne fera pas la position du Manitoba meilleure, car le gouvernement conserve le droit que lui donne l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, d'annuler toute charte de chemin de fer devant relier notre province avec les autres provinces ou les États-Unis. L'abolition de ce

M. Ross

monopole ne nous procurerait aucun avantage, à moins que le gouvernement nous donne l'assurance qu'il n'exercera jamais son privilège. A part le chemin de fer de la Baie d'Hudson, il n'y a qu'une ligne qui pourrait entrer en concurrence avec le chemin de fer canadien du Pacifique; ce serait une ligne qui se rendrait à Duluth et irait au port le plus rapproché, où les navires pourraient prendre des chargements de grains. Ainsi, je ne crois pas que les droits du Manitoba soient tellement affectés qu'il faille abolir ce monopole, puisque on vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique, le gouvernement conserve le même pouvoir. Maintenant, quel serait le résultat du rejet de ces propositions? Le résultat serait une paralysie et une stagnation complète des affaires dans le Nord-Ouest. Aujourd'hui il y a en Angleterre des millions prêts à être placés au Canada, mais les capitalistes attendent ce que nous allons faire de ces résolutions, et surveillent le résultat de la prochaine saison dans le Nord-Ouest.

Par le passé, les capitalistes anglais n'ont fait que de petits placements au Canada, si on excepte les emprunts du gouvernement. Ils ont mis de l'argent dans le Grand-Tronc, et on sait ce qui est arrivé. Ils ont été mécontents; ils n'ont retiré aucun profit, et cela a eu pour effet d'empêcher les capitalistes anglais de chercher à faire d'autres placements au Canada. Ils préfèrent envoyer leur argent dans les Indes, en Australie, dans la Nouvelle-Zélande, et aux États-Unis. Si vous allez à Londres vous trouverez beaucoup de maisons exclusivement engagées dans des opérations financières dans les pays que je viens de nommer, mais très peu faisant la même chose avec le Canada. Mais aujourd'hui les capitalistes anglais attendent le moment de placer des millions dans le Nord-Ouest, si le chemin de fer canadien du Pacifique réussit à ouvrir le pays au commerce. Dans la ville de Denver même, vous trouverez plusieurs édifices construits par des capitalistes anglais, et cet État et plusieurs autres ont été développés presque entièrement ou du moins en grande partie par les capitaux anglais et écossais. C'est un fait bien connu aujourd'hui que si ce chemin est continué et ouvre le pays au commerce, comme nous l'espérons, les millions y afflueront et nous ne serons bientôt plus à la merci du capital étranger. Dans ce pays, M. l'Orateur, le peuple du Canada a un héritage dont il est peu digne, puisqu'il ne sait pas l'apprécier. C'est dans ce pays que le vrai sentiment de la nationalité canadienne doit se développer. C'est là que les enfants de l'Île du Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec et d'Ontario seront vus, travaillant ensemble à assurer leur avenir et en même temps les destinées de leur pays. Et s'il doit y avoir un sentiment canadien, un sentiment national, comme celui que possède le peuple des États-Unis, c'est dans le grand Nord-Ouest que vous le verrez naître et prendre racine. Aujourd'hui, nous ne sommes qu'un assemblage de ficelles, et non pas un lien solide. Je dis que le parachèvement du chemin du Pacifique contribuera au développement rapide du pays et à la formation d'un sentiment national.

Dans mon opinion, ce qu'il nous faut surtout dans ce pays, c'est un sentiment commun de sympathie et d'orgueil unissant les populations des différentes provinces. Nous, Canadiens, il nous faut une patrie dont nous serons fiers. Et je crois que le parachèvement de ce chemin de fer, le plus long du monde entier, allant d'un océan à l'autre, avec un pays dont la fertilité n'est pas surpassée, et un climat presque parfait, je crois, dis-je, qu'alors nous aurons une patrie dont nous aurons droit de nous enorgueillir, et que le sentiment national de notre peuple deviendra plus vivace. Il n'y a pas dans tout le Canada un peuple plus intelligent et plus entreprenant que le peuple du Manitoba et du Nord-Ouest. Il n'y a nulle part un peuple plus entreprenant que celui-là, et jamais une province ou un État de l'Union n'a été colonisé par une classe d'hommes aussi intelligents. Je crois que si jamais nous devons posséder un sentiment national, c'est

dans le Nord-Ouest qu'il se formera. S'il y a jamais une question sur laquelle nous devons nous unir comme un seul homme, cette question doit être le développement du Nord-Ouest, de concert avec le parachèvement de notre chemin de fer national, et si nous ne pouvons pas nous unir sur ce point, alors la Confédération n'est qu'un leurre. Si le Nord-Ouest ne vaut rien, alors le Canada ne vaut rien ; le plus tôt nous serons convaincus de cela, le mieux cela sera. L'avenir du pays d'ici à cinq ans, est renfermé dans la question que nous discutons actuellement, et il dépend du vote qui sera donné ici ce soir.

Si la question était résolue dans un certain sens, la perturbation et la ruine fondraient non-seulement sur le Nord-Ouest en arrêtant l'émigration et en retardant le progrès pendant plusieurs années, mais sur tout le Canada. Il serait très difficile en effet, d'ici à plusieurs années, de donner au développement de ce pays l'impulsion que la construction du chemin de fer canadien du Pacifique lui avait communiquée depuis quelques années. Cela ébranlerait la confiance de ceux qui y ont fait ou ont l'intention d'y faire des placements ; cela arrêterait sérieusement l'émigration et jetterait le malaise dans toutes les branches d'affaires du Canada. Il est de la plus haute importance, au moment où les capitalistes se proposent de concourir au développement de notre patrie commune, non-seulement que nous ne mettions pas d'obstacle sur la route, que non-seulement nous n'ébranlions pas leur confiance, mais de montrer que nous avons foi nous-mêmes en cet avenir.

M. l'Orateur, c'est avec plaisir que je supporterai ces résolutions, non pas, comme j'ai dit, au seul point de vue du Nord-Ouest, mais au point de vue de toute la Confédération, parce que si elles ne sont pas adoptées, le résultat en sera désastreux et pour le Nord-Ouest et pour la Confédération.

M. MULOCK : Je n'ai pas l'intention de prendre beaucoup de temps pour discuter la question qui est devant la Chambre, non pas que par son importance elle ne mérite pas une discussion approfondie, même à cette heure avancée, mais tant de choses ont déjà été dites sur la question, que je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi d'en entretenir la Chambre bien au long. Cependant, quant aux remarques faites par l'honorable député de Lisgar (M. Ross), je suis d'avis qu'il nous a fait une très agréable peinture des ressources naturelles du Nord-Ouest, et je suis certain que personne ne se réjouira plus du plein développement de ces ressources que les honorables députés qui en ce moment remplissent, dans cette Chambre, les importantes fonctions de la loyale opposition de Sa Majesté.

Plusieurs MEMBRES : Oh, oh !

M. MULOCK : Les honorables messieurs de l'autre côté ont l'air de mettre cela en doute. Ils ont l'air de croire qu'ils sont les seuls amis du Nord-Ouest. Je crois que l'avenir dira quels sont les meilleurs et les plus fidèles amis de ce grand pays. A tout événement, je crois qu'il serait très convenable pour ces messieurs qui siègent de l'autre côté de permettre à ceux qui sont de ce côté-ci, d'exprimer leurs vues sur la question sans être interrompus. Je préférerais entendre l'honorable député de York-Ouest (M. Wallace), exprimer son opinion dans cette Chambre, dans la manière habituelle ; il devrait savoir qu'en ce moment la parole est au député de York-Ouest. J'en étais à faire remarquer que l'honorable député de Lisgar (M. Ross), avait bien voulu nous donner son opinion sur les effets du monopole dans le Nord-Ouest. Je suis certain que lorsqu'il retournera au Manitoba, le peuple aimera à connaître son opinion quant à l'effet de ces monopoles sur ses intérêts. Il dit qu'il n'attache aucune importance à cette clause du contrat qui confirme le monopole. Il est d'opinion que cela n'ôte aucun avantage à la population du Manitoba. Pourquoi cela ? Si ces clauses n'existaient pas, dit-il, le gouvernement, avec son droit de veto, pourrait s'opposer à toute charte de chemin de fer au Manitoba. Mais on nous dit

tous les jours que si ce n'étaient les privilèges garantis à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ce droit de veto serait abandonné ; et le ministre des chemins de fer lui-même nous a dit, qu'il espérait avant longtemps être en état de faire quelque chose pour le Nord-Ouest sous ce rapport, et que le Manitoba surtout bénéficierait de cette concession.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur me permettra peut-être de lui faire remarquer qu'il est tout à fait dans l'erreur. J'ai dit bien distinctement que le contrat ne se rapportait aucunement au Manitoba ; et si nous nous proposons de modifier la politique du gouvernement précédent et du gouvernement actuel, cela n'est dû à aucune des clauses du contrat avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, mais parce que nous en sommes venus à la conclusion que les intérêts du pays y gagneraient, en adoptant une autre ligne de conduite.

M. MULOCK : Quand le gouvernement a fait usage de son pouvoir pour désavouer la charte d'un chemin de fer allant de Winnipeg à la frontière, il l'a fait parce que c'était un empiètement sur les droits de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Sir CHARLES TUPPER : Pas du tout.

M. MULOCK : C'est la question que nous avons à débattre. L'honorable député de Lisgar prétend qu'une des conséquences sérieuses qui devront en résulter, si le contrat n'était pas rapidement exécuté et si les résolutions n'étaient pas adoptées, ce serait de paralyser le commerce de ce pays. Je demande à l'honorable monsieur quelle sera la position de ce pays dans deux ans. Alors, après être allés de l'avant avec une rapidité à nous casser le cou, nous ferons une halte ; et ce que font les honorables messieurs de l'autre côté, c'est de tâcher de retarder l'événement que le député de Lisgar prédit devoir arriver, lorsque les travaux sur le chemin de fer cesseront. L'honorable monsieur prétend savoir qu'il y a des millions qui sont prêts à être placés dans ce pays si les résolutions sont adoptées et si la construction du chemin est poussée avec vigueur ; mais il n'y a pas longtemps, en 1882, à la veille des élections générales, on nous annonçait officiellement qu'il y avait des millions innombrables qui seraient placés dans le pays, si le gouvernement d'alors était maintenu au pouvoir. Cette prédiction s'est-elle accomplie ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

M. MULOCK : Non ; je laisse le pays se prononcer sur la question.

Sir CHARLES TUPPER : Plusieurs millions ont été placés dans le pays.

M. MULOCK : D'après ce que je comprends, nous n'avons qu'une seule question à débattre ce soir. Nous n'avons eu qu'une seule déclaration officielle du gouvernement, expliquant clairement sa position sur cette question. Les partisans du gouvernement ont exprimé leurs vues et ont fait de nombreuses assertions dont j'ignore l'exactitude, mais nous n'avons qu'une déclaration officielle du gouvernement, celle qui nous a été faite par le ministre des chemins de fer en proposant les résolutions, et en quelques autres occasions subséquentes, lorsqu'il a pris la parole devant cette Chambre. Qu'on lise les discours de l'honorable ministre, on verra que la masse de ses arguments se réduisent à ceci : La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est en état d'exécuter son contrat, elle ne demande aucun secours, elle ne demande le changement d'aucune clause du contrat, elle est prête à s'y conformer en tout point ; mais l'honorable monsieur ajoute qu'il est de l'intérêt du Canada de hâter ce parachèvement, et c'est pour cette considération, et cette considération seulement, qu'il demande au pays de mettre cette somme énorme à la disposition de la compagnie. Voilà, je crois, la question telle qu'il la pose devant la Chambre.

A présent, je fais la proposition suivante : Avant que le parlement accorde l'aide demandée pour ces travaux, même en admettant que les raisons données par l'honorable ministre sont péremptoires et satisfaisantes, il doit s'assurer d'abord que la compagnie est dans l'impossibilité de se procurer sur les marchés du monde entier l'aide financière dont elle a besoin pour accomplir ce que le ministre des chemins de fer désire qu'elle fasse. Je soumets que la compagnie n'a pas convaincu le parlement qu'elle se trouve dans cette position.

Le ministre des chemins de fer nous a dit que la compagnie a échoué dans une tentative pour obtenir de l'argent, elle n'a pas pu vendre assez d'actions pour être en état de continuer les travaux. D'après ce que nous savons, c'est la seule fois qu'elle ait échoué. Il est vrai de dire en passant qu'il a cherché, bien injustement d'après moi, à mettre cet insuccès sur le compte de l'opposition, du parti libéral et de la presse libérale de ce pays. Je crois que le système adopté par la compagnie pour émettre ses débentures a été la seule cause de l'insuccès. Il est facile d'être prudent après coup ; mais assurément, sans prétendre qu'ils devaient connaître l'avenir, il faut convenir qu'ils ont adopté le pire système qu'ils pouvaient choisir pour induire le public à accepter leurs débentures. Ayant émis pour vingt millions d'actions à un taux beaucoup au-dessous de leur valeur nominale, savoir, à vingt-cinq cents dans la piastre, était-il raisonnable de croire que le public ordinaire ou les hommes d'affaires consentiraient à devenir actionnaires à des prix beaucoup plus élevés ? Il est absurde de supposer que les capitalistes seraient disposés à devenir actionnaires et payer de 50 à 60 cents dans la piastre pour être, lors des dividendes, sur le même pied que ceux qui n'avaient payé que 25 cents. L'insuccès de cette tentative alors n'est attribuable entièrement qu'au système suivi par la compagnie pour émettre ses actions. Mais je dis qu'il y a un autre moyen par lequel la compagnie pourrait sortir d'embaras, un moyen auquel les compagnies de chemins de fer ont recouru, du moins dans ce pays, c'est de prélever de l'argent à l'aide de débentures. Nous voyons que les débentures de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sont vendables et négociables aujourd'hui. Je crois qu'elles sont cotées à 98, une fraction au-dessous du pair. Pourquoi la compagnie n'a-t-elle pas essayé de prélever de l'argent à l'aide de ces débentures, d'après la coutume suivie ? Les gens peuvent très bien être disposés à avancer de l'argent sur des débentures qui leur donnent priorité sur les actions ordinaires, sans vouloir devenir actionnaires.

Je dis donc que jusqu'à ce que la compagnie ait convaincu la Chambre, jusqu'à ce que ce que le ministre des chemins de fer ait convaincu la Chambre qu'il est impossible d'obtenir de l'argent de cette manière, qui est la manière ordinaire, la compagnie ne devrait pas s'adresser à la Chambre de cette manière. Je remarque une tentative de la part de l'honorable monsieur ayant pour but d'introduire dans cette question des arguments fallacieux, et d'essayer à influencer les esprits en cette Chambre et en dehors en présentant au public l'alternative d'adopter ces résolutions ou de courir le risque que le Grand-Tronc absorbe une grande partie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je ne sache pas que ce soit là la question à débattre devant la Chambre. J'admettrais franchement que le pays doive faire des sacrifices très considérables pour prévenir ce que je considérerais comme équivalant jusqu'à une indemnité publique. Sur ce point nous devons tous nous accorder à dire qu'il serait nuisible aux intérêts du pays qu'il y eut un monopole complet des chemins de fer ; mais lorsque je dis cela — car je ne parle que pour moi-même — je ne crois pas que l'adoption de ces résolutions doive prévenir ce résultat.

Au contraire, à moins que l'on accorde une nouvelle aide, l'adoption de ces résolutions amènera ce même résultat. Cela permettra à la compagnie la plus puissante d'écraser l'autre en fin de compte. D'après notre position actuelle

M. McLOCK

entre ces deux institutions, nous serons alors dans la position d'avoir permis à l'une des voies ferrées d'absorber l'autre. Notre position sera celle des grenouilles de la fable ayant déposé le roi Soliveau pour la reine Grue. Pour ces raisons, nous devrions avoir l'enquête complète demandée par l'amendement ; et à moins qu'elle ne nous soit accordée, il paraîtra certainement très évident que cette Chambre a été pressée avec une hâte indue à adopter ces résolutions à cette saison de l'année.

En envisageant l'état de choses actuel, je le demande, quelle probabilité y a-t-il que cette compagnie soit sur le point de suspendre les travaux. Il est vrai que nous avons un état vague accompagné d'une lettre semi-officielle. Mais quelle preuve est-ce là pour établir à la satisfaction de la Chambre que la compagnie a l'intention de suspendre les travaux. Au contraire, je crois que la preuve fournie par le ministre des chemins de fer est de nature à convaincre tout homme raisonnable que la compagnie a l'intention de continuer les travaux. Cet honorable monsieur dit qu'une armée de 9,000 hommes est employée aux travaux sur la rive nord du lac Supérieur, que la compagnie n'a pas suspendu les travaux à cause de difficultés financières, et de fait n'a abandonné les travaux de la région des Montagnes que parce que l'hiver est survenu.

Toute la position de la compagnie indique, autant qu'il est permis d'en juger, qu'elle se propose de pousser les travaux avec sa vigueur accoutumée. Il y va certainement de son intérêt de le faire. Elle jouit d'immunités précieuses qui vont expirer ; chaque année d'exploitation du chemin est une année de profit pour elle, et en conséquence il y va de son intérêt de le terminer aussitôt que possible. La position des affaires indique qu'elle le termine et a l'intention de le terminer le plus tôt possible. Elle ne nous a pas fourni la preuve qu'elle ne peut pas le terminer, qu'il lui est impossible de se procurer de l'argent en hypothéquant le chemin, et en conséquence, je crois que l'amendement est tout à fait raisonnable, et que son adoption ne causera aucun tort en permettant à un comité de se procurer cette preuve, en l'absence de laquelle cette Chambre ne serait pas justifiable d'engager le crédit du pays pour un montant aussi considérable que celui qui nous est demandé.

M. LAURIER: Bien que ce débat se soit déjà prolongé longtemps, et bien que les honorables messieurs de la droite se soient montrés prodigues d'arguments en faveur de l'adoption immédiate des résolutions soumises à la Chambre, cependant ils se sont montrés avarés d'explications sur la véritable question soumise au parlement, et cette question est celle de savoir si les raisons données à la Chambre pour avancer cette somme considérable d'argent à la compagnie, sont suffisantes pour justifier le sacrifice énorme que l'on a résolu d'imposer au pays. La demande faite au pays est pour une somme s'élevant à \$30,000,000. C'est une somme considérable, même pour la nation la plus puissante et la plus riche ; mais pour une jeune nation comme la nôtre, déjà surchargée d'une dette énorme, avec des responsabilités toujours croissantes, avec un revenu toujours diminuant, cette augmentation de fardeau peut être une cause de danger ou même de désastre, si les finances du pays se trouvent obérées de quelque autre manière. Cette avance ne devrait pas être faite à moins qu'elle ne puisse être justifiée par les meilleures raisons au point de vue de l'intérêt public. Il est remarquable, M. l'Orateur, que la compagnie, en s'adressant à nous, ne prétend pas qu'elle est incapable d'exécuter ses travaux conformément aux conditions de son contrat. Elle prétend, au contraire, et elle affirme qu'elle a des moyens abondants pour terminer ses travaux dans le délai stipulé, et la seule raison qu'elle nous donne est celle-ci : Elle dit qu'elle s'est mise à l'œuvre pour racourcir de cinq ans le délai qui lui a été accordé et pour terminer le chemin vers la fin de 1885, et pour ces raisons, et pour ces raisons seulement, elle demande au gouvernement de lui avancer

\$30,000,000. Et le gouvernement accède à sa demande. Maintenant il est manifeste que c'est là un abandon de la politique adoptée par le gouvernement il y a trois ans.

En présentant ces résolutions, le ministre des chemins de fer a dit que rien n'était changé dans le contrat, que le contrat restait le même. Mais tout est changé dans le contrat ; il y a un changement radical. D'un côté vous avez le fait que les obligations de la compagnie sont modifiées, et d'un autre côté vous avez le fait que les obligations du gouvernement sont aussi modifiées. Mais la question est de savoir si ce sera là la dernière modification ? Si nous devons juger de l'avenir par ce qui a eu lieu dans le passé, nous pouvons affirmer sans crainte que ce n'est pas là le dernier changement, mais que d'autres suivront celui-ci.

Sans remonter à la politique du gouvernement jusqu'à l'époque où le programme de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien a été adopté, mais en remontant seulement jusqu'à l'époque où le gouvernement actuel a repris le pouvoir en 1873, nous constatons qu'il a changé de programme quatre fois depuis cette époque. En 1879 il est arrivé au parlement avec un nouveau programme, et ce programme avait pour but de construire le chemin de fer au moyen du produit des terres, aidé s'il était possible par une subvention du gouvernement impérial. Il a fait adopter à la Chambre des résolutions, mettant de côté 100,000,000 d'acres de terres. Ces terres devaient être cédées à une commission et le gouvernement impérial devait être représenté dans le bureau de cette commission. Si cela voulait dire quelque chose, cela voulait dire que l'on devait lâcher le pouls au gouvernement anglais, et s'il était sympathique, le produit des terres devait être augmenté d'une subvention en bon argent anglais.

A la session suivante, on adopta un nouveau programme à l'effet que le gouvernement du Canada construirait le chemin de fer et le construirait au moyen du produit des terres seulement. Ce programme dura six mois. Pendant l'automne de la même année, le gouvernement revint devant le parlement et lui soumit le contrat avec le syndicat, contrat dont nous connaissons les conditions. Le chemin devait être achevé en 1891, et le gouvernement devait donner au syndicat la partie construite de la ligne, la partie en voie de construction, plus \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre. Ce programme a duré trois ans, et maintenant nous sommes en face d'un nouveau programme ; c'est-à-dire que le chemin au lieu d'être terminé en 1891, sera achevé en 1885. Aux conditions qui étaient déjà suffisamment onéreuses doit être ajoutée l'obligation de faire une avance de \$30,000,000. Je le répète, ceci doit-il être le dernier changement ?

Il règne maintenant dans le pays un sentiment de malaise, et je crois que ce sentiment a pénétré aussi en cette Chambre ; c'est un sentiment de crainte à la pensée que ce n'est pas là le dernier changement, mais que le prochain changement aura pour effet de convertir en cadeau ce qui n'était qu'un prêt. Pour ma part, considérant le pouvoir déjà exercé par la compagnie, considérant l'appétit dont elle fait preuve, et les dispositions qu'elle montre pour l'absorption des fonds publics, je croirais aussi facilement que les eaux de la mer remonteront vers les lacs, que je croirais que nous verrons jamais un seul sou de cet argent revenir des coffres de la compagnie dans ceux du Canada.

En disant cela, je n'ai pas la moindre intention de révoquer en doute la sincérité du gouvernement. Je suis tenu de croire à sa sincérité. Je suis tenu de croire que lorsqu'il nous dit que ce n'est là qu'une avance, son intention est que ce soit une avance et rien de plus. Mais, si d'un côté je suis certain qu'il n'a pas l'intention de tromper la Chambre, de l'autre, je suis certain qu'il se trompe lui-même ; et est-il déloyal ou déraisonnable de supposer que les honorables messieurs qui occupent les banquettes ministérielles se trompent eux-mêmes lorsque nous nous rappelons leurs conduites passées ? Il y a trois ans personne ne supposait qu'ils n'étaient pas sincères lorsqu'ils disaient à cette Chambre que le

contrat devait être définitif, que pas un sou de plus ne sortirait du trésor du Canada pour ce chemin, et qu'à l'avantage du public canadien saurait à quoi s'en tenir sur le coût de la voie ferrée. Ils n'avaient pas l'intention alors de tromper la Chambre, mais ils se trompaient eux-mêmes. Maintenant, quels sont les motifs invoqués en cette Chambre pour avancer cette somme d'argent ? Un motif, et le seul qui soit invoqué, est celui-ci : qu'il est de l'intérêt du Canada de l'achever dans cinq ans l'époque fixée dans le contrat pour l'achèvement du chemin. On a encore invoqué un autre motif, bien qu'on l'ait fait timidement—c'est que nous devons faire ce prêt, parce que si nous ne le faisons pas, la compagnie suspendra ses travaux et son armée d'ouvriers se trouvera sans emploi.

Sir CHARLES TUPPER : Écoutez ! écoutez.

M. LAURIER : Eh bien ! je ne conçois pas que ce soit là un argument bien convaincant, et si l'on insistait pour l'imposer à cette Chambre, on établirait un précédent vraiment dangereux. C'est la théorie communiste, en vertu de laquelle l'État est obligé de donner du travail à ceux qui n'en ont pas.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non, non.

M. LAURIER : Mon honorable ami le ministre des chemins de fer nie mon assertion. Puis-je lui demander quelle est la différence entre la conduite du gouvernement actuel, qui dit que la Chambre doit avancer cet argent à la compagnie, parce que si l'on refuse, les employés de la compagnie seront privés de travail, et la conduite de ceux qui font aujourd'hui de l'agitation dans les rues de Paris en disant à ceux qui manquent de travail : allez frapper à la porte de la législature et elle sera obligée de vous donner du travail. La différence est dans l'application du principe, et non dans le principe même.

Sir CHARLES TUPPER : Bas du tout.

M. LAURIER : Quelle est la différence alors ? Si je comprends l'honorable ministre, il donne ceci comme une raison pour laquelle nous devrions voter l'argent, si nous devons voter l'argent. Pour quelle raison le votons-nous, si ce n'est pas en vertu du principe que, lorsque des hommes manquent de travail il nous faut leur procurer du travail.

Sir CHARLES TUPPER : Oh, non !

M. LAURIER : Alors, je serai heureux d'entendre dire dans une prochaine occasion pour quelle raison cette avance doit être faite. A présent, il me semble que si nous devons faire cette avance aux employés du chemin de fer du Pacifique canadien, il n'y a pas de raison pour que la Chambre ne leur fournisse pas le travail après que l'entreprise sera terminée ; et si nous devons voter cet argent pour donner du travail à ces ouvriers, pourquoi n'en ferions-nous pas autant pour les ouvriers qui ont été privés d'emploi par la fermeture des filatures de coton, puisque la politique nationale ne leur a pas donné le travail qui leur a été promis.

Le seul motif invoqué en faveur de cette subvention, qui puisse être employé avec un peu de force, c'est que nous rapprochons de cinq années la date de l'achèvement des travaux. Maintenant je suis prêt à admettre que l'achèvement rapide du chemin serait de quelque avantage pour le Canada. Ce n'est pas admettre beaucoup.

Sir CHARLES TUPPER : Et d'après cet arrangement cela ne coûtera pas un sou.

M. LAURIER : Je crois qu'avant de terminer, je pourrai démontrer que l'honorable monsieur renverse complètement son programme en demandant à la Chambre de faire cette avance. Je dis que je suis prêt à admettre qu'il y a quelque avantage à ce que le chemin soit ouvert plus tôt possible, mais quel est cet avantage ? Quel avantage réel nous a-t-on démontré comme devant exister ? Aucun avantage que je puisse voir, excepté qu'il est de l'intérêt du pays que

le chemin soit construit là où il n'est pas construit. Je pourrais comprendre la force de ce motif, s'il était vrai que l'accès du Nord-Ouest fût impossible, si ces terres fertiles étaient isolées et inaccessibles à la colonisation. Si c'était le cas, je dirais que cela vaut la peine pour nous de faire un grand sacrifice pour ouvrir cette contrée à la colonisation. Mais faut-il que je répète encore, ce que tout le monde sait, que les territoires du Nord-Ouest sont en communication avec le réseau des chemins de fer du continent, qu'il y a communication par les lacs, et qu'en conséquence pas un colon de plus n'irait dans cette contrée si le chemin était ouvert dans toute sa longueur.

Il est vrai que nous avons souvent entendu, en cette Chambre, donner comme raison pour laquelle le chemin de fer devrait être ouvert le plus tôt possible, que les colons sont exposés à être entraînés hors de leur destination par des agents américains, lorsqu'ils passent sur le territoire américain. Eh bien ! M. l'Orateur, il faut admettre que c'est là un bien pauvre argument, car il n'est pas probable qu'il reste en chemin autre chose que quelques traîneurs lorsqu'on nous dit que les immigrants se rendent au Nord-Ouest par 30,000 et 50,000 par année. Je pourrais comprendre la force de ce raisonnement si l'on démontrait que la construction rapide du chemin aurait pour effet de réduire les taux du fret et de créer une compétition. C'est un fait reconnu que toutes les lignes qui donnent accès au Nord-Ouest sont maintenant entre les mains de cette compagnie, et, en conséquence, que nous ayons trois ou quatre lignes différentes ou non, ou que nous n'en ayons qu'une seule, il n'y aura pas de compétition, et le tarif du fret restera le même qu'il est à présent.

Ce qui existe aujourd'hui existait il y a trois ans. Il y a trois ans, le parlement, en pleine connaissance des faits que l'on expose aujourd'hui, a de propos délibéré conclu un contrat avec la compagnie pour l'achèvement du chemin dans un délai de dix ans, au prix d'une somme donnée et de pas plus; et rien n'est arrivé depuis qui soit de nature à l'obliger d'abandonner ce programme. S'il n'y a pas de raisons valables en faveur de ces résolutions, il y en a de fortes et de convaincantes contre elles. L'avance de cet argent veut dire l'achèvement hâtif du chemin, et cet achèvement rapide du chemin veut dire augmentation dans le coût de la construction. Il n'est pas dans les intérêts du pays que le chemin soit construit avec rapidité, s'il doit être construit d'une façon dispendieuse. Au contraire, il est de l'intérêt du pays que le chemin soit construit à bon marché, afin qu'il ait sur tous ses concurrents du continent, un avantage dont le peuple devra bénéficier.

Il est en même temps évident que si le chemin de fer est construit au prix de fortes dépenses, ce sera un obstacle permanent à la réduction dans le taux du fret, dont se plaignent aujourd'hui les gens du Nord-Ouest. Ce taux que l'on impose aujourd'hui par pure convoitise devra alors être maintenu par nécessité. De plus, je soutiens que c'est un système vicieux que celui qui permet à un gouvernement de s'enfoncer dans les dettes et d'hypothéquer son chemin, bien que son but soit de le construire rapidement, et je puis donner comme preuve à l'appui de cet argument une autorité qui a généralement beaucoup de poids en cette Chambre — l'autorité de l'honorable ministre des chemins de fer lui-même. L'an dernier, il a eu occasion d'exposer en cette Chambre ses vues relativement à un chemin de fer qui a hypothéqué ses propriétés pour mener son entreprise à bonne fin. Parlant de la vente des stocks d'une compagnie, il disait :

Ce ne sont pas des obligations, et je puis assurer l'honorable député que lui et tous les Canadiens peuvent remercier Dieu de ce que ce ne sont pas des obligations. Je vais lui dire pourquoi. Si c'étaient des obligations, lorsque cette grande entreprise nationale serait terminée, elle se trouverait dans une position semblable à celle dans laquelle "l'Union Pacific," le "Central Pacific," le "Northern Pacific" et les autres chemins de fer inter-océaniques se sont trouvés. Ayant une dette garantie par des obligations et devant un montant énorme sur

M. LAURIER.

lequel l'intérêt devait être payé, ils ont été obligés de prélever cet intérêt sur le trafic du chemin, parce que c'était une réclamation obligatoire sur laquelle l'intérêt devait être payé, sans quoi le chemin aurait été enlevé à ses possesseurs, tandis que si l'argent est prélevé par la vente des actions, comme dans le cas actuel, l'honorable député doit voir que bien que la compagnie paie — et qu'il est juste qu'elle paie — l'intérêt sur les actions pendant le cours de la construction, du moment que la construction est terminée, il n'y a plus contre la compagnie de créance renfermant un mandat pour recouvrer. On n'est pas obligé de prélever un seul dollar d'intérêt sur la propriété, parce que tout l'intérêt qui doit être payé va dans les goussets des propriétaires eux-mêmes. Il n'y a aucune espèce d'hypothèque.

Et quel est le résultat de cet état de choses? Le résultat est qu'en Canada, nous aurons une grande ligue inter-océanique du chemin de fer du Pacifique canadien, qui peut rivaliser, comme je l'ai déjà dit, même entre San-Francisco et Chicago, pour le transport du trafic de la côte du Pacifique à travers une grande partie du pays, pour la raison que n'ayant pas lancé d'obligations, n'ayant lancé que des actions, le chemin se trouve dans une position tout à fait indépendante — dans une position telle qu'il peut agir en concurrence avec les autres chemins de fer d'une manière telle qu'aucun autre chemin de fer ne pourrait l'imiter s'il a une forte dette garantie par des obligations, s'il y avait une hypothèque sur le chemin et s'il était obligé de prélever l'intérêt dans n'importe quelles circonstances.

Le programme du gouvernement est aujourd'hui en opposition directe avec ce que l'honorable ministre disait alors. Le programme actuel consiste à hypothéquer le chemin, à donner un privilège sur le chemin. L'année dernière nous étions invités à remercier Dieu de ce que le chemin n'était pas hypothéqué; cette année, grâce aux honorables messieurs de la droite, notre raison pour remercier Dieu nous est enlevée. Nous n'aurons plus d'occasion de le remercier, à moins que les honorables députés ne soient animés d'une dévotion telle qu'ils puissent remercier Dieu même pour le contraire de ce qui les a portés à le remercier l'année dernière. L'année dernière le chemin était dans une position différente de l'Union Pacific, du Central Pacific et du Northern Pacific et toutes les autres lignes océaniques. Donc, l'année dernière, il occupait une position exceptionnelle, mais maintenant la position est changée de tout au tout, et il se trouve placé dans la même catégorie que les autres. Tous les avantages que nous devons retirer l'an dernier de la position exceptionnelle dans laquelle se trouvait le chemin, nous les perdons cette année.

Je crois que si j'avais à choisir entre les deux programmes de l'honorable ministre des chemins de fer, je choisirais celui de l'an dernier. Je dirais à la compagnie d'adopter pour devise : *Festina lente*; prenez votre temps, mais construisez votre chemin, et cela sera à votre avantage ainsi qu'à celui du pays. Je répète de nouveau que, quels que soient les avantages qui puissent découler de la construction rapide du chemin, ils sont plus que contrebalancés par les conséquences possibles du programme que l'on adopte aujourd'hui. Quelle était la base du programme suggéré par le gouvernement il y a trois ans et adopté par le parlement? La base de son programme lorsqu'il l'a soumis, et la raison pour laquelle le parlement a adopté ce programme, était qu'il serait plus avantageux pour les intérêts du peuple que le chemin fût exploité et possédé par une compagnie que par le gouvernement. C'était là la base de l'argument soumis au peuple et au parlement du pays, et c'est là la raison principale qui a porté le parlement à consentir aux conditions de ce contrat.

Maintenant, que se propose-t-on de faire au moyen du nouvel arrangement? On se propose tout bonnement de reprendre le chemin et d'en faire la propriété du gouvernement, qui devra l'exploiter si l'argent n'est pas remboursé. On a beaucoup parlé de cette garantie, et je ne discuterai pas cette question maintenant, parce que je crois qu'elle l'a déjà été à la satisfaction de chacun. Est-il déraisonnable de supposer que cette grande compagnie, connaissant le peu de désir qu'éprouve le parlement de voir le chemin possédé et exploité par le parlement, ne se montrera pas très empressée à payer sa dette. Et si elle manque à ce devoir, qu'advient-il? Il arrivera de deux choses l'une — ou le gouvernement refusera de faire valoir ses ré-

clamations, et il perdra alors son avance, qui deviendra un cadeau, ou bien il fera valoir ses réclamations, et alors il reprendra le chemin, et le programme qui a été adopté comme la base de ce contrat deviendra lettre morte, et nous aurons ce résultat que dans le but de hâter de cinq années l'achèvement du chemin, le gouvernement s'est mis de propos délibéré dans la possibilité d'agir contrairement à l'intention et à la base du contrat.

On s'est demandé avec étonnement pourquoi le gouvernement fait cette volte-face et abandonne son programme, car c'est certainement le renversement du programme suivi par lui jusqu'ici. Nous ne pouvons y voir d'autre raison que celle-ci : que le gouvernement est aujourd'hui contrôlé par un pouvoir plus puissant que le sien. Il est comme le magicien d'autrefois, qui par ses incantations avait donné la vie à un monstre qui le fit ensuite son esclave et finit par le tuer. Le gouvernement est entre les mains de la compagnie à laquelle il doit obéir; tout comme le serviteur de l'Écriture à qui son maître disait: Va; et il allait; viens; et il venait. Quel est le désir de la compagnie qui n'a pas été satisfait? Il y a trois ans, M. l'Orateur, la compagnie, lors de la passation du contrat, insistait pour être payée tant par mille; elle a été payée à tant par mille; maintenant elle insiste pour être payée d'après la construction, et elle sera payée d'après la construction.

L'automne dernier, il y a trois ou quatre ou cinq mois, la compagnie a demandé au gouvernement de lui garantir l'intérêt sur son stock; le gouvernement a de suite accédé à sa demande. La compagnie est allée plus loin, elle a demandé au gouvernement de devenir son banquier, et le gouvernement a consenti à devenir son banquier. Maintenant elle dit: Nous ne mettrons pas notre argent en banque, et le gouvernement dit: "Voici votre argent." L'an dernier elle disait: Nous sommes décidés à terminer ce chemin non à l'époque prescrite par le contrat, en l'année 1891, mais en 1886. Le gouvernement a répondu: "C'est parfait, nous consentons à cela." Maintenant elle dit: "Mais pour atteindre notre but, il nous faut une avance de \$22,500,000." De nouveau le gouvernement dit: "Mais c'est parfait, voici votre argent." Si ce n'est pas là la justification de l'assertion que j'ai faite en disant que le gouvernement est entre les mains de la compagnie, que faut-il de plus?

Jé partage beaucoup l'opinion qui est exprimée dans la presse conservatrice française de la province de Québec, lorsqu'elle dit que le pouvoir de la compagnie est trop considérable, et que nous n'avons pas encore eu une bonne raison pour que le gouvernement lui fasse une autre avance ou lui accorde davantage. Le ministre des chemins de fer, l'autre jour, en parlant de cette question, disait que le *Globe* avait été l'ennemi acharné de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

Sir CHARLES TUPPER: Écoutez, écoutez.

M. LAURIER: Je crois comprendre que l'honorable monsieur persiste dans son opinion. Il ne peut certainement pas faire le même reproche à la presse conservatrice française de la province de Québec. Elle n'a pas été hostile à la compagnie; elle a été aussi dévouée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien qu'aucun membre du gouvernement, ou que le gouvernement pris dans son ensemble. Cependant, l'honorable député n'ignore pas que la presse conservatrice française est tout aussi opposée que le *Globe*, à ces résolutions. Afin qu'il n'y ait pas le moindre doute à cet égard, je vais citer l'un des organes français du gouvernement dans la province de Québec. Je cite le *Monde* du 1er février, où je trouve ce qui suit:

Dans quelle position sera la Puissance lorsqu'elle aura accompli cette dernière volonté du Pacifique? 1° Déjà payé par la Puissance pour les portions du chemin bâties avant le transfert de la compagnie, \$28,000,000; 2° Subside en argent, \$25,000,000; 3° Subside en terre, 25,000,000 d'acres à \$2, \$50,000,000; 4° Prêt demandé, \$22,500,000; total fourni par le gouvernement, \$125,500,000; total fourni par la

compagnie pour la voie principale, rien. Dans ces conditions, si c'est le gouvernement qui doit faire tous les frais du chemin, ne devrait-il pas en avoir aussi la propriété, quand la compagnie se donne si peu de trouble pour sortir d'embarras? Si je rentre dans tous ces détails, ce n'est pas parce que j'ai du mauvais vouloir contre le Pacifique. Rien de cela; mais en montrant la compagnie sous son vrai jour, je fais voir que le gouvernement n'accorde pas ces faveurs à la compagnie parce qu'elle les mérite, mais parce qu'il veut bien encourager ces messieurs.

Ce sont là, il est vrai, M. l'Orateur, les paroles d'un correspondant, mais la déclaration est appuyée par le rédacteur, et elle a été suivie de nombreux articles, sur le même ton. Le même journal publiait, le 13 février, un article en réponse à l'*Etendard*, le seul journal dans la province de Québec qui appuie le gouvernement dans le cas actuel. L'article contient ce qui suit:

Les calculs de l'*Etendard* sont des plus ridicules. C'est ainsi qu'il imagine, pour se donner la chance de danser sur un pied, que le gouvernement paiera 4 pour 100 sur les \$22,500,000, tandis que le Pacifique lui paiera 5 pour 100, soit un bénéfice net de \$220,000 par année. La belle affaire de promettre de payer un intérêt de 5 pour 100 de plus, quand on est sûr d'avance qu'on ne le paiera jamais!

Quant aux chiffres fantaisistes de l'*Etendard* sur le gain que fera le public en passant par le nord du lac Supérieur plutôt que par Chicago et Saint-Paul en hiver, il n'y a qu'à s'en tenir les côtes. Qui nous dit que le Pacifique transportera les voyageurs et les marchandises à meilleur marché que les lignes américaines? Le Pacifique sera sans concurrents par le nord du lac Supérieur; peut-on raisonnablement supposer qu'il traitera mieux le public que les trois ou quatre lignes qui se font la lutte sur le territoire américain.

Pourquoi le fera-t-il, quand on sait que malgré l'extrême limite du prix qu'il pourra charger, le service de la section ouest, c'est-à-dire de la Colombie-Britannique, l'empêchera pendant bien des années de faire ses dépenses. Cette perspective est tellement dans l'idée de tous, que le gouvernement canadien a exigé un dépôt de \$5,000,000 pour s'assurer que la compagnie exploitera le chemin pendant dix ans.

Du reste, si ce n'est que le souci de l'émigration dans les plaines du Nord-Ouest qui anime l'*Etendard*, pourquoi hâter la construction de la section si dispendieuse des montagnes Rocheuses? Quand nous avons donné le contrat en 1881, nous avons alors établi les détails dans lesquels le chemin devait être bâti. Suivons donc les conventions. Pourquoi nous hâter de payer en deux années un subside que nous devrions avoir cinq ans pour payer? L'*Etendard* sait-il que nous allons perdre près de \$900,000 d'intérêt seulement, en payant le subside de \$12,500,000 trois ans trop tôt. Qu'est-ce que le percement des montagnes Rocheuses va faire à la colonisation des plaines du Nord-Ouest qui sont en deçà? Comptez-vous par hasard sur les Chinois et les Japonais pour venir nous prêter main-forte?

Maintenant, M. l'Orateur, mon honorable ami le député de Jacques-Cartier (M. Girouard) a déclaré l'autre jour que ce journal n'était pas l'organe du parti conservateur; mais l'organe d'un spéculateur de chemin de fer bien connu. De fait, il est généralement admis que ce journal est entre les mains de M. Sénécal; mais quoi qu'il en soit, ce n'est pas l'unique expression du même genre. Le langage que je viens de citer est le langage de toute la presse conservatrice de la province, l'*Etendard* seul excepté. Tous les autres journaux, tous les journaux qui donnent ordinairement leur appui au gouvernement, sont hostiles aux résolutions actuelles, et tous appuient l'opinion du *Monde*. Et je prétends que ce langage est très significatif. Ces articles ont été écrits par des hommes qui ont toujours fait preuve d'une fidélité inébranlable envers le gouvernement, d'hommes qui ont été témoins dans leur propre pays des conséquences fatales qui doivent découler des dépenses extravagantes—c'est-à-dire des dépenses qui ne sont pas justifiées par de bonnes raisons, et le cri d'alarme lancé par ces hommes est un cri d'alarme qui devrait être répété non-seulement par les députés de la province de Québec, mais par tous ceux qui apprécient la valeur de l'expérience.

L'amendement (de M. Cameron, Huron) est rejeté sur la division suivante:

Pour:
Messieurs

Allen,
Allison (Lennon),
Armstrong,
Auger,
Béchar, d
Bénier,
Blake,
Bourassa,

Fairbank,
Fisher,
Fleming,
Forbes,
Geoffroy,
Gillmor,
Gunn,
Holton,

McMullen,
Maloch,
Paterson (Grant),
Platt,
Ray,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Scrivan,

Burpee (Sunbury),
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Catala,
Charlton,
Cockburn,
Cook,
Davies,
De St. Georges,

Innes,
Irvine,
Jackson,
King,
Kirk,
Landerkin,
Laurier,
Lister,
Livingstone,
Mackenzie,
McGraney,
McIntyre,
Moisac,

Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Thompson,
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wheeler,
Wilson,
Yeo.—82.

CONTRE:
Messieurs

Allison (Hants)
Bain (Soulanges),
Baker (Missisquoi),
Baker (Victoria),
Barnard,
Beaty,
Bell,
Bellevue,
Benoit,
Benson,
Bergeron,
Bergin,
Billy,
Blondeau,
Bolduc,
Bossé,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Burnham,
Burns,
Cameron (Inverness),
Cameron (Victoria),
Campbell (Victoria),
Carllug,
Caron,
Chapleau,
Cochrane,
Costigan,
Coughlin,
Coursol,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desaulniers,
Desjardins,
Dickinson,
Dodd,
Dugas,
Dupont,
Farrow,
Ferguson (Leeds et Gren)

Ferguson (Welland),
Fortin,
Foster,
Fréchette,
Gagné,
Gault,
Gigault,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guillet,
Hackett,
Haggart,
Hall,
Hawkins,
Hay,
Hesson,
Hickey,
Hilliard,
Homer,
Houde,
Hurteau,
Ives,
Jamieson,
Kaubach,
Kilvert,
Kinney,
Kranz,
Labrosse,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Lesage,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
Macdonald (Cap-Breton),
Mackintosh,
Macmaster,
Macmillan (Middlesex),
McMillan (Vaudreuil),
McDonald,
McGreavy,
McLelan,
McNeill,

Masse,
Méthot,
Mitchell,
Moffat,
Montplaisir,
O'Brien,
Orton,
Ouimet,
Paint,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Pope,
Reid,
Riopel,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Hastings),
Ross,
Royal,
Rykert,
Scott,
Shakespeare,
Small,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Tassé,
Taylor,
Temple,
Tilley,
Tupper (Picou),
Tyrwhitt,
Valin,
Vanasse,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Wigle,
Williams,
Wood (Brockville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth,
Wright.—132.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 20 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

EMPRUNT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre étant saisie de l'ordre du jour relatif à la reprise du débat sur la motion de sir Charles Tupper: "Que la Chambre se forme en comité général pour considérer certaines résolutions concernant le chemin de fer du Pacifique canadien,"

M. COSTIGAN: M. l'Orateur, en proposant l'ajournement du débat, hier soir, j'avais l'intention de dire quelques mots. Je désire dire que ce ne serait pas intéressant si j'allais faire un discours dans l'état où est ma voix. Avec l'assentiment de la Chambre, je remettrai mes observations au moment du concours.

M. VAIL: Comme l'honorable monsieur a résolu de ne pas parler sur cette question, et comme je considère qu'il est très important que la Chambre en arrive à un vote direct sur la question d'une façon parlementaire convenable, je demande la permission de faire la motion suivante:

Que tous les mots après "que" soient biffés, et que les suivants soient insérés: "Cette Chambre constitue ce comité d'hui en six mois."

M. BLAKE: Je désire profiter de l'occasion qui m'est fournie par la motion de mon honorable ami pour dire quelques mots à propos de cette question. Après le long et complet débat qui a eu lieu, je ne me propose pas d'accaparer encore le temps de la Chambre pour répéter en détail tous les raisonnements que j'ai eu l'honneur d'énoncer dans une occasion précédente. Je n'ai pas non plus l'intention de discuter en ce moment quelques-unes des réponses qui ont été faites à ces raisonnements, quelque contestable qu'en soit la valeur, tant sous le rapport des faits sur lesquels ils sont supposés appuyés, qu'en raison des conséquences qu'on a dit devoir découler de ces faits. Je veux plutôt appeler l'attention de la Chambre sur un côté de cette question qui n'a pas encore été—si même il l'a été du tout—complètement développé, et qu'il me semble cependant très important de considérer avant d'arriver à la conclusion que nous devons continuer plus longtemps à faire l'examen de ces propositions. Et si, pour un moment, dans l'accomplissement de mon devoir, je paraissais traiter des questions qui ont déjà été débattues, la Chambre me pardonnera, car je pense que les honorables députés, avant que j'aie fini, comprendront l'importance de mes premières observations sur le point que je vais avoir l'honneur de présenter. J'ai dit, l'autre jour, que la question de l'achèvement a été une question sur laquelle on a beaucoup insisté lorsqu'on nous a demandé d'adopter le premier contrat. J'ai dit que c'était l'ingrédient consolateur dans la coupe remplie de chagrins qu'on nous a demandé de boire. On nous a dit que, quels que fussent les embarras, quelle que pût être la dépense nécessitée par les engagements qu'on voulait nous faire prendre, à tout événement, nous les connaissions; quels qu'ils fussent, forts ou petits, légers ou lourds, nous les connaissions. Ce n'était plus l'engagement indéterminé de terminer le chemin de fer du Pacifique; c'était l'engagement en vertu duquel nous donnions un certain nombre de dollars pour compléter un certain chemin en partie construit, et nous donnions une certaine quantité d'acres de terre, en considération de quoi, une fois pour toutes, finalement et pour toujours, nous établissions nos obligations à l'égard du chemin de fer du Pacifique canadien.

Mon honorable ami qui siège à ma gauche (M. Laurier), dans son discours d'hier au soir, a récapitulé avec beaucoup

La motion principale étant soumise à la Chambre,

M. COSTIGAN: Avant que l'on déclare cette motion adoptée, je propose l'ajournement du débat.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'espère que mon honorable ami n'insistera pas pour faire adopter sa motion. Je crois qu'il est désirable que la Chambre se forme en comité le plus tôt possible. Nous pourrions adopter ces résolutions *pro forma*, et lors du concours l'honorable monsieur aura l'occasion de parler sur cette question.

M. COSTIGAN: J'ai compris que la question ne serait pas réglée cette nuit. Je voulais dire quelques mots à ce sujet avant que le vote fût pris. C'est un vote très important. Mais il y a eu tant de discussion, et à cette heure avancée, je ne me sens pas disposé à parler cette nuit. Je préférerais ne pas être forcé à parler; mais s'il faut que je parle cette nuit, naturellement je parlerai.

Sir JOHN A. MACDONALD: Eh bien! alors, nous allons les remettre à plus tard.

Motion adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée et (à 1 h. 45 a.m.) la Chambre s'ajourne.

M. LAURIER.

d'élégance la politique mobile et changeante de l'administration, et il a signalé, lorsqu'il en est venu à cette partie du contrat, cette question de la fin, du terme, et il a fait voir combien le contrat faisait défaut sur ce point lorsqu'on l'examinait à la lumière projetée par les propositions soumises au parlement. C'est cela, M. l'Orateur. On nous demande aujourd'hui de nous occuper d'une obligation supposée finale d'une façon tout à fait impropre à nous donner l'idée que l'obligation est finale. Mais voici ce dont je me plains: bien qu'on nous demande aujourd'hui d'engager considérablement le crédit et les ressources du pays pour terminer le chemin de fer du Pacifique canadien dont la construction est adjugé par contrat, il est manifeste que nous n'avons pas sous les yeux toutes les propositions et tous les renseignements qui devraient nous être soumis, avant qu'on nous demande d'approuver ou de rejeter cette proposition en particulier. Il est vrai que dans un sens mitigé et jusqu'à un certain point le gouvernement a reconnu la justesse de la prétention que le parlement a droit de se faire donner pour les examiner toutes les parties de la politique qui a trait au chemin de fer du Pacifique canadien, afin de comprendre toute l'affaire.

L'ordre du jour nous donne des résolutions qui ont trait à une autre partie du marché conclu au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien; et l'on y voit ce qui est proposé dans cette direction. Je ne puis donc pas me plaindre que la proposition que le gouvernement nous a soumise de cette singulière façon soit incomplète. On nous a fait voir, pour ce qui concerne l'extrémité occidentale du pays, ce que, en sus de la proposition soumise à la Chambre actuellement, on va nous demander de faire en rapport avec le chemin de fer du Pacifique canadien. Il est tout à fait vrai—sans parler de cette proposition, dont il ne serait pas convenable de s'occuper en ce moment—que cette demande exige un examen très sérieux. Je me rappelle bien avoir entendu dire par le ministre des travaux publics, lorsque à une période relativement avancée des controverses qui ont été soulevées depuis le premier marché avec la Colombie-Britannique, que Esquimalt est et doit être la station terminale de ce chemin de fer sur le Pacifique. Jusqu'à quel point cette idée est consistante avec l'arrangement en vertu duquel le chemin par lequel on peut atteindre Esquimalt a été livré à un chemin de fer du Pacifique rival, à l'un des chemins de fer du Pacifique américain, c'est ce que je vais laisser décider à l'esprit avisé de l'honorable ministre des travaux publics, engagé actuellement, je le regrette, dans d'autres affaires. Il y a une autre question qui prend présentement beaucoup plus d'importance, qui est beaucoup plus directe, beaucoup plus pressante que nous pensions qu'elle serait jusqu'à ces derniers temps. J'ai dit qu'il y avait un terminus du chemin de fer du Pacifique canadien qui a été recommandé par le ministre des travaux publics, sous l'ancien gouvernement, alors qu'il était dans l'opposition, et, autant que je puis m'en souvenir, sous le nouveau gouvernement, comme le véritable terminus pour le commerce d'entier parcours entre l'est et l'ouest.

Mais en admettant même que cette idée a été abandonnée et que le terminus, sur le Pacifique, d'un grand chemin transcontinental qui doit transporter tant de milliers de tonnes d'un fret précieux allant vers l'est et vers l'ouest depuis le continent européen jusqu'au continent asiatique; en admettant même qu'on doit trouver ce terminus sur la terre ferme dans la Colombie-Britannique, il est évident, d'après le témoignage unanime et non contesté des ingénieurs, que Port-Moody n'est pas et ne peut pas être cette station terminale. La baie des Anglais et le havre de Cove, plus bas que Port-Moody, ont toujours été regardés comme les endroits que le chemin de fer devait atteindre, si l'on veut le mettre en rapport avec les grands steamers qui font le service sur l'océan Pacifique. Et maintenant que nous sommes rendus à ce point, qu'on est pour demander au parlement de s'occuper de cette question comme d'une question

transcontinentale; que nous sommes pour sacrifier beaucoup, engager beaucoup, faire beaucoup plus que ce que la population du pays a jamais supposé qu'elle aurait à faire afin d'en arriver à cet achèvement en deux ans, d'un chemin de fer transcontinental qui ferait le trafic d'entier parcours, il est certainement important de savoir quelles mesures on a prises et celles qu'on va prendre pour avoir un véritable terminus pour cette partie du commerce qui doit atteindre et laisser le chemin de fer du Pacifique canadien sur la côte du Pacifique. Cependant, nous savons que les dépenses, d'après des estimations antérieures, selon l'opinion de M. Fleming, de M. Smith et d'autres ingénieurs, qui seuls ont parlé de la question, pour atteindre même la terre ferme sur le Pacifique à partir de Port-Moody, ne constituent pas une somme insignifiante. Si je me rappelle bien—parlant d'après des souvenirs qui se rapportent à quelques années en arrière—c'est quelque chose entre \$1,000,000 et 1,500,000. En allant un peu plus à l'est, on trouve qu'il surgit d'autres questions au sujet du chemin de fer, lesquelles ne sont pas encore résolues. J'ai déjà fait remarquer—et j'en parle sans discuter la chose—le fait qu'aujourd'hui, lorsqu'on nous demande de nous occuper de cette question comme si elle était définitivement réglée, ou comme si elle devait l'être par les propositions qui nous sont actuellement soumises, nous parlons de traverser par la passe du *Cheval-qui-rue*—par les monts Selkirk.

Nous parlons d'un moyen de traverser dont la praticabilité, au point de vue des travaux d'art, n'a pas encore été démontrée. Nous parlons d'un moyen de traverser qui, s'il est praticable, coûtera on ne sait combien. On nous propose d'accepter des estimations pour la construction d'une ligne passant dans les montagnes dont le tracé n'est pas fait, sur laquelle on n'a fait aucune étude, alors qu'il est encore possible qu'un autre tracé à travers les montagnes soit adopté. On nous propose d'accepter cette estimation; et en l'absence du renseignement que nous étions en droit d'attendre, au moment où cette proposition nous sera faite, laquelle ne nous est pas encore soumise, je dois m'en rapporter à une déclaration rapportée dans le *Mail* de Toronto et la *Gazette* de Montréal, déclaration qu'on dit avoir été faite au *Mail* par M. Van Horne, au sujet du coût nécessaire pour compléter le chemin à partir du sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops. Il l'a fixé à \$10,000,000. On nous demande de reconnaître qu'il est suffisamment prouvé que le coût des 290, des 300 ou des 270 milles—car on nous donne tous ces chiffres-là—de la ligne non tracée et non étudiée qui passe dans les montagnes—parlant encore de l'estimation—défalquant, en autant que nous pouvons nous en assurer, le montant payé à la compagnie de construction pour les travaux exécutés dans l'ouest, de l'ensemble à être payé sur l'exécution du contrat pour la partie occidentale—on nous demande de reconnaître que la somme de \$11,000,000 ou de \$12,000,000 en argent, et de \$25,000,000 en stock, qui devait, d'après une convention faite il y a un peu plus d'un an, être payée pour l'exécution des travaux à partir du sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops, lesquels travaux, dit-on maintenant, peuvent être exécutés pour \$10,000,000. Pour beaucoup moins d'argent que ce qui devait être payé auparavant pour ces travaux, en ne tenant absolument aucun compte du stock du chemin de fer du Pacifique canadien, qu'on devait donner pour la bonne bouche, comme une chose très belle à voir, sinon bien considérable à avoir.

Puis, M. l'Orateur, quand nous arrivons à la région des prairies nous savons qu'il est de la plus haute importance d'avoir des facilités pour faire le transport à un coût modéré sur une surface très étendue de cette contrée; nous savons que la chose est de la plus haute importance pour l'avenir du Nord-Ouest même, et pour l'avenir de tout le Dominion, considérablement intéressé, comme l'est le Dominion, à l'avenir du Nord-Ouest. Je ne suppose pas moi-même qu'il existe aucune question se rapportant à des améliorations

d'une importance pratique équivalente à la question de savoir ce qu'il faut faire d'ici à deux ou trois ans pour faire baisser les taux et augmenter le nombre de milles du chemin de fer dans la région fertile des prairies; et je n'ai pas besoin de faire autre chose que de parler de l'observation de l'honorable ministre des chemins de fer lui-même, lorsqu'il a ouvert le débat au sujet de ces propositions, et qu'il a dit que les tronçons dont il prenait la défense avaient beaucoup plus d'importance que beaucoup d'autres parties de la ligne-mère elle-même. Bien qu'on nous demande de faire de si grands sacrifices pour le rapide achèvement de la ligne-mère, il a attribué aux embranchements, non-seulement l'importance absolue, mais l'importance relative dont j'ai parlé. Mais dans les propositions faites par le gouvernement, en autant qu'elles ont été soumises au Parlement et que nous avons pu les examiner, sous aucun des points dont j'ai parlé, en allant d'Esquimalt à la région des prairies, on ne fait de recommandation relativement au règlement de ces questions.

On les laisse sans les résoudre. Je dois plutôt dire, surtout à propos de la question des embranchements, que mettre au premier rang de la bataille la construction de la ligne-mère traversant les deux tronçons non complétés, l'arrangement en vertu duquel les ressources de la compagnie doivent être appliquées soit à l'exécution des travaux, soit à récupérer le gouvernement de l'avance faite aujourd'hui en vue de l'exécution de l'entreprise, c'est faire prévoir que dans deux ou trois ans, nous verrons une politique d'après laquelle on construira peu ou point d'embranchements, au lieu de construire très libéralement, que ce soit la compagnie elle-même ou quelque autre corporation qui applique cette politique dérivée de l'exercice du pouvoir de désaveu. Puis, en allant encore plus à l'est, nous arrivons à l'embranchement du Sault-Sainte-Marie, et je crois que tout le monde reconnaît l'importance de cet embranchement.

La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien elle-même a certainement reconnu cette importance dès le commencement, lorsqu'elle a donné comme partie de sa politique, la construction, avant tout, de l'embranchement du Sault-Sainte-Marie, et, plus tard, d'un embranchement allant à Algoma-Mills, sur le chemin du Sault-Sainte-Marie. La ligne est aujourd'hui à moins de 80 milles de cet endroit. Et la preuve qu'on nourrissait l'idée de faire des raccordements—bien plus, qu'on a contracté même des obligations de ce genre—cette preuve s'établit par les entrevues qui ont eu lieu entre le président de la compagnie et les autorités municipales de Portland, au mois d'octobre dernier, au cours desquelles on rapporte que M. Stephen a dit :

Je m'aperçois que j'ai oublié une chose que j'aurais dû ne pas oublier, c'est de voir dans le journal de ce jour un article de mon ami, le général Washburne, de Minneapolis. Je dirai simplement que nous avons à peu près complété un embranchement du Pacifique canadien qui est actuellement rendu à moins de quatre-vingts milles du Sault-Sainte-Marie, endroit que le général Washburne a en vue; et nous avons entrepris de construire ces quatre-vingts milles et de nous rendre à la mer aussitôt qu'ils seront prêts à nous rencontrer. Nous nous sommes engagés à les rencontrer au Sault-Sainte-Marie, et quand ce raccordement sera fait, il n'est pas besoin d'une imagination très féconde pour voir ce que devra être l'effet sur les ports de l'Atlantique qui recevront de la farine de Minneapolis en grande quantité. Si nous pouvons arriver à faire expédier la farine de Minneapolis à Portland, vous aurez un havre où il se fera beaucoup d'affaires.

L'ALDERMAN MARR: J'aimerais à savoir de monsieur la condition de ce chemin de Minneapolis au Sault-Sainte-Marie. Est-ce un simple projet ou si le chemin est en voie de construction?

M. STEPHEN: Je n'en sais rien, si ce n'est ce que j'ai appris du général Washburne. Tous les hommes de Minneapolis, ainsi que je comprends la chose, et les gens de Saint-Paul même, y sont intéressés. Le général Washburne dit qu'ils sont sûrs de le construire. Voilà tout ce que j'en sais. Nous avons entrepris de les rencontrer au Sault-Sainte-Marie, et nous n'avons que quatre-vingts milles à faire.

LE MAIRE: Je comprends que vous voulez dire qu'ils ont entrepris de construire l'embranchement.

M. STEPHEN: Il n'en est plus question maintenant. Je ne sais où on en est. Nous sommes prêts à construire en cet endroit aussitôt que nous aurons une raison de le faire. Nous ne serons que trop heureux de prendre leur farine lorsqu'ils y seront rendus.

M. BLAKE.

Mais ici encore, dans la politique qui nous est présentée—laquelle, comme j'ai dit, consiste à appliquer le produit des ressources qui doivent être données à la compagnie actuellement construite, à l'achèvement de la ligne-mère et le remboursement de l'argent à être avancé par le public, —il ne reste plus rien pour le parachèvement de ces entreprises particulières. Si nous allons plus loin vers l'est, nous arrivons à la question du raccordement de Gravenhurst et Callander—question de très grande importance—reconnue comme très importante pour une des principales parties du Dominion—à propos de laquelle on nous a dit de temps à autre, que le gouvernement nous montrerait des résultats satisfaisants, et au sujet de laquelle on nous a dit à la dernière session, qu'à moins que nous puissions nous assurer d'une complète indépendance ou que nous puissions nous dérober au contrôle de l'une ou l'autre entreprise rivale, il faudrait faire plus de dépense qu'il ne serait nécessaire pour la simple construction du chemin de fer, dans des conditions moins favorables, pour le commerce du pays.

Mais nous n'avons pas actuellement devant nous le résultat de ce qu'a fait le gouvernement en vertu des pouvoirs que nous lui avons confiés à la dernière session; nous ne savons pas en quoi consiste la politique suivie à propos de l'embranchement de Gravenhurst et Callander; nous ne savons rien des garanties données; nous ne savons pas quelles sont les dépenses à encourir; enfin nous ne savons pas si le plan adopté à la dernière session a été considéré comme praticable ou non, ni si le gouvernement doit, lui-même, construire ce tronçon.

De plus, on nous a présenté un bill privé dans lequel on demande de donner à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique le pouvoir de louer et d'acquérir des embranchements dans diverses directions, pouvoir d'une nature indéterminée entraînant des obligations d'une nature indéterminée, lesquelles seront les dettes de la compagnie et pourront affecter ses moyens de payer. Sur cette question, le gouvernement n'a pas développé son programme.

En allant encore plus à l'est, nous avons la question de la tête de ligne d'est du chemin de fer. Nous savons que l'on a entretenu des opinions incertaines sur ce sujet. Nous savons que l'on a d'abord proposé de prendre Callander et d'opérer un raccordement avec les lignes qui devaient être construites depuis Callander, et aller dans la direction du Pacifique; nous savons que l'on a accordé une subvention au Canada Central à la condition expresse qu'il atteindrait Callander, ou plutôt, qu'il atteindrait l'endroit où serait fixée la tête de ligne est du chemin de fer canadien du Pacifique; et l'on suppose que l'on se rendrait à l'océan au moyen de lignes de raccordement. Nous savons que lorsque le contrat a été passé, on avait en vue de donner à la compagnie le pouvoir d'acquérir, par fusion ou par achat, la ligne du chemin de fer du Canada Central et la ligne de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et de cette façon, lui donner le moyen d'atteindre Montréal; et pendant un certain temps, on a été porté à croire que l'on choisirait Montréal comme tête de ligne; en tout cas, comme tête de ligne d'est.

Mais, depuis quelque temps, d'autres idées se sont emparées de l'opinion publique; d'autres idées se sont emparées de l'esprit de la compagnie du chemin de fer; d'autres idées se sont emparées de l'esprit d'une partie importante de la population, et il est heureux que nous puissions comprendre quel sera le résultat de tout cela. Je suis au nombre de ceux qui ont beaucoup regretté la décision prise par le gouvernement de Québec, lorsqu'il a vendu le chemin entre Montréal et Québec de façon à faire passer cette ligne, comme cela est enfin arrivé, sous le contrôle du chemin de fer du Grand-Tronc.

Il aurait été préférable, je crois, dans les intérêts de Québec et dans les intérêts internationaux, que ce chemin fût vendu bien moins cher au chemin de fer canadien du

Pacifique, plutôt que de l'être au prix auquel M. Sénécal l'a payé et au prix plus élevé qu'il en a reçu dans la suite, de personnes censées avoir des intérêts dans la compagnie du Grand-Tronc. Mais c'est ce qui a eu lieu, et la question est compliquée de cette opération.

Or, nous avons appris, non d'une façon officielle, non de la manière dont le parlement doit apprendre ces choses, mais nous avons appris, par la voie ordinaire, que des réclamations avaient été faites et présentées au gouvernement à cette partie du chemin dont je parle maintenant, et qui doit unir les deux océans.

Tout d'abord, les journaux, je ne me rappelle plus lesquels, nous disent que le gouvernement de Québec a demandé qu'on lui remboursât \$12,000 par mille, pour le chemin de fer qu'il a construit d'Ottawa à Montréal ou à Québec; et cela, comme proportion de la subvention accordée pour la construction du grand chemin national. Mais les journaux disent qu'une demande quelconque a été faite dernièrement par les ministres de Québec; d'abord par écrit, et ensuite dans une entrevue qu'ils ont eue ici.

Nous avons appris aussi, par la même voie, que d'autres détails de la question compliquée que comporte cette partie de tout le sujet, avaient pris des proportions plus que provinciales, car nous voyons, si je me le rappelle bien, que les autorités commerciales, les bureaux de commerce ou chambres de commerce d'Halifax et de Saint-Jean, ainsi que celle de Québec, ont fait conjointement des représentations sur l'importance qu'il y a d'avoir une ligne indépendante entre Montréal et Québec, en rapport avec la grande ligne transcontinentale. Il semble que l'erreur commise lorsque l'on a mis cette ligne en exploitation, soit sur le point de prendre des proportions sérieuses, et il nous faut chercher ce qui devrait être fait, ce qui peut être fait, si l'on doit faire quelque chose, ou si l'on peut faire quelque chose, pour réparer cette erreur et pour obtenir cette liberté de communication entre le chemin de fer Intercolonial et l'ouest, entre les ports de l'est et l'ouest. On a perdu l'occasion de réparer cette erreur quand les chemins des deux côtés du fleuve, entre Montréal et Québec, sont passés entre les mains d'une corporation.

Nous savons que des demandes, se rapportant au même sujet, ont été faites afin de mettre à exécution ce grand projet de la construction d'un pont de chemin de fer sur le saint-Laurent, à Québec, pour réunir les deux côtés de la rivière et pour relier le réseau de chemins de fer tel que projeté. Or, il peut se faire que l'on entretienne différentes opinions à ce sujet; mais, ce qui est certain, c'est que l'on entretient des opinions prononcées, et qu'à mesure que le temps s'écoule et que les projets du gouvernement se dessinent, nous voyons que l'on attache une importance de plus en plus grande à la question d'un grand chemin de fer transcontinental, et que l'on comprend de mieux en mieux en quoi consiste les obligations du pays et ce qu'il doit faire pour réaliser le projet de la construction, à travers le continent, d'un grand chemin de fer ayant des têtes de ligne au Canada. La question de savoir si Québec, avec Montréal ou à l'exclusion de Montréal, sera la tête de ligne d'été, est une de ces questions. L'examen de ce sujet et l'examen des demandes qui ont été faites, comme je l'ai dit, pour que le gouvernement garantisse l'indépendance de la grande voie de communication entre les deux villes en construisant un pont sur le fleuve et pour qu'il reconnût le droit qu'a la province de Québec d'avoir une subvention plus considérable pour les travaux qu'elle a construits, feront voir que ce sont des questions où il s'agit non de milliers de dollars, mais de millions de dollars, et probablement, d'une façon ou d'une autre, on arrivera à la somme d'environ \$10,000,000 ou \$12,000,000. Jusqu'ici, nous n'avons traité qu'une moitié de la question. Nous ne nous occupons que de la question de savoir où sera le port d'été ou les ports d'été, et quelles seront les obligations du pays, afin d'obtenir la réalisation de ce qui doit être la politique du gouvernement: l'obtention

d'un port d'été dans la Confédération. Nous avons donc à étudier la question du port d'hiver. Or, sur ce sujet, à l'entrevue que la compagnie a eue avec la municipalité de Portland, entrevue dont j'ai déjà parlé, M. Stephen a fait cette déclaration :

Outre cela, nous aurons vers janvier ou février, l'an prochain, une ligne de chemin de fer de Montréal à Chicago, se raccordant à Saint-Louis avec le chemin de fer canadien, et nous donnant une ligne d'entier parcours de Montréal à Chicago. Cela nous met sous le contrôle du chemin de fer canadien et nous donne, de l'océan Pacifique à Montréal, une ligne depuis Chicago, et il peut être naturel qu'après avoir atteint Montréal—et, comme vous le savez bien, Montréal étant un port qui ne sert que six mois—il peut être naturel, dis-je, pour nous d'étudier le sujet du prolongement jusqu'à l'Atlantique, et il peut être naturel que nous tombions sur la voie la plus directe, et la question de savoir si nous pourrions accomplir le but que nous nous proposons, dépendra un peu de vous. Nous pensons, comme je l'ai déjà dit, que Portland a de grandes avantages sous ce rapport, et je puis dire, au nom de mes collègues et du mien, que nous voulons faire notre possible pour y avoir un pied à terre. Tout aussi bien que moi, vous pouvez prévoir quels sont les avantages, directs ou indirects, que nous obtiendrons en venant ici. C'est pour cela que nous sommes ici ce soir.

Et le maire, s'adressant de nouveau à M. Stephen, dit :

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui est représentée ici, parle en son nom et dit qu'elle se propose de se servir du chemin de fer de Portland et Ogdensburg, comme d'une ligne d'entier parcours en rapport avec son chemin; est-ce cela, M. Stephen?

M. STEPHEN: Oui, monsieur.

Je me permets de vous demander, dit le maire, comment vous allez opérer un raccordement avec votre chemin, quand vous traverserez les montagnes.

M. STEPHEN: Il ne m'est pas très facile de répondre à la question que le maire m'a posée. L'arrangement n'est pas encore terminé. Nous ne savons pas très bien comment nous allons le faire. Jusqu'ici nous ne nous sommes occupés que de Montréal. On devra faire un pont dont la construction prendra environ dix-huit mois, et quand nous traverserons à Montréal, par ce pont, nous trouverons quelque moyen d'opérer un raccordement; et quant au raccordement, nous l'avons. Nous pouvons faire un très bon raccordement par le "Saint-Johnsbury et Ogdensburg," mais, comme je l'ai dit, nous n'avons pas encore beaucoup étudié ces questions.

Ainsi, il est très évident, d'après les documents qui nous ont été présentés, d'après les grandes dépenses d'environ \$1,500,000 ou \$1,600,000 que l'on a faites pour acquérir des intérêts dans le "Sud-Est" et dans le "Montréal, Portland et Boston," d'après les efforts que l'on a tentés pour obtenir le Portland et Ogdensburg et les déclarations du président de la compagnie, que je viens de lire et qui ont été faites au mois d'octobre dernier, il est très évident, dis-je, que ce que la compagnie veut, et ce qu'elle pense être le plus dans les intérêts de son chemin, c'est d'avoir une tête de ligne à Portland, et il pourrait arriver qu'elle penchât légèrement vers Boston pour y fixer une autre tête de ligne. Or, même lorsque le contrat a été passé, ce n'étaient pas là les projets qui, d'après ce que l'on représentait à la Chambre, devaient être adoptés.

Dans le cours du débat qui a eu lieu en décembre 1880, l'honorable ministre des travaux publics émettait des idées contraires; le premier ministre, dans le cours des longs débats qui ont eu lieu au mois de janvier, émettait des idées contraires; et, l'année dernière, lorsqu'il a proposé d'accorder des subventions aux chemins de fer, le ministre des chemins de fer a parlé longuement des prétentions rivales des habitants des ports canadiens situés sur l'Atlantique. Il a déclaré qu'il serait très malheureux que le chemin de fer canadien du Pacifique fixât sa tête de ligne d'hiver chez nos voisins.

Pour expliquer pourquoi nous devons aider un peu à la construction de diverses lignes, il a fait remarquer qu'elles contribueraient surtout à mettre les différents ports qu'il a énumérés, en état de faire compétition au port de Portland. Eh bien! une année s'est écoulée, et les projets de l'honorable ministre n'ont pas réussi, bien qu'il nous eût assuré que les études qu'il en avait faites lui avaient permis de conclure qu'ils seraient réalisés; et nous ne voyons aucune possibilité d'exécuter aujourd'hui ces projets, à moins que l'on ne fasse d'autres arrangements. En conséquence, nous devons conclure que la politique du gouvernement, au

sujet de l'établissement d'un port d'hiver canadien pour le chemin de fer du Pacifique, a été de nouveau examinée, et qu'il est nécessaire de la refaire, comme on a fait de tant d'autres projets qu'il a fallu refaire après les avoir soumis à la rude épreuve de l'expérience. Or, M. l'Orateur, il peut y avoir toutes sortes d'opinions en ce qui concerne ces divers projets, leur praticabilité, leur importance, leur raison d'être, leur mérite absolu, et leurs mérites relatifs. Mais il n'est pas permis de douter que, sous une forme ou sous une autre, ils ont attiré l'attention. On ne peut douter que, sous une forme ou sous une autre, on doit adopter une politique, arriver à une conclusion; on ne peut douter que, si cette politique entraîne le pays dans de nouvelles dépenses, lui impose de nouvelles obligations, c'est un devoir sacré pour ce parlement, composé des vrais représentants du peuple, d'insister à ce qu'on lui fasse connaître, d'une façon détaillée, les différentes parties d'une politique de cette nature.

Si vous examinez les différents discours dont j'ai parlé, si vous examinez les différentes opérations qui ont eu lieu, tous les symptômes qui apparaissent, vous pouvez dire que cette politique est aujourd'hui un fait accompli. Je ne partage pas du tout les opinions de ceux qui disent que l'on peut exécuter un projet par parties. Je suis d'avis que lorsqu'il s'agit d'une grande opération, engageant le crédit de ce pays, grevant ses ressources au montant de trente millions de dollars, il est très important que nous connaissions quels sont les autres projets d'une nature financière que l'on peut former, afin que nous puissions avoir une idée de la chose et considérer, lorsque nous pourrions voir toutes les obligations que l'on veut nous imposer, si nous accepterons ou si nous rejeterons entièrement le projet, ou si nous en accepterons, ou rejeterons une partie. Le plus grand financier de cette génération—et je crois que je puis dire aussi de la dernière génération—le chef actuel du ministère anglais, a dit qu'il était tout à fait inutile pour la Chambre des Communes de chercher à exercer le contrôle qu'elle doit nécessairement avoir sur les finances nationales, si l'état des dépenses annuelles et des impôts ne constitue pas un seul et unique état, qui permette de voir d'un seul coup-d'œil, l'ensemble des opérations de l'année. Il est évident que cette observation est bien fondée, et je regrette profondément de voir que, dans nos opérations ordinaires, nous ayons tant négligé ce détail.

Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas une opération ordinaire. C'est une seule opération de grande importance, qui, il est vrai, renferme plusieurs parties, mais toutes ces parties sont comprises dans le tout; et ce que nous devrions savoir, c'est ce qui constitue ce tout, qui comprend tant de choses. Si l'on doit dire que l'on ne doit rien faire dans le but d'accorder de nouvelles subventions en faveur de ces projets, il y a là une politique. Nous comprenons et nous savons alors—et nous l'apprenons pour la première fois,—qu'autant que le gouvernement se propose de faire la chose, nos obligations, augmentées comme elles le sont par les projets du jour, sont cependant limitées par ces projets; et puis, l'on nous demande d'examiner si, dans notre opinion, quelques-uns des éléments de la grande question du chemin de fer transcontinental canadien, sont tellement importants qu'il faille jusqu'à un certain point, appliquer différemment les fonds que le gouvernement a l'intention d'accorder. D'un autre côté, si le gouvernement propose qu'il y ait de nouvelles subventions, d'une nature ou d'une autre, que l'on prenne de nouveaux engagements pour réaliser cette grande idée, nous avons certainement le droit de savoir quel est le projet du gouvernement, quels sont ses projets, et nous avons le droit de savoir cela avant que nous ne soyons appelés à voter sur ces résolutions; car, comme je l'ai déjà dit, ce sont là des parties d'un tout, et nous voulons savoir en quoi consiste le tout avant de voter sur les parties qui le composent; nous voulons savoir qu'elle est la somme d'obligations dont le pays est appelé à prendre la responsabilité.

M. BLAKE.

Il peut exister plusieurs opinions relativement à toutes les questions auxquelles j'ai fait allusion; on peut avoir des opinions très diverses à ce sujet. Jamais je n'ai exprimé, et je n'exprime pas maintenant d'opinions sur aucune de ces questions; je ne veux pas même donner à entendre que j'entretiens à ce sujet des opinions particulières. Je reconnais que c'est l'obligation et le devoir du gouvernement actuel, qui a la direction des affaires publiques, qui possède la confiance de la grande majorité des représentants du peuple, je reconnais, dis-je, que c'est le devoir du gouvernement actuel de proposer cette politique, de la présenter à la Chambre et au pays, et de la soumettre à la critique et à l'étude. Je reconnais cette proposition qui s'applique avec une force singulière et toujours nouvelle à la question des dépenses, et qui en vertu des règlements de l'excellente constitution de l'Angleterre, incorporés dans une clause rigoureuse de notre constitution, défend que l'on propose de faire des dépenses publiques si l'on n'a pas l'assentiment du souverain, lequel est donné, naturellement, sur l'avis et la recommandation de ses ministres responsables. Ce que je fais remarquer, c'est qu'afin que le parlement puisse accomplir la tâche qui lui incombe de se prononcer sur le mérite des profits du gouvernement, il est juste qu'on lui fasse connaître toute la politique du gouvernement; il est bon qu'on ne nous la fasse pas connaître par parties, et que, sur une question financière de cette nature, nous connaissions la fin avant qu'on nous demande de voter le commencement.

Une fois pour toutes, nous devrions savoir en quoi consistent ces projets. Si la question est réglée, il n'y a rien de plus à faire, en ce qui concerne le gouvernement. S'il y a quelque chose de plus à faire, que doit-on faire de plus? A propos de cette question, nous avons le droit d'être renseignés avant qu'on nous demande de décider s'il convient ou non d'adopter les propositions qui nous sont maintenant soumises.

Je sens, M. l'Orateur, que je n'aurais pas fait mon devoir si je n'avais pas livré ces propositions à l'examen de la Chambre; je sens que je ne ferais pas mon devoir, si je ne m'efforçais pas de connaître l'opinion formelle de la Chambre à ce sujet, et, à cette fin, je propose en sous-amendement de retrancher tous les mots après "suivants," dans l'amendement, et de les remplacer par les suivants :

Il est convenable qu'avant de demander à cette Chambre de procéder à la prise en considération des résolutions demandant d'accorder une subvention à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement soumette à la Chambre ses propositions concernant de nouvelles subventions à être accordées à des provinces ou à des compagnies, ou toutes nouvelles aides à être prescrites ou tous nouveaux travaux à acquiescer en rapport avec le grand projet d'un chemin de fer transcontinental ayant ses têtes de ligne en Canada.

Sir CHARLES TUPPER: Je suis très heureux d'apprendre par le discours que le chef de l'opposition vient de prononcer devant la Chambre, que le débat prolongé autant qu'intéressant que nous avons eu sur cette importante question a eu pour résultat de convaincre cet honorable monsieur qu'il eût fait son devoir si, au lieu de se montrer hostile au grand projet soumis à la Chambre, il s'était borné à la critique de quelques détails. Je suis heureux de voir que l'honorable monsieur en est enfin venu à la conclusion, qu'au lieu de combattre les résolutions, comme l'a fait mon honorable ami qui a présenté l'amendement, dans un franc et clair esprit d'hostilité à ces résolutions, il devait réformer la motion de son propre partisan, qui demande le renvoi à six mois de la lecture de ces propositions, et qu'il se borne à fixer le sens de la proposition qu'il a pris, en demandant d'autres détails au sujet de la politique du gouvernement. Je ne suis pas du tout surpris que l'honorable monsieur en soit arrivé à cette conclusion. Je ne suis pas du tout surpris de voir que l'honorable monsieur ait trouvé, non-seulement que le sentiment de la grande majorité de cette Chambre était favorable aux propositions que j'ai eu l'honneur de mettre devant elle, non-seulement que la disposition d'esprit de la grande majorité de la Chambre était de donner

son appui aux propositions soumises par le gouvernement, mais que l'honorable monsieur ait découvert que de son côté même de la Chambre, parmi les plus capables et les plus indépendants de ceux qui l'appuient, il s'est fait donner dans cette Chambre une leçon dont jamais chef d'un grand parti n'aurait dû avoir besoin dans la discussion d'un grand projet comme celui-ci.

Il n'y a pas un seul membre de cette Chambre qui ne reconnaisse que dans les déclarations bien élaborées, étendues, raisonnées et concluantes faites hier soir à cette Chambre par l'honorable député de Lisgar (M. Ross), cette question a été posée de façon à faire voir que l'honorable monsieur est non-seulement hostile au gouvernement, non-seulement hostile à la grande majorité de la Chambre, mais qu'il est hostile au sentiment public de ce pays. Je n'ai aucune hésitation à dire que dans mon expérience des discussions parlementaires, je n'ai jamais vu une circonstance dans laquelle un honorable membre de cette Chambre a—au prix des attaches du parti, de ses obligations et de ses amitiés—accompli son devoir d'une façon plus indépendante et plus convaincante que ne l'a fait l'honorable député hier soir. Ne savons-nous pas que le but et l'ambition des honorables messieurs de la gauche ont été, au lieu de nous aider à développer les ressources du Nord-Ouest, au lieu de nous aider à mener à bonne fin la grande entreprise nationale à laquelle le Canada est si fortement intéressé, de tâcher de contrecarrer cette entreprise? Est-ce que l'honorable monsieur ne sait pas que l'honorable député de Lisgar a, en citant ligne sur ligne et de la façon la plus concluante, convaincu ces honorables messieurs d'avoir, par la voie des organes de leur parti, des grands organes de leur parti, des principaux organes de leur parti, dont l'on rédige par un ancien ministre (M. Mills), et un autre devant lequel il se courbent tous avec déférence, le *Globe* de Toronto—qu'ils ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour mettre obstacle à l'exécution de ce grand projet.

L'honorable député de Lisgar a pris ces deux grands organes du parti, et il a démontré à cette Chambre de la façon la plus concluante, que les organes de ces messieurs s'employaient à l'œuvre malsaine d'essayer, non-seulement d'abattre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, mais de chercher à détruire la confiance du public, du monde, et de chacun de ceux qui habitent le grand Nord-Ouest. Voilà où en est la question. Si jamais il y a eu occasion pour un homme d'oublier tout, excepté ce qu'il doit à ses commettants et au pays, c'est celle fournie par la question que nous discutons aujourd'hui. Quel est le résultat? L'ancien ministre de la milice, collègue du leader de l'opposition, présente aujourd'hui un amendement, après le débat d'hier soir, durant lequel on a produit un raisonnement qui, je n'hésite pas à le dire, ira au fond des esprits des honorables membres des deux côtés de la Chambre; on a donné un exposé de l'affaire, on a fait une défense du grand Nord-Ouest, un exposé de la situation que l'on proclame partout comme ayant une grande importance et une grande valeur, et comme étant la réponse la plus complète, venant d'un homme qui sait de quoi il parle, à tous ces dénigrement, à toutes ces calomnies dirigés contre le Nord-Ouest afin de détruire la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Dans ces circonstances, je ne suis pas surpris que le chef de l'opposition trouve que la prudence est la meilleure partie du courage, et lorsque son ex-collègue, l'ancien ministre de la milice, s'est risqué à demander à cette Chambre de rejeter ces résolutions, de n'en faire la lecture que dans six mois, le chef de l'opposition aurait dû dire: "Non, non, c'est aller trop loin; laissez-moi proposer un amendement qui va prévenir ce désastre pour le pays, et laissez-moi demander au gouvernement de nous fournir de plus amples renseignements." L'honorable monsieur devient tellement convaincu de la haute portée de cette question, qu'il propose d'aller beaucoup plus loin que

jamais le gouvernement n'aurait songé à demander à la Chambre de le faire. L'honorable monsieur n'est pas satisfait d'accorder \$30,000,000 pour faire terminer cette grande entreprise; l'honorable monsieur trouve que nous sommes restés en deçà de notre devoir—en ne soumettant pas à un franc et juste examen les réclamations d'autres parties du pays en rapport avec cette grande entreprise.

Se voyant dans cette position, le chef de l'opposition cherche l'occasion de traiter la question comme elle doit l'être, d'abandonner la position d'hostilité qu'il a prise contre les résolutions, pour arrêter la construction du chemin de fer, pour en retarder le parachèvement rapide; pour éviter de paraître devant le parlement et devant le pays, s'entendre avec les organes de son parti à l'extérieur, pour faire baisser dans l'estime du monde la valeur des ressources de notre pays, afin d'empêcher la consommation de cette grande œuvre.

Je ne suis pas du tout surpris que l'honorable monsieur ait pris cette attitude, et il aurait manqué de tact et de la compréhension du sentiment public et parlementaire, s'il n'avait pas senti ce que tous les autres députés sentent, que cette discussion a eu pour résultat de ne pas laisser de doute dans l'esprit d'aucun homme intelligent dans cette Chambre ou au dehors qui a l'occasion de lire les détails ou de les entendre, que le gouvernement aurait manqué au dernier point à son devoir envers le pays, s'il avait failli en cette circonstance à l'obligation de présenter les propositions qu'il a soumises à l'attention de la Chambre. L'honorable monsieur est très anxieux de savoir quand nous finirons de payer. Il dit que le grand argument que nous avons fait valoir à l'appui de nos propositions, lorsque nous les avons mises devant le parlement, c'est qu'elles disposeraient une fois et pour toujours des obligations du parlement du Canada au sujet de la construction du chemin de fer du Pacifique. Je le dis en ce moment. Je soutiens que nous avons devant nous la preuve la plus concluante que nous ayons jamais eue que chaque dollar d'obligation qui puisse jamais peser sur le pays en rapport avec cette entreprise, se trouve compris dans les stipulations du contrat même. Demandons-nous un seul autre dollar de subvention? Non. Demandons-nous au pays de risquer un seul dollar de la subvention? Que le chef de l'opposition prenne la réponse de l'honorable député de Peel (M. Fleming). J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'habile discours de cet honorable député, et je n'ai pas été peu satisfait de le voir se débarrasser des entraves que nos associés de l'autre côté de la Chambre avaient voulu lui mettre, et dégager la question de la trame dont ils avaient essayé de l'envelopper.

Je n'ai pas éprouvé un médiocre plaisir à voir que l'honorable député, s'élevant au-dessus des raisonnements faits par son chef et répétés par divers autres membres de la gauche, a fait voir que cette compagnie avait des ressources et des moyens abondants pour compléter ce chemin de fer. Non-seulement cela, mais que la garantie comportant la valeur de 21,000,000 d'acres de terre qu'elle a mise entre nos mains était une garantie dont nous pouvions avec confiance attendre un rendement de \$9,000,000 comptant d'ici à deux ans. Telle a été la déclaration de l'honorable député de Peel. Que le chef de l'opposition prenne cette réponse à la question posée au sujet de la garantie, réponses données par un de ses propres partisans, sans égard aucun aux arguments sans réplique faits de ce côté-ci de la Chambre. Qu'il prenne la déclaration de l'un de ses propres partisans à propos des ressources du pays, et il ne peut y avoir l'ombre d'un doute dans l'esprit de qui que ce soit—si le gouvernement ne demande pas au Parlement de contribuer à la construction du chemin de fer du Pacifique pour un seul dollar à ajouter à la somme stipulée au contrat comme devant être payée à la compagnie par le gouvernement,—que nous sommes tout à fait arrivés au bout de nos paiements. Nous appuyons notre demande d'avancer une somme d'argent additionnelle à la compagnie, non sur le fait que la compagnie est inca-

pable d'exécuter le contrat, mais sur l'avantage qu'il y a pour le Canada à ce que le progrès des travaux se fasse rapidement et à ce que l'entreprise soit terminée pour la saison de 1886. Je réponde que la raison que nous invoquons pour faire cette demande, c'est que, si on ne nous demande pas d'ajouter un dollar à la subvention de la compagnie, et si on ne nous demande pas de risquer un seul dollar, comme nous avons la plus parfaite, la plus ample, la plus complète garantie que l'argent nous sera remboursé, nous manquerions à notre devoir.—connaissant l'importance immense qu'il y a à ce que les travaux se fassent avec la rapidité qui en a toujours caractérisé l'avancement jusqu'à présent, et à ce que les travaux soient promptement terminés—si nous hésitions à adopter cette proposition, surtout lorsque les amis mêmes de l'honorable monsieur viennent lui dire qu'une seule des garanties fournies par la compagnie allait nous assurer un rendement de \$9,000,000 d'ici à deux ou trois ans.

L'honorable monsieur a parlé très brièvement de la proposition faite au sujet de la Colombie-Britannique. Je n'ai pas besoin de le suivre sur ce terrain. Il a dit lui-même qu'il ne se proposait pas de discuter la question, mais seulement d'en dire un mot en passant; car je suppose que ses partisans s'attendent à le voir se lever et à l'entendre parler pendant un certain nombre de minutes au sujet de la proposition qu'il a faite. Je ne sais pas du tout la portée des remarques qu'il a faites sur cette question dans cette Chambre. Quant à savoir lequel, de Port-Moody ou de la Baie des Anglais, offre le meilleur port comme station terminale, tout ce que je puis dire, c'est que le gouvernement a choisi Port-Moody comme terminus du chemin de fer, et qu'en le faisant, il a fait choix d'un port accessible du côté de l'océan Pacifique, et déclaré être le meilleur de la côte du Pacifique. Les navires de Sa Majesté ont, durant l'année dernière, examiné le havre, et les officiers employés à ces travaux nous déclarent—et ils sont la meilleure et la plus parfaitement indépendante source de renseignements—que nous avons fait le choix le plus sage et le plus judicieux qui pût être fait, que le port est simplement parfait, et qu'il n'y a rien sur la côte du Pacifique qui lui soit supérieur. Et ils ont représenté à l'amirauté qu'il est à propos de faire de Port-Moody le quartier général de l'amirauté sur la côte du Pacifique, vu que c'est le meilleur endroit que l'on puisse trouver. J'ose dire que l'honorable monsieur désirerait nous voir descendre à la Baie des Anglais, car cela nous aurait d'abord entraînés à une dépense de \$1,000,000 pour y arriver, et ensuite à une autre dépense de \$1,000,000 ou \$2,400,000 pour faire un port abrité d'un havre où il n'y a comparativement pas de mouillage. Je dis que le gouvernement sent qu'il a fait tout ce qui était nécessaire relativement à cette question lorsqu'il a conduit le chemin de fer du Pacifique canadien à un terminus déclaré par les plus hautes autorités navales n'avoir pas d'égal sur la côte du Pacifique.

Puis l'honorable monsieur s'est risqué à dire que nous savions que nous allions passer à travers la Passe du Cheval-qui-rue et la chaîne des Selkirks. Je pouvais à peine croire qu'il fût assez peu au fait de ce qui se passe pour faire une telle déclaration. Je lui dis que nous savons tout ce qu'il faut savoir au sujet de la Passe du Cheval-qui-rue, et que le tout a été pleinement expliqué à la Chambre. Il n'y a pas de doute qu'il n'était pas à désirer d'avoir autant de pentes raides que celles que nous avons dû rencontrer, attendu qu'on y trouve sur une courte distance une pente de 110 pieds au mille.

Je désire toutefois dire un mot des pentes de "l'Union Pacific," et tout le monde sait, au moment où j'en parle, que la ligne depuis Chicago jusqu'à San-Francisco se compose de "l'Union and Central Pacific," et que vous ne pouvez parvenir à l'océan Pacifique sans passer par "l'Union Pacific" seul; il vous faut passer par le "Central Pacific" en même temps, bien que ces compagnies soient distinctes et opèrent

Sir CHARLES TUPPER.

en vertu de chartes différentes. Sur la partie appelée "Union Pacific," la rampe est de 90 pieds au mille, et sur la partie du "Central Pacific," elle est de 116 pieds au mille, et il y a un parcours beaucoup plus long de cette rampe que dans les parties les plus difficiles de la Passe du Cheval-qui-rue et de la chaîne des Selkirks.

Sur le "Northern Pacific," et le "Southern Pacific," la rampe la plus raide est de 128 pieds au mille; de sorte que sous ce rapport, bien qu'il eût été désirable, si la chose eût été possible, d'éviter ces pentes rapides, cependant, du moment que nous pouvons abréger le chemin de fer du Pacifique canadien de quelques 100 milles, bien que nous avons à franchir sur une courte distance des pentes de 116 pieds au mille, je pense que toute personne qui entend quelque chose aux chemins de fer n'hésitera à dire que nous aurions adopté une ligne de conduite fort peu sage si nous avions pris la pente la moins raide au coût d'une augmentation dans la distance, qui se serait montée à 100 milles.

L'honorable député est très inquiet au sujet des embranchements, et je suis bien aise qu'il le soit, car j'ai toujours attaché la plus grande importance aux embranchements. En parlant du montant que la compagnie devait recevoir pour la construction de la section des prairies—je n'ai jamais cessé d'avoir en vue le fait qu'elle serait obligée de construire des embranchements dans les diverses parties de la section des prairies, afin de donner de la valeur à ses terres et afin de créer du trafic pour sa ligne-mère. Et comme les embranchements ont été entièrement construits à ses frais, j'ai toujours été convaincu que la dépense entraînée par la construction de ces embranchements, comme étant un sujet qui mérite la considération de cette Chambre. Quant à ce qu'a dit l'honorable député, la seule conclusion que j'ai pu tirer de ses remarques—et je l'ai suivie avec soin, comme je le fais toujours lorsque j'entends des paroles sages—c'est que nous ne demandons pas assez—c'est là la seule fondation raisonnable que j'ai pu découvrir relativement aux déclarations qu'il a faites en cette Chambre. Il se plaint de ce que nous ne pourvoyons pas aux embranchements. Il dit: Il est vrai que vous pourvoyez à la construction rapide de la ligne-mère, mais les embranchements sont importants, et que vont-ils devenir? Eh bien, M. l'Orateur, c'est là un point important, et je prends la liberté de lui dire que ce point n'a pas échappé à l'attention du gouvernement, et je crois qu'il ne me contredira pas lorsque je dirai que lui et moi, nous ne nous sommes pas entendus pour qu'il soulève cette question et pour que j'y réponde. Je n'ai aucun doute qu'il sera enchanté lorsque je lui dirai que l'importance de prolonger ces embranchements a attiré l'attention du gouvernement, et que par un projet de loi maintenant devant cette Chambre, il est pourvu, relativement à ces embranchements, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pourra émettre des obligations portant hypothèque sur cette partie des embranchements qui est actuellement construite, afin de se procurer les moyens de les prolonger autant que possible. Si nous examinons la région sud du Manitoba, nous voyons qu'un grand nombre de colons se sont rendus là sous l'impression qu'ils auraient bientôt des communications par voie ferrée; et nous avons compris que pour le développement du Nord-Ouest, et pour assurer au chemin de fer du Pacifique canadien le trafic dont il a besoin, il est absolument nécessaire que ces embranchements soient prolongés. Je suis certain que l'honorable député donnera un appui cordial à la mesure que nous avons l'intention de soumettre au parlement, et dont nous nous sommes déjà occupés, mesure qui a pour but le prolongement régulier et l'exploitation profitable des embranchements dans les parties du pays où ils sont demandés et où leur construction, non-seulement développera le pays, mais assurera un trafic profitable au chemin de fer du Pacifique canadien. Je dois dire, relativement au discours de l'honorable député de Peel (M. Fleming), que j'ai été bien aise de le voir traiter cette question avec une franchise qui lui fait grand honneur, en tant

qu'il s'agit de cette partie de son discours, lorsqu'il a dit que ces terres rapportent \$9,000,000 en deux ou trois ans. Il sait qu'en vertu des résolutions, chaque sou de ces \$9,000,000 entrera au trésor du Canada, pour payer l'intérêt et pour éteindre la dette.

L'honorable député a fait un calcul exact, et je répète que c'est un plaisir de pouvoir écouter les messieurs de la gauche qui brisent un peu les entraves de parti qui semblent les lier, et dont la vue est obscurcie par l'esprit de partisanerie. C'est un plaisir que de lui entendre discuter cette question de la manière pratique dont il discuterait toute autre question pratique en dehors de l'arène politique. Il dit: Vous aurez non-seulement \$9,000,000 provenant des terres, mais vous aurez de plus \$2,000,000 de profit clair provenant de l'exploitation du chemin. Je recommande à mon honorable ami le chef de l'opposition de bien tenir compte de cette remarque de son ami l'honorable député de Peel. Non-seulement nous lui donnons de l'aide pour favoriser la construction d'embranchements, afin de lui permettre d'émettre des obligations sur la partie construite de la ligne, obligations dont le produit sera appliqué à leur prolongement; mais, comme le dit l'honorable député de Peel, elle retirera \$2,000,000 de profit net par année, de l'exploitation du chemin, qui pourront être appliqués à la construction et au prolongement des embranchements dans toutes les directions où il sera absolument nécessaire de les construire, dans l'intérêt du chemin de fer du Pacifique canadien. Mon honorable ami est très inquiet au sujet de Portland et du Sault-Sainte-Marie. Eh bien! je ne crois pas que ce soit une chose bien extraordinaire que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ait visité le havre de Portland. L'honorable député sait que c'est le port de l'Atlantique le plus directement en ligne avec Montréal. Personne n'a besoin qu'on lui dise que l'une de nos difficultés, relativement au port de l'Atlantique pour le chemin de fer du Pacifique canadien est l'avantage qui a été donné aux Américains—j'allais dire par la nature, mais c'est quelque chose d'un caractère plus personnel, je crois, qui a donné au pays voisin ce qui autrefois nous appartenait de droit. Personne n'a besoin qu'on lui dise que, malheureusement pour nous, le port de l'Atlantique le plus rapproché de Montréal, se trouve aux États-Unis. L'honorable député croit-il que si, moi, ministre des chemins de fer, je constatais demain un défaut d'exécution de la convention de la part de la compagnie, et si ce chemin revenait entre mes mains et si j'étais appelé à l'exploiter—l'honorable député ne suppose-t-il pas que je croirais de mon devoir d'attirer tout le commerce et le trafic qui vient de l'ancien monde dans le port de Portland, de l'attirer, dis-je, vers la ligne du Pacifique canadien, et de le transporter au bord du Pacifique s'il était en mon pouvoir?

Je manquerais à mon devoir envers mon pays et envers l'entreprise dont je serais chargé si je n'agissais pas ainsi; et je suis tout à fait certain que si mon honorable ami, le chef de l'opposition était lui-même président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, il serait allé à Portland pour conclure des arrangements au sujet de ce trafic, et aurait appelé l'attention des habitants de cette ville sur le fait que s'ils compréhendaient bien leur intérêt, ils donneraient leur trafic au chemin de fer du Pacifique canadien au lieu de le confier à tout autre chemin de fer transcontinental. Qu'y a-t-il de plus, M. l'Orateur? L'honorable monsieur a dit que M. Stephen a énuméré les avantages que retireraient le chemin de fer du Pacifique canadien et la population de Portland, si Minneapolis, Saint-Paul et les États de l'Ouest étaient rapprochés de l'océan au moyen du port de Portland. Eh bien! M. l'Orateur, y aurait-il beaucoup de mal dans le fait de prolonger le chemin d'Algoma-Mills au Sault-Sainte-Marie, ce qui ne serait pas une entreprise coûteuse? M. Stephen leur a dit franchement que si le chemin de fer américain était poussé jusqu'à Sainte-Marie, le chemin de fer du Pacifique canadien avait l'intention de l'y rejoindre,

afin d'attirer vers le Canada tout le commerce de l'ouest qu'il pourrait avoir. L'honorable député sait qu'il n'y a là rien de surprenant, et qu'il n'y aurait rien de dommageable au Canada si tout ce commerce était transporté à travers le pays jusqu'à Montréal, et même jusqu'au havre de Portland. Mais l'honorable député dit qu'on n'a pas pourvu à la construction de la ligne du Sault-Sainte-Marie. Eh bien! M. l'Orateur, on lui a déjà dit que si ces rois des chemins de fer qui ont entrepris la construction de la voie ferrée aux États-Unis poussaient leur ligne jusqu'au Sault-Sainte-Marie, on prendra les moyens de les y rencontrer. L'honorable député a aussi parlé de la ligne projetée entre Gravenhurst et Callander. Je puis lui dire franchement que le gouvernement n'a pas perdu de vue et ne perdra pas de vue cette question. Nous devons au Nord-Ouest ainsi qu'aux grands centres commerciaux d'Ontario, d'établir la ligne de communication la moins coûteuse, la plus courte et la plus commode entre les grands centres commerciaux d'Ontario et le Nord-Ouest, tout comme nous avons pris des mesures pour établir des communications avec les grands centres commerciaux de la province de Québec.

Mais l'honorable député est très inquiet de cette ligne de Québec, et il a soulevé une question très importante et très intéressante. Eh bien, la Chambre se souviendra que j'ai déclaré formellement que, puisque nous avons établi la Confédération, puisque tous ou la majeure partie des résultats de l'accroissement du commerce et des affaires d'aucune partie du pays tourne à l'avantage du trésor fédéral et non du trésor provincial, j'ai, à maintes reprises, exprimé mon opinion en cette Chambre, et je répète maintenant que vous n'avez pas le droit d'exiger, vous ne pouvez pas raisonnablement exiger que les gouvernements locaux des diverses provinces qui composent la Confédération, diminuent leurs ressources pour construire une ligne nationale de chemin de fer à travers aucune partie de ce pays; et je dis que si le gouvernement de la province de Québec, à même le trésor de la province et à ses propres frais, en imposant un fardeau à son propre trésor, a construit une ligne de chemin de fer qui forme un des chaînons les plus importants de la ligne transcontinentale depuis le havre de Québec jusqu'à Port-Moody, sur les bords de l'océan Pacifique, cela est digne de considération de la part du gouvernement fédéral et de la part du parlement fédéral; et je suis heureux de constater, grâce aux vues larges exprimées par l'honorable député, que lorsque nous venons devant cette Chambre pour lui demander de tenir un compte impartial des grandes dépenses faites sur une section importante de notre grande ligne de chemin de fer transcontinentale, l'honorable député est prêt à nous donner cet appui cordial que nous sommes en droit d'attendre de sa part, après la déclaration qu'il vient de faire. Ensuite, l'honorable député a parlé de la question d'un pont sur le Saint-Laurent, à Québec—car, comme je l'ai dit, il semble enclin à rechercher les moyens qui nous permettraient de venir demander au parlement l'autorisation de prendre des sommes plus considérables à même le trésor. Il dit: cette somme que vous demandez au parlement n'est d'aucune importance. Personne, mieux que l'honorable député ne sait qu'elle ne constitue pas un fardeau, et il emploie les ressources de son imagination fertile à rechercher les moyens de la rendre un peu plus considérable et de nous lancer dans des entreprises encore plus importantes que celles dans lesquelles nous nous trouvons engagés. Personne n'a le moindre doute sur la valeur d'un pont jeté sur le Saint-Laurent, à Québec, pour relier le chemin de fer Intercolonial, que nous exploitons sur une distance d'environ mille milles, et les provinces maritimes, avec l'ancienne et importante cité de Québec. Personne ne voudrait douter pour un instant de l'avantage qu'il y aurait de mettre la ville de Québec sur cette importante voie de communication, et je considère comme admis le fait que dès que le gouvernement de Québec sera capable de trouver un moyen

ou de suggérer un mode d'action de nature à atteindre ce but important, nous pourrions compter sur l'appui cordial et sur la coopération de mon honorable ami de la gauche. Mais il s'est prononcé fortement en faveur d'un port d'hiver dans les provinces maritimes, et je me suis beaucoup amusé en voyant l'honorable député le prendre sur un ton facétieux à mon égard, parce que j'ai démontré que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien comprend parfaitement l'importance qu'il y aurait de faire de Québec son port océanique, et je suis en position de dire qu'elle y attache une importance telle, que je n'ai pas le moindre doute qu'il sera conclu des arrangements en vertu desquels le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien, pendant l'été, ne restera pas à Montréal, où il se trouve actuellement, mais qu'il s'avancera certainement jusqu'à ce qu'il atteigne le grand port océanique du Canada, le havre de Québec. Depuis l'instant où j'ai été mis en communication avec cette compagnie, je n'ai pas cessé de démontrer l'importance, à mon point de vue, de faire de Québec le grand port océanique du Canada, le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien. Je sais que la compagnie comprend parfaitement l'importance de ce projet, et le gouvernement comprend non-seulement l'importance de prolonger le chemin de fer jusqu'au port de Québec, mais ce qui est encore mieux, de voir converger vers Québec d'autres lignes que celles qui appartiennent à une seule compagnie.

Nous considérons, M. l'Orateur, que les intérêts du pays demandent que non-seulement cette province, mais la grande province d'Ontario, ne soient pas soumis à un monopole gigantesque exercé par une seule compagnie, comme l'honorable député et le parti qui l'affirme s'efforcent en ce moment d'en établir un. L'honorable député sait que si la province d'Ontario n'est pas placée sous le talon d'un monopole gigantesque qui veut contrôler tous les chemins de fer qui se trouvent dans ses limites, c'est parce que le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien se sont tenus sur la brèche et ont fait face à toute l'hostilité qui s'est déclarée en Angleterre, en Canada et dans cette Chambre; c'est parce qu'ils sont restés fidèles à ce que nous considérons comme les intérêts du peuple de ce pays.

C'est très joli de nous parler du Nord-Ouest, où il n'y a maintenant qu'une population de 100,000 âmes; mais même dans cette contrée, nous avons reconnu la nécessité de prendre, le plus tôt possible, des mesures pour faire disparaître tout monopole de ce genre. C'est très joli, de la part des honorables messieurs de la gauche, alors qu'ils crient contre le monopole du Nord-Ouest, de se presser en phalange serrée autour d'une grande corporation, dans le but d'amener la grande province d'Ontario sous le contrôle d'un grand monopole et d'empêcher la concurrence qui pourrait être faite par d'autres lignes de chemin de fer en cette province. S'il est de notre devoir de défendre les droits et les intérêts de la grande masse du peuple, il est également de notre devoir de donner une plus grande étendue à l'application de ce principe et de voir à ce que le vaste port et la ville importante de Québec deviennent le point vers lequel convergeront d'autres lignes de communication que celles qui se trouvent sous le contrôle d'un monopole qui peut réglementer le trafic à sa guise.

Je n'ai pas l'intention de parler longuement de la communication adressée par le gérant général du chemin de fer du Grand-Tronc à cette Chambre ou à mon très honorable ami le premier ministre, mais je puis dire ceci, et je ne saurais dire moins, que depuis près de vingt-neuf ans que je suis député, je n'ai jamais eu connaissance qu'on ait tenté d'exercer une pareille pression sur le parlement.

J'affirme—et je sais que tout le monde me rendra justice à cet égard—j'affirme, et tous les membres de la Chambre savent que le Grand-Tronc n'a jamais eu d'ami plus sûr et plus fidèle que moi. Chacun sait que j'ai eu des démêlés avec mes propres amis politiques à propos de mesures que

Sir CHARLES TUPPER.

je considérais comme nuisibles aux intérêts ou au progrès de cette compagnie. Tout le monde sait que je considère que la compagnie du Grand-Tronc a des droits à la gratitude du peuple canadien pour les sommes d'argent qu'elle a dépensées dans ce pays et pour l'impulsion qu'elle a donnée à notre commerce.

Mais tout en étant disposé, comme membre du gouvernement, à donner toute la considération possible aux justes représentations que le Grand-Tronc pourra faire, j'ai pleine confiance que ni cette compagnie ni aucune autre ne sera jamais en position d'effrayer la députation et de forcer le gouvernement et le parlement à prendre des décisions que ceux-ci jugeront contraires aux intérêts du pays.

Pour en revenir cependant à la question dont j'ai parlé: la nécessité d'avoir un port canadien pendant la saison d'hiver, il ne peut y avoir qu'une seule opinion, et je l'ai exprimée franchement et en entier à cette Chambre, comme c'est mon habitude lorsque je traite une question quelconque. J'ai dit que nous avons constaté qu'il était impossible de rivaliser comme proximité avec Portland par le chemin de fer Intercolonial, en dépit de tous les efforts qui ont été faits, et on a fait beaucoup en transportant sur ce chemin un volume considérable de fret. Pendant l'année dernière, nonobstant la position dans laquelle nous nous trouvons, 299,000 tonneaux de fret ont été transportés sur le chemin de fer Intercolonial, en sus de la quantité la plus considérable qui ait jamais été transportée en aucune année depuis qu'il existe. Tout ce que le gouvernement a pu faire a été fait, et tout ce que le gouvernement peut faire se fait actuellement pour atteindre le but que nous nous proposons en construisant le chemin de fer Intercolonial.

Mais puisque nous ne pouvons rivaliser avec Portland comme port d'hiver océanique à cause de sa proximité, il est de notre devoir de prendre les mesures que nous reconnaissons absolument nécessaires pour que nos propres ports ne soient inférieurs à aucuns sous ce rapport, pour diminuer de 200 milles la distance entre Saint-André, Saint-Jean, Halifax, et en dernier lieu Louisbourg et le vieux monde. Nous devons prendre toutes les mesures voulues pour que le trafic canadien passe autant que possible par les lignes qui se rendront à ces ports canadiens; et je n'hésite pas à affirmer que la Chambre est disposée à recevoir avec faveur et à étudier avec soin toute proposition qui sera considérée comme nécessaire pour atteindre un but aussi important et aussi désirable.

Mon honorable ami a fait allusion, dans un langage extrêmement facétieux, à mon assertion que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, en s'assurant le contrôle du chemin de fer du Sud-Est, s'était par là même assuré de la voie la plus courte pour atteindre en même temps New-York et Halifax. Cette assertion est parfaitement exacte. Que l'honorable monsieur consulte la carte, qu'il examine la direction que suit ce chemin, et il verra que c'est en droite ligne, la direction de Montréal à Halifax. Il reconnaîtra que si la compagnie n'a pas eu d'autre objet en vue, elle avait celui-là, qu'elle a toujours regardé comme de la plus haute importance en rapport avec la construction du grand chemin de fer transcontinental, d'avoir, non pas un port aux États-Unis, mais un port canadien qui fût ouvert toute l'année.

La ligne se reliera à Sherbrooke avec le chemin de fer International, qui suit aussi en ligne droite la direction des ports canadiens de Saint-Jean et de Halifax, auxquels il arrivera en traversant sur un faible parcours l'État de Maine, et qu'il rapprochera de près de deux cents milles de la ville de Montréal. Le fait que le chemin du Sud-Est a rendu le chemin de fer du Pacifique canadien indépendant du chemin de fer du Grand-Tronc pour atteindre Portland, Boston ou New-York, n'est pas une raison pour qu'il ne permette pas d'atteindre en même temps un objet aussi désirable que celui d'attirer tout le trafic possible des États-Unis vers les lignes canadiennes, tout en offrant la voie la plus

courte et la plus directe vers les ports océaniques du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

Je suis heureux que cette question ait attiré l'attention de l'honorable monsieur, parce que je sais qu'il va l'étudier à fond, et qu'après cela il sera prêt à donner au gouvernement tout l'appui nécessaire pour atteindre un objet aussi important et aussi désirable.

L'honorable monsieur dit qu'il veut savoir comment cela finira, avant de commencer. C'est justement où je trouve qu'il a tort. Les gens qui veulent connaître la fin avant de commencer ne commencent jamais. Si nous ne devions avoir le chemin de fer du Pacifique canadien que lorsque nous pourrions connaître la fin, je suis certain que nous attendrions longtemps avant de commencer. Mais je dis ceci, et je le dis avec quelque orgueil: le gouvernement peut représenter le fait que depuis le jour où nous avons pour la première fois soumis cette grande mesure au parlement, non-seulement elle a offert toutes les garanties de succès, mais chacune des prévisions que nous avons exposées aux Chambres s'est pleinement réalisée. Aussi, j'ai dit à l'honorable monsieur que nous ne dépenserions pas plus de \$28,000,000 pour achever de construire la partie du chemin qui était sous le contrôle du gouvernement, et devait être construite par lui, et je suis heureux de pouvoir dire, maintenant que nous touchons au moment où les travaux vont être complétés, que nous n'aurons pas besoin de toute la somme que nous avons demandée, et que les dépenses totales seront de moins de \$28,000,000. Je prie mon honorable ami et la Chambre d'accepter ceci comme preuve du fait qu'en proposant ces nouvelles estimations aux Chambres, le gouvernement mérite quelque confiance et quelque crédit.

M. l'Orateur, il y a un autre point en rapport avec ce sujet qui mérite peut-être un moment d'attention: L'honorable monsieur dit que nous ignorons si nous pourrions trouver une passe à travers les montagnes Rocheuses. L'honorable monsieur devrait savoir que non-seulement cette passe est trouvée et tracée, mais que M. Sandford Fleming l'a parcourue dans toute sa longueur l'été dernier, et qu'il me télégraphia à Londres même, qu'elle était magnifique et qu'il en était enchanté.

L'honorable monsieur devrait savoir qu'il m'était impossible d'avoir un meilleur témoignage que celui de M. Sandford Fleming, homme de haute position et de hautes capacités, qui a parcouru lui-même la ligne d'une extrémité à l'autre, qui a vu les ingénieurs et qui a tout étudié par lui-même. Je cite ce témoignage pour prouver à l'honorable monsieur que nous savons qu'il existe une passe non-seulement praticable, mais excellente et des mieux conditionnées, qui procure à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien comme au Canada, l'avantage énorme d'abrèger notre voie transcontinentale d'environ cent milles, et d'augmenter d'autant nos moyens de compétition avec les voies étrangères.

A présent, il y a une curieuse coïncidence à propos des estimations que je viens de soumettre à la Chambre quant au coût des travaux, que j'évalue à \$27,000,000, et la voici: Personne ne connaît mieux que mon honorable prédécesseur les difficultés énormes que présentait la section de Prince-Arthur's-Landing à la Rivière-Rouge, à cause de son inaccessibilité et le surcroît de dépenses qui devait en résulter pour la construction.

Mon honorable prédécesseur sait que l'une des grandes difficultés qui devaient empêcher l'exécution de l'entreprise dans un temps raisonnable et pour un prix raisonnable, était la nature même du pays, véritable désert de rochers et de marais sur tout le parcours des 400 milles, absolument inhabité et entièrement sauvage, le pays le plus affreux et le plus décourageant par sa conformation qu'aucun ingénieur ait probablement jamais traversé.

M. MACKENZIE: Je suppose que l'honorable ministre a entendu son partisan, le député de Cardwell, dire l'autre soir

que la grande faute de mon administration, celle dont les conservateurs ont trouvé à redire, était de n'avoir pas commencé la construction de la ligne par le milieu, au lieu de commencer aux deux extrémités.

Sir CHARLES TUPPER: Je connais trop bien mon honorable ami le député de Cardwell pour croire qu'il n'y a pas eu erreur dans le rapport qu'on a fait de son discours.

M. BLAKE: Il y en a une—une grande.

Sir CHARLES TUPPER: Je suis absolument certain que mon honorable ami le député de Cardwell ne saurait avoir commis une pareille erreur. Ce qu'il a dit était probablement que—

M. MACKENZIE: Non, il a prononcé les paroles que j'ai rapportées.

Sir CHARLES TUPPER: Il est probable qu'il a pu dire que c'était le devoir du gouvernement de ne pas construire deux sections qui devaient être absolument inutiles tant que la section intermédiaire ne serait pas construite, sans assurer la construction de celle-ci aussi promptement que possible.

M. MACKENZIE: C'est ce que je fis; ce n'est pas ce qu'il a dit.

Sir CHARLES TUPPER: C'est ce qu'il devait avoir l'intention de dire, et je crois que mon honorable ami admettra avec moi que cela a du bon sens.

Comme je le disais, les travaux étaient très difficiles, et comme l'accès n'en était pas très praticable, les dépenses en ont été considérablement augmentées. Or, les frais qu'il fallait faire pour obtenir des matériaux étaient énormes, et il n'y a que ceux qui sont au fait de la construction des chemins de fer qui puissent se faire une idée de la chose, comme mon honorable ami le sait. Il sait aussi que le coût de l'embranchement de Pembina a été très élevé. Cela provient d'une foule de circonstances. On a cru prudent de faire le terrassement longtemps avant la pose des lisses, et, par un concours de circonstances, par le fait qu'on en a poussé l'achèvement avec une hâte telle que les trains circulaient à mesure que l'on posait les lisses, la construction des quatre-vingt-six milles de chemin de fer, de Selkirk à Pembina, a été, en effet, très dispendieuse. L'honorable membre sait, car il a étudié la chose, que la partie la plus dispendieuse et la plus difficile du chemin de fer canadien du Pacifique, d'une extrémité à l'autre, est cette partie qui se trouve dans les gorges de la rivière Fraser. Il sait qu'en cet endroit les arpenteurs ont dû se suspendre par des câbles solidement attachés à des arbres, pour marquer le tracé du chemin; il sait que c'est un des endroits dont l'accès est le moins praticable; il sait que c'est un des endroits où il est on ne peut plus difficile soit de tracer ou de construire un chemin de fer.

Permettez-moi d'attirer pendant quelques instants l'attention de la Chambre et de faire une comparaison entre ces travaux, que le gouvernement ne fait que d'achever, et qui, d'après les estimations que je faisais il y a trois ans, devaient coûter \$28,000,000, et les travaux dont la Chambre s'occupe dans le moment, et qui, d'après mes estimations, devront coûter \$27,000,000; après cela, je crois que les honorables membres verront que nous avons de bonnes raisons de croire que notre estimation de \$27,000,000 pour achever ces travaux est très exacte et très juste. Je prends d'abord la partie du chemin déjà construite et celle que le gouvernement est à construire, c'est-à-dire, les 708 milles de chemin. De Prince-Arthur's-Landing à Selkirk, la distance est de 407 milles. Je suis sûr que mon honorable ami, le député de York-Est, admettra avec moi que l'on peut très bien mettre 105 milles de cette distance dans la catégorie des travaux très difficiles. Puis, je mets 182 milles dans la catégorie des travaux ordinaires. Je fais cette division de trois classes, et je suis tout à fait convaincu qu'en faisant

appel à ses souvenirs, mon honorable ami admettra avec moi que c'est une division très juste.

Ensuite, de la traverse de Savona à Port-Moody, il y a quatre-vingt-dix milles de travaux très difficiles—la partie qui se trouve dans les gorges de la rivière Fraser est la plus difficile que l'on rencontre sur tout le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique—quatre-vingts milles de travaux difficiles et quarante-trois milles de travaux ordinaires, soit, 213 milles. Sur l'embranchement de Pembina, je compte quatre-vingt-six milles de travaux faciles, qui coûteront \$1,496,798. L'embranchement de Colville compte deux milles de travaux ordinaires, ce qui forme une distance totale de 708 milles, dont le coût sera, d'après moi, de \$28,000,000, et je suis en état de dire que, dans mon opinion, mon estimation sera égale aux dépenses.

Maintenant, voyons les travaux qui restent encore à faire sur le chemin de fer canadien du Pacifique. De la Jonction Sudbury à Népigon, il y a 95 milles de travaux très difficiles, 176 milles de travaux ordinaires, et 210 milles de travaux faciles. Je dirai à mon honorable ami que j'ai fait exécuter aussi promptement que possible la copie du tracé qui est fait d'un bout à l'autre, et que je suis en état de la déposer immédiatement sur le bureau, de sorte que tout membre pourra juger par lui-même jusqu'à quel point l'énoncé que j'ai fait est justifié par le tracé. Du sommet des montagnes Rocheuses à la traverse de Savona, il y a 15 milles de travaux très difficiles, 211 milles de travaux ordinaires et 30 milles de travaux faciles, soit, 286 milles en tout. Cela forme 766 milles de travaux qui doivent être construits par la compagnie. Après un examen des plus minutieux, mon ingénieur en chef a estimé le coût de ces travaux à \$30,000,000, et, sur les travaux exécutés sur la section située entre la jonction de Sudbury et Népigon, le terrassement est terminé, et l'on pourrait poser les lisses sur soixante et cinq milles, et nous évaluons ces travaux à \$1,200,000. Il reste \$28,800,000. Il y a un tiers du terrassement de fait sur les quatre-vingt-quinze milles de travaux difficiles, ce que j'évalue à \$1,800,000, et ce qui, déduit de la somme en premier lieu mentionnée, laissera \$27,000,000 pour terminer les travaux, et je crois qu'il n'y a aucun ingénieur, je crois qu'il n'y a aucun entrepreneur de chemin de fer qui connaisse la nature des travaux que le gouvernement s'est engagé d'exécuter et qui seront accomplis à moins de \$28,000,000 et les travaux qui restent encore à faire par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et qui sont évalués à \$30,000,000, dont \$3,000,000 ont été payés pour les travaux déjà exécutés, il n'y a, dis-je, aucun ingénieur, aucun entrepreneur de chemin de fer, qui ne dise que c'est là une estimation raisonnable.

M. BLAKE: L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quelle est l'estimation des dépenses qu'il faudra faire pour exécuter les travaux entre les montagnes Rocheuses et Kamloops ?

Sir CHARLES TUPPER: Cette estimation n'a pas été faite séparément. J'ai évalué à trente millions les travaux des 708 milles ; j'ai fait ce calcul d'après l'expérience que nous avons eu au sujet de semblables travaux exécutés ailleurs. Je mentionne cela aujourd'hui, car je crois régler ainsi la question dont a parlé l'honorable chef de la gauche lorsqu'il a dit qu'il avait eu des renseignements inexacts.

Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre plus longtemps, mais avant de reprendre mon siège, je dirai à l'honorable député d'York-Est, que les paroles que l'on a prêtées ici à M. White, sont celles-ci : Ce dont nous nous sommes plaints—c'est que l'honorable membre a exploité deux extrémités et n'a pas touché au centre ; mais nous ne sommes pas plaints du fait qu'il n'a pas construit de chemin de fer. Tel est le motif de notre plainte.

En terminant, je dirai seulement que je ne m'attendais pas à parler de nouveau dans cette discussion. Je croyais

Sir CHARLES TUPPER.

que la question avait été parfaitement élucidée par les discours habiles prononcés par des membres appartenant aux deux partis. Je croyais que, sur tous les points les plus importants soulevés dans cette question, plusieurs membres de la droite avaient répondu à mon honorable ami le chef de la gauche, et de façon à élucider toutes les parties de ces résolutions.

Je laisse ces résolutions entre les mains de la Chambre, avec la certitude la plus complète que nous aurons le plaisir de voir l'honorable chef de la gauche incapable d'appuyer la motion faite par l'ex-ministre de la milice ; en tout cas, avec la complète certitude qu'il est convaincu qu'il est nécessaire de donner un peu plus de renseignements pour rendre ces résolutions tout à fait agréables à l'honorable monsieur.

M. VAIL: Nous avons entendu, cette après-midi, la même vieille histoire et la même ancienne accusation de la part de l'honorable ministre des chemins de fer. Presque tous ceux qui ont parlé contre les résolutions, ont été accusés de déloyauté et d'être les ennemis de la compagnie du Pacifique. L'honorable ministre croit, parce que j'ai proposé en amendement que l'on renvoyât à six mois la considération de cette question, que je doive être nécessairement l'ennemi de la compagnie du Pacifique. Je repousse, M. l'Orateur, cette accusation. Cette Chambre, depuis une quinzaine de jours, discute ces résolutions. Il importe beaucoup à la compagnie de régler cette affaire, d'une manière ou d'une autre, aussitôt que possible. Quant à moi, je ne suis pas l'ennemi de la compagnie. De fait, j'ai beaucoup de respect pour un certain nombre de ses membres, que je connais très bien, et je les estime peut-être plus qu'aucun des honorables députés siégeant sur les bancs du trésor. Je ne voudrais pas pour tout au monde exprimer une seule parole contre les membres de la compagnie, ni faire rien qui pût entraver le progrès de cette grande entreprise, l'achèvement de notre chemin de fer transcontinental jusqu'à l'océan Pacifique. Bien des choses ont été dites, des deux côtés, sur cette question. Je ne suis pas disposé à suivre les honorables députés qui m'ont précédé dans ce débat, et à répéter ce qu'ils ont dit. Cela serait, M. l'Orateur, fatigant pour moi et aussi pour vous-même. Mais il y a deux ou trois détails auxquels je désire référer avant que vous laissiez le fauteuil, et j'y toucherai le plus brièvement possible.

D'abord, pourquoi sommes-nous accusés d'être les ennemis de la compagnie du chemin de fer du Pacifique ? Le pays appartient-il à cette compagnie ? Sommes-nous obligés, comme représentants du peuple, à faire ce que la compagnie du Pacifique veut de nous ? Sommes-nous tenus de prendre \$30,000,000 du trésor public et de les donner à la compagnie du Pacifique, parce qu'elle nous demande de le faire ?

Nous, membres de la gauche, devons-nous être empêchés de parler contre ces résolutions par l'accusation que nous sommes les ennemis de la compagnie ? Pour ma part, j'exprimerai mon opinion, sur ces résolutions, sans me laisser influencer par cette accusation. Si la Chambre me le permet, je rappellerai quelques faits de l'histoire de ce chemin de fer.

Quand la Colombie-Britannique entra dans la Confédération, le gouvernement d'alors consentit à commencer en deux ans, et à le terminer en dix ans, un chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses, devant se relier au système de chemins de fer de la province d'Ontario. Subséquentement, quand cette convention fut soumise à cette Chambre, celle-ci adopta une résolution obligeant le gouvernement à ne pas presser les travaux de façon à nous obliger à augmenter la taxation du pays.

Nous savons, M. l'Orateur, ce qui est arrivé depuis.

Le gouvernement du très honorable premier ministre actuel tomba en 1873, et mon honorable ami, le député de

York-Est (M. Mackenzie) fut appelé à former un cabinet. Mais après avoir formé ce cabinet, mon honorable ami se trouva dans une très embarrassante position par suite de la convention conclue avec la Colombie-Britannique. Le premier sujet qui occupa son attention fut cette convention, qui obligeait le gouvernement à construire ce chemin de fer. D'un côté il était poussé par la Colombie, qui était appuyée par le gouvernement britannique, à construire et achever le chemin conformément à la convention; de l'autre côté, il avait en face de lui une résolution de la Chambre qui le déliait de l'obligation de poursuivre les travaux, si cela devait augmenter la taxation du pays. Il réussit, cependant, à faire accepter une convention par laquelle le chemin était construit à titre d'entreprise du gouvernement. Mais au lieu d'être achevé en 1881, comme la première convention le voulait, le chemin ne devait être terminé qu'en 1890.

Je rappelle ces faits pour démontrer à la Chambre et au pays que nous ne nous sommes pas obligés, en vertu de notre convention avec la Colombie, à parachever ce chemin avant 1890.

Or, nous savons ce qui eut lieu alors? Ces honorables patriotes de la droite, ou leurs amis, fomentèrent le mécontentement dans la Colombie. Ils indisèrent le peuple de cette province à faire des assemblées publiques et à insister auprès du gouvernement Mackenzie pour faire exécuter la convention. Afin d'apaiser cette agitation, le gouvernement fit autant qu'il put pour commencer la construction du chemin, et M. Mackenzie obtint bientôt après l'autorisation du parlement de commencer les travaux. Sa politique était de commencer à l'extrémité ouest du lac Supérieur la construction de la voie jusqu'à Winnipeg, de continuer ensuite les travaux dans l'intérieur, et d'ouvrir le Nord-Ouest aussi rapidement que pouvait marcher la colonisation de cette partie du pays.

Il est généralement reconnu, aujourd'hui, que c'était une politique de sens commun et la meilleure politique que le gouvernement pouvait suivre. Il avait jusqu'à 1890 pour compléter le chemin du Pacifique, et ce n'était que vers la fin de ce délai qu'il devait commencer les travaux sur la section située au nord du lac Supérieur.

Le gouvernement Mackenzie fit progresser considérablement les travaux. Le chemin atteignit Winnipeg, et de grands travaux furent exécutés sur le versant du Pacifique. Le contrat pour la section à l'ouest de Winnipeg fut donné; le gouvernement Mackenzie était prêt à continuer ainsi, et sa politique était d'utiliser les nappes d'eau, afin d'atteindre le Nord-Ouest. Rien de plus, M. l'Orateur, n'était alors requis, qu'une route par laquelle les immigrants pussent atteindre, en été, le Nord-Ouest.

En 1878, le gouvernement Mackenzie fut battu aux polls, et les honorables chefs de la droite arrivèrent au pouvoir. Ceux-ci, aussitôt arrivés à la direction des affaires, commencèrent à donner des contrats pour des centaines de mille et des millions de piastres. Le pays s'alarma à la vue des sommes fabuleuses qui étaient dépensées sur ce chemin. Le pays voulait que ce chemin se construisît; mais il voulait connaître l'étendue de ses obligations et combien le chemin lui coûterait. Nous savons très bien que l'on proposait d'enlever l'entreprise des mains du gouvernement. Les partisans du très honorable chef actuel du gouvernement voulaient la démission de l'ingénieur, et ce dernier fut démis. On a dit que cette démission était demandée avec instance par les amis du chef du gouvernement. Je puis me tromper; mais ce qui est certain, c'est que l'ingénieur en chef quitta sa position.

Ce sont ces mêmes amis, a-t-on prétendu, qui indisèrent le chef du gouvernement à confier le chemin à une compagnie. Le premier ministre alla passer un été en Angleterre, où il essaya d'organiser une compagnie qui se chargerait de l'entreprise. Ce fut seulement peu de temps avant la convocation du parlement que la compagnie du Pacifique consentit à

entreprendre le chemin aux conditions stipulées dans un certain contrat.

Quand le contrat fut soumis au parlement, les honorables députés qui siègent sur les bancs du trésor, et le ministre des chemins de fer, particulièrement, déclarèrent à la Chambre que c'était un contrat très favorable à la compagnie et au pays. Le ministre des chemins de fer nous dit que c'était une entreprise gigantesque; que la compagnie devait avoir assez d'argent pour construire le chemin; autrement, on les verrait venir bientôt avec des demandes d'assistance.

L'honorable ministre voulait régler cette question une fois pour toutes, et la Chambre et le pays ratifièrent le contrat. La compagnie, par ce contrat s'obligeait à terminer le chemin en 1891.

Il n'est pas nécessaire que je parle de l'endossement des bons mentionné l'autre jour; mais quand j'ai entendu le passage du discours du trône qui nous annonçait que l'on devait demander de l'assistance au parlement pour la compagnie du Pacifique, je compris que celle-ci se trouvait à la dernière extrémité; qu'elle avait besoin d'aide et que le pays serait peut-être justifiable de lui accorder quelque assistance, pourvu qu'elle eût de bonnes raisons. Mais je fus étonné, bien que partisan du chemin de fer du Pacifique, et je fus même désappointé en entendant le ministre des chemins de fer, au lieu de nous exposer l'exacte position de la compagnie, nous dire que la seule raison pour voter \$30,000,000, était de terminer le chemin en 1885 au lieu de 1891.

L'honorable ministre nous a-t-il dit que le chemin avait coûté beaucoup plus que l'estimation; que la compagnie avait fait avancer très rapidement les travaux, et que sous ces circonstances, elle devait, ou suspendre l'ouvrage ou recevoir de l'assistance du gouvernement? En ma qualité de membre indépendant de la Chambre, si la question eût été ainsi posée, j'aurais hésité quelque peu avant de voter contre l'assistance demandée. Mais lorsque l'honorable ministre est venu nous dire qu'il s'agissait simplement d'une question de savoir si le chemin devait être terminé en 1891 ou en 1885, j'ai compris qu'il tuait sa cause. En demandant au pays de voter \$30,000,000 pour le plaisir d'avoir un chemin construit autour du lac Supérieur cinq années avant que les intérêts du Nord-Ouest le requièrent, l'honorable ministre demande au pays de consentir à une chose qu'aucun homme sensé ne saurait approuver. Je demanderai à mes honorables amis de la Nouvelle-Ecosse, qui, j'en suis sûr, déièrent faire quelque chose pour le gouvernement et pour leur province, de regarder les comptes publics et le montant de la dette du pays. S'ils le font, ils remarqueront qu'en 1867, lors de la Confédération, la dette totale du pays se montait à \$91,000,000, et que dans seize ans nous avons élevé ce montant à \$202,000,000; et le ministre des chemins de fer propose maintenant d'y ajouter, d'un seul trait de plume, une somme de \$30,000,000. S'il a fallu cent ans aux quatre provinces qui se sont confédérées les premières, pour créer une dette de \$93,000,000, qui a été depuis élevée à \$202,000,000, n'est-il pas à propos, comme l'observait, l'autre soir, un honorable député, que nous nous arrêtions pour voir sur quelle pente nous glissons.

La politique protectionniste, introduite par le ministre des finances, il y a quelques années, pèse particulièrement sur la Nouvelle-Ecosse. Cette politique a été comme un chancre au cœur des habitants de cette province. Considérant la position particulière des autres provinces maritimes, j'espérais que le temps n'était pas éloigné où il faudrait remanier le tarif, ou le reviser de manière à le faire peser moins lourdement sur tout le peuple de la Nouvelle-Ecosse; mais je n'ai plus d'espoir dans cette réforme, si les résolutions sont adoptées.

Je demanderai à mes honorables amis qui représentent la Nouvelle-Ecosse, s'ils ont examiné les Tableaux du commerce? Si non, qu'ils consultent ceux de 1878, et ils ver-

ront que les taxes payées par cette province se montaient à \$1,200,000, tandis qu'elles se sont élevées, l'année dernière, à \$1,833,469, une augmentation de 50 pour 100 durant les cinq dernières années. Je ne désire pas retenir la Chambre plus longtemps; mais le ministre des chemins de fer me dira-t-il pourquoi, "en demandant ce subside de \$30,000,000, il n'a pas demandé, en même temps, à la compagnie du Pacifique, quelque chose en retour."

L'honorable ministre nous a dit que la compagnie abandonnerait bientôt son monopole et qu'elle choisirait son port d'hiver sur le territoire britannique. Pourquoi, alors, n'a-t-il pas insisté sur cette condition? Pourquoi n'a-t-il pas dit à la compagnie: "Si nous vous accordons cet argent, vous devez abandonner le monopole et choisir votre port d'hiver sur le territoire britannique." S'il avait demandé cela la compagnie était tenue d'y acquiescer, et j'aurais été, alors, très disposé à supporter les résolutions.

Le marché est tout en faveur de la compagnie. Je ne vois pas pourquoi, lorsque la compagnie demande au gouvernement du Canada de lui accorder \$30,000,000 additionnels, il n'y ait rien de donné en retour, si ce n'est l'achèvement du chemin quatre ou cinq ans plus tôt que la date mentionnée dans le contrat, ce qui, à mon avis, est de peu d'importance.

Pour ce qui regarde le remboursement de cet argent, je demanderai à l'honorable ministre des chemins de fer, vu son expérience sur la difficulté qu'il y a de retirer de l'argent du au trésor public par une compagnie de chemin de fer, s'il espère réellement et franchement que ce prêt soit remboursé au trésor?

Sir CHARLES TUPPER: Oui, jusqu'à la dernière piastre.

M. VAIL: L'honorable ministre a déclaré au pays, lorsque le contrat fut pris en considération, que le chemin de fer ne coûterait pas au peuple un seul dollar de plus que le montant qui était demandé à la Chambre, que l'on ne s'adresserait plus à elle-ci pour l'octroi d'un seul denier de plus que ce qui est stipulé au contrat. Cependant, le gouvernement demande, aujourd'hui, \$30,000,000 de plus. Comment puis-je alors avoir confiance dans une déclaration de l'honorable ministre? Son intention est sans doute, aujourd'hui, ce qu'elle était; mais il peut changer d'avis d'un moment à l'autre. Il pourra dire à la Chambre: "La compagnie a dépensé une somme considérable de son propre argent sur cette entreprise gigantesque, qui intéresse le pays, et nous ne pouvons pas lui demander de nous rembourser maintenant; mais elle paiera probablement l'intérêt, et nous lui donnerons dix ou douze années de plus pour le payer."

La compagnie du Pacifique dira: vous n'avez pas perçu les millions que vous avez prêtés au Grand-Tronc. Pourquoi, alors, nous demandez-vous le remboursement de cet argent? Quelle réponse pourra-t-on donner? Pourrions-nous agir avec la compagnie du Pacifique autrement que nous l'avons fait avec le Grand-Tronc?

Je dis non.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable député veut-il dire que par le fait que nous aurons donné une subvention, qui aura construit tout le chemin de fer du Pacifique, il n'y ait pas de différence entre le présent cas et celui du Grand-Tronc? Il n'y a pas le plus léger parallèle, et je suis étonné de l'honorable député.

M. VAIL: Je ne puis comprendre que l'on puisse s'occuper de la question du remboursement de l'argent, car nous n'avons aucune garantie à cet effet. Le Grand-Tronc nous a donné une garantie; mais elle est maintenant reléguée la dernière au bas de la liste des créanciers, et c'est ce qui nous arrivera avec le Pacifique avant plusieurs années.

Si le pays avait une garantie suffisante d'être remboursé je ne suppose pas que la compagnie serait disposée à refuser de payer le gouvernement, à moins qu'il y eût une preuve

M. VAIL

évidente établissant que la compagnie est dans une telle position qu'elle ne peut marcher sans l'argent qu'elle aurait ainsi à rembourser.

La plainte que je porte contre l'honorable ministre des chemins de fer, c'est qu'il nous refuse les informations requises. Que répondrait, par exemple, une banque à un individu qui, après avoir reçu d'elle une somme de \$50,000 pour l'exécution d'un certain contrat, lui en demanderait cinquante mille autres (\$50 000) après avoir dépensé la première somme obtenue? La banque dirait: Qu'avez-vous fait des \$50,000 que je vous ai avancés; vous devez me convaincre que vous les avez employées à l'exécution de votre contrat, avant que je vous avance rien de plus. Et cette réponse ne serait-elle pas raisonnable? Or, c'est ce que nous demandons présentement au gouvernement de faire. Nous lui demandons un tableau montrant le prix de l'ouvrage, la position financière de la compagnie, la manière dont l'argent a été dépensé; si c'est dans l'intérêt du pays et pour la construction du chemin entrepris. Quand cela sera fait, il sera encore temps d'ordonner que \$30,000,000 soient soustraits du trésor de la Confédération et donnés à la compagnie.

Quant à la motion pour le renvoi à six mois, je pense que c'est une proposition favorable aux intérêts du pays, et non contraire à ceux de la compagnie.

Sir CHARLES TUPPER: Je dépose sur le bureau de la Chambre les tracés de tout le chemin du Pacifique. Je ferai cependant remarquer que ces tracés sont des originaux, et j'espère qu'en les examinant, les honorables députés auront le soin de faire en sorte qu'aucun ne soit écarté. Il serait extrêmement fâcheux si quelques-uns de ces tracés étaient perdus.

Etant six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. McNEIL: Je désire, en quelques mots, exprimer les raisons sur lesquelles j'appuierai mon vote en la présente occasion. Mes observations seront très courtes, parce que le débat dure déjà depuis très longtemps, et je suis certain que les honorables députés n'aimeraient pas à ce qu'il fût prolongé inutilement. Pour cette raison je ne passerai pas en revue les remarques faites par les orateurs qui m'ont précédé, et je n'entreprendrai pas une discussion sur le patriotisme. L'honorable député de Brant-Nord (M. Paterson) nous a révisé beaucoup sur ce sujet, hier soir, et je n'ai aucun doute que son magnifique discours a plu à tout le monde. Pour ma part, il m'est un peu difficile de décider ce que je dois le plus admirer dans lui. Est-ce la passion frénétique avec laquelle il a traité ce sujet, ou ses observations sur le remaniement monstrueux des collèges électoraux.

Quant au patriotisme, je ne sache pas que les hommes de la gauche aient jamais eu sur les épaules un fardeau tel que l'espace de patriotisme ressenti par l'honorable député de Brant. Ce dernier a cité le Dr Johnson, qui a dit que le patriotisme avait pour dernier refuge un coquin; mais j'ignore si cette espèce de patriotisme, ou tout autre, soit celui des honorables députés de la gauche. Je citerai seulement deux lignes écrites sur ce sujet par l'un des plus fameux écrivains vivant à l'époque du Dr Johnson, et j'attire l'attention de l'honorable député de Brant sur l'élément de patriotisme que font ressortir ces deux lignes. Cette citation est tirée du *Traveller*, et elle se lit comme suit:

"The patriot's boast where'er I roam,
His first best country is his own."

"Le patriote se vante, par tout où je vais,
Que le pays le meilleur est le sien."

J'espère que les honorables députés de la gauche retiendront ces deux lignes et y conformeront leur conduite. J'aurais attaché plus d'importance au discours de l'honorable

chef de l'opposition, demandant de plus amples renseignements concernant les argentés dépensés sur le chemin de fer et à l'égard d'autres sujets, si j'avais pu me persuader que les informations du gouvernement, ou tout ce que ce dernier et les honorables députés de la droite pourraient dire sur la question, eussent pu l'induire à modifier son opinion à l'égard de ces résolutions. Mais d'après les opinions de l'honorable chef de l'opposition, exprimées précédemment dans ce débat, c'est un peu drôle qu'il demande des informations lorsqu'il est déterminé d'avance à voter, quand même, contre les résolutions, malgré tout ce que pourrait en dire le gouvernement et ses partisans, et à prévenir, si c'est possible, l'achèvement de notre grande route nationale.

Quant à l'honorable député qui a parlé le dernier, j'ai été très heureux d'observer qu'il répondait, au moins sur un point, à l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), qui a prétendu, hier soir, que les membres du syndicat étaient aussi mauvais que possible. Il nous a dit qu'au contraire, les membres de ce syndicat méritaient sa plus haute estime.

Je suis, M. l'Orateur, comme vous le savez par ce que j'ai déjà déclaré devant cette Chambre, l'un de ceux qui croient que les compagnies de chemin de fer sont investies d'un trop grand pouvoir en Canada. Elles ont jusqu'à un certain point le pouvoir de traiter le public comme cela leur plaît, et, à mon avis, le gouvernement devrait aviser aux moyens de les contrôler davantage. Quand j'ai appris que c'était l'intention du gouvernement d'accroître les grands pouvoirs que cette compagnie possède déjà—pouvoirs dont, à tort ou à raison, elle est accusée d'avoir grandement abusé, si l'on en croit les plaintes nombreuses,—j'avoue que j'ai été très surpris et très alarmé. De même que j'aurais cru de mon devoir, lors de la dernière session, de m'opposer aux vues de l'honorable ministre des chemins de fer, et de voter, bien qu'avec répugnance, contre lui, si l'occasion s'en était présentée, de même, aussi, lorsque je suis revenu ici pour la présente session, j'ai cru qu'il serait de mon devoir d'enregistrer mon vote contre les propositions de l'honorable ministre.

Mais, M. l'Orateur, en abordant une grande question de cette nature, une question que tout le monde admet être pleine de graves conséquences pour le peuple de la Confédération, je crois qu'il est du devoir de tous de s'efforcer autant que possible de mettre de côté toute opinion préconçue, de se défaire de tout préjugé, et de ne considérer la question que sur son mérite. Mais je dois dire—cela est pénible pour moi, mais je dois le dire—que ce n'est pas dans cette disposition que la question a été traitée par les honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de cette Chambre. Du commencement à la fin, sur quoi ont porté leurs reproches ? N'est-ce pas sur le fait que cette compagnie revient devant cette Chambre pour demander encore de l'argent. Eh bien ! je prétends qu'il était impossible de présenter la question sous un jour plus injuste et plus faux. Cette compagnie est elle venue demander une nouvelle subvention en argent, afin d'être en état de terminer dans les délais convenus cet ouvrage colossal, que nous sommes tous d'accord à proclamer si importante pour l'unité, la prospérité et le développement du pays ? Si la compagnie venait demander une nouvelle subvention en argent, afin de terminer ses travaux, les plaintes de l'autre côté de la Chambre auraient eu quelques raisons d'être ; mais comme l'on sait, il n'y a rien de tel. Nous savons que par suite de perturbations sur le marché monétaire, et d'autres causes sur lesquelles la compagnie n'avait aucun contrôle, elle a rencontré dans l'accomplissement de son œuvre des difficultés qui auraient pu être fatales à des hommes moins habiles et moins énergiques. La compagnie vient-elle demander une extension des délais pour terminer son contrat ? S'il en était ainsi, les accusations portées contre elle par l'autre côté de la Chambre auraient quelque valeur. Mais encore une fois, nous savons très bien qu'elle ne demande rien de

semblable. Nous savons tous qu'elle ne demande à être relevée d'aucune des obligations que lui impose son contrat. Nous savons que la compagnie a émerveillé, non-seulement le Canada, mais le monde entier, par la rapidité avec laquelle elle a fait l'ouvrage. Nous savons qu'elle a étonné non-seulement le Canada, mais le monde entier, en faisant savoir, il y a peu de temps, qu'elle était en état de terminer cette entreprise colossale dans la moitié du temps qui lui était accordé ; et bien que les honorables messieurs de l'opposition puissent chercher à amoindrir l'effet de cette déclaration faite gratuitement par la compagnie, il est de fait qu'elle a été reçue avec joie, non-seulement par le peuple du Canada, mais par tous les amis du Canada en Europe.

A présent, M. l'Orateur, à la suite des difficultés auxquelles j'ai fait allusion, la compagnie s'est trouvée dans l'impossibilité, sans assistance, de remplir cette promesse gratuite, et elle vient devant nous et dit : Nous sommes dans l'impossibilité de tenir notre promesse, sans votre aide, mais nous sommes encore disposés à terminer le chemin dans la moitié des délais que nous accorde notre contrat si vous voulez seulement—quoi ?—non pas nous donner une seule piastre, mais nous avancer, sur des garanties que l'honorable chef de l'opposition lui-même n'a pas osé prétendre insuffisantes, la somme demandée, et cela à des conditions qui n'ajouteront pas une piastre aux charges que doit supporter le peuple de ce pays.

Voilà, M. l'Orateur, ce que nous propose la compagnie. Les honorables membres de l'opposition disent : "Oh ! le gouvernement nous disait que la compagnie ne reviendrait plus devant la Chambre ; nous avons prévenu le gouvernement et la Chambre qu'elle reviendrait, et voici qu'elle revient."

L'honorable chef de l'opposition est un grand logicien, et il doit savoir parfaitement qu'on ne peut trouver nulle part un plus parfait exemple de la vulgaire supercherie appelée équivoque ou ambiguïté que dans les discours de presque tous ceux de ce côté de la Chambre qui ont pris la parole. La compagnie est revenue, il est vrai, mais elle est revenue pour offrir au Canada de meilleures conditions que celles qu'il avait en vertu du contrat ; elle est revenue pour dire que sans augmenter en aucune sorte les charges du peuple, elle terminerait dans la moitié du temps ce chemin que les députés de l'opposition prétendaient ne pouvoir être terminé en dix ans, et pour donner à la population du Canada le bénéfice de ce rapide parachèvement.

Cependant, les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre parlent de cette proposition comme si elle renfermait quelque chose de monstrueux ; comme si la compagnie venait demander des faveurs extraordinaires ; comme si la compagnie ne pouvait pas remplir les engagements de son contrat, bien que tous les députés de l'opposition aient soutenu les uns après les autres que la compagnie avait des fonds suffisants pour terminer le chemin, même si on ne calcule que les profits qu'elle a faits dans la transaction.

Tout ce que nous avons à considérer, comme je l'ai dit plus haut, c'est de savoir si la compagnie est en état de terminer les travaux à la date qu'elle fixe ; et en second lieu, si les garanties qu'elle offre sont suffisantes.

Sur le premier point nous savons que la compagnie a déjà fait beaucoup plus qu'elle ne s'est engagée à faire ; nous savons qu'elle a fait l'ouvrage avec plus de rapidité qu'on était en droit de s'y attendre, et qu'elle l'a fait avec un degré de perfection auquel elle n'était nullement tenue par son contrat. Il n'est que juste, alors, de donner crédit à ces messieurs pour ce qu'ils ont fait dans le passé ; il n'est que juste de leur donner un essai loyal, quand même ils sont une compagnie de chemin de fer. Les honorables messieurs de l'opposition ont fait tout leur possible pour éloigner des yeux de la Chambre ces deux propositions bien claires. Ils ont essayé de s'en débarrasser en y mêlant une foule d'autres questions qui ne s'y rattachaient aucunement, ou qui, du moins, n'étaient pas en jeu, et aussi par le moyen qu'on em-

plio ordinairement dans ces occasions, on soulevant les préjugés contre les honorables messieurs qui sont venus nous demander d'accepter les propositions.

Ils ont essayé de soulever les préjugés de différentes manières. D'abord ils sont venus dire que ces messieurs n'ont pas employé l'argent qu'ils ont reçu du gouvernement sur la ligne qu'ils étaient tenus de construire, mais qu'ils s'en sont servis pour acheter d'autres lignes de chemins de fer. Comme on l'a déjà fait voir, c'est une remarquable coïncidence de voir ces honorables députés, qui tonnent sans cesse contre les monopoles, vouloir imposer à la population d'Ontario la plus gigantesque tentative de monopole des temps modernes.

D'abord, quant à l'accusation d'avoir employé l'argent qu'ils ont reçu à acheter d'autres chemins de fer, il était absolument nécessaire, pour la construction de la ligne qu'ils avaient entreprise, qu'ils se procurassent un prolongement vers l'est. En second lieu, je dis qu'il est faux qu'ils aient dépensé dans l'achat de ces lignes l'argent qu'ils devaient employer à la construction de la ligne principale. C'est un fait indéniable qu'ils ont mis dans la construction de la ligne principale à l'ouest de Callander, beaucoup plus d'argent qu'ils en ont reçu du gouvernement. Ils ont dépensé \$23,000,000 sur cette ligne; c'est un fait que les honorables membres de l'opposition ne nieront pas.

L'honorable député de Lambton dont le discours a été si louangé par l'honorable député de Brant-Nord, a admis que cette somme avait été dépensée sur cette partie de la ligne; mais il a ajouté que la compagnie n'avait dépensé qu'entre \$1,000,000 et \$2,000,000 de plus qu'elle n'a reçu du gouvernement.

Son argumentation sous ce rapport était certainement originale, mais je ne puis pas dire qu'elle était ingénieuse. Elle se résumait à ceci: il a tout simplement rayé les autres sources de dépenses qui ont été faites sur cette partie de la ligne. Il a laissé inaperçu, lorsqu'il a admis que la compagnie avait dépensé \$23,000,000 sur la ligne, qu'elle avait aussi dépensé \$6,500,000 pour le matériel roulant, ce qui faisait partie de son contrat, et que pour le matériel requis pour la construction du chemin, elle avait aussi dépensé au delà de \$4,000,000, ce qui fait près de \$11,000,000, sans parler des centaines de mille piastres qu'elle a dépensées en améliorations sur la ligne du gouvernement et sans parler aussi des sommes dépensées sur les embranchements qui sont tous à l'avantage du Nord-Ouest. Je ne parle pas de la ligne qui va jusqu'à Algoma-Mills. Sous ces trois chefs seulement, \$23,000,000 pour la construction du chemin, \$6,500,000 pour le matériel roulant, et \$4,000,000 pour le matériel nécessaire à la construction, la compagnie se trouve à avoir dépensé la moitié plus que l'argent qu'elle a reçu du gouvernement, c'est-à-dire les \$22,000,000. Ainsi, je dis que la prétention que la compagnie a trompé le public en dépensant l'argent reçu du pays sur d'autres lignes que celle qu'elle s'était engagée à construire, et qu'elle vient ici demander d'autre argent pour se mettre en état d'exécuter son contrat, est une prétention injuste, inexacte, et fallacieuse.

Mais pour abrégé la discussion, je suis prêt à concéder ce point aux honorables messieurs de l'opposition. Je ne les suivrai pas dans leur longue énumération de chiffres et de détails, avec lesquels ils ont cherché à ombrouiller cette question. Il y a un petit poisson que vous connaissez tous et qui a pour habitude, quand il est serré de trop près ou sur le point d'être capturé, de noircir l'eau autour de lui. C'est ainsi que les honorables messieurs de l'opposition, connaissant l'attitude qu'ils ont prise sur cette question, sachant que cette question est la plus simple et la plus claire qui ait jamais été soumise au peuple, ont voulu l'embrouiller en lançant un nuage de chiffres et de détails, pour s'échapper à l'aide des ténèbres.

Je leur fais don de leurs insinuations peu honorables lorsqu'ils prétendent que la compagnie du chemin de fer

canadien du Pacifique vient ici avec des comptes manipulés et on se traînant sur les genoux après avoir dépensé en dehors de son contrat l'argent qu'elle a reçu du pays. Je ne m'occuperai que des chiffres qui sont admis par les deux côtés de la Chambre. Mais avant cela, je prierai les honorables messieurs de l'opposition de ne pas perdre de vue deux choses: d'abord, par le passé, la compagnie a fait ses travaux beaucoup plus rapidement et beaucoup mieux qu'elle n'y était tenue; ensuite, l'argent que j'espère que nous allons voter à la compagnie ne lui sera remis qu'en proportion des travaux qui seront faits, et seulement après qu'ils auront été faits. Si les honorables messieurs de l'opposition veulent bien retenir ces deux faits, je leur concède la prétention que les comptes ont été manipulés.

Supposons, pour les besoins de la discussion, que la compagnie ne remplisse pas ses obligations, et en mettant les choses au pire, supposons encore que nous soyons obligés de reprendre le chemin. Je veux démontrer à la Chambre et aux honorables députés de l'opposition, en donnant des chiffres admis par eux-mêmes, ce que le chemin coûterait au pays, dans ces circonstances; et je défie qui que ce soit de me contredire, car je n'emploierai que des chiffres universellement reconnus. En premier lieu, il y a \$28,000,000 pour la partie construite par le gouvernement; deuxièmement, vient le subside en argent de \$25,000,000; en troisième lieu il y a \$32,500,000 que nous pouvons considérer comme un échange pour les terres qui nous reviennent, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Cardwell; quatrièmement, nous avons \$9,000,000—je crois que c'est un peu moins, mais je donne des chiffres ronds—qui proviennent de la vente des terres; cinquièmement, il y a \$7,500,000 qui seront dus en novembre 1883; ensuite il y a \$5,000,000 pour ce que j'appellerai le prolongement Est du chemin, et \$1,000,000 provenant d'une hypothèque sur les terres qui nous reviendraient dans le cas où la compagnie n'exécuterait pas son contrat. Tous ces chiffres additionnés—et je défie tout député de dire qu'il y a ou une piastre de plus payée par le pays pour le chemin—forment \$97,000,000 ou environ, peut-être un peu moins. Et cela comprend toute la ligne depuis Montréal jusqu'à Port-Moody. A la dernière session et à cette session, l'honorable chef de l'opposition, de la place qu'il occupe dans cette Chambre a dit en toutes lettres que cette ligne valait au pays \$120,000,000, et cela sans prendre en considération le prolongement de la ligne vers l'est.

Laissons de côté la partie du chemin dont l'honorable chef de l'opposition ne s'occupe pas, ainsi que les embranchements qu'il ne comprend pas dans ce prix. Les embranchements ont coûté à la compagnie environ \$3,250,000. Il est notoire que le Prolongement de l'Est a coûté \$8,500,000. Cela fait \$11,750,000. Soustrayez cette somme des \$97,000,000 que coûtera la ligne entière, et vous arrivez au résultat que cette ligne que l'honorable monsieur prétend valoir \$120,000,000 au pays, ne nous coûtera que \$85,250,000. Voilà la terrible conséquence qu'entraînerait le défaut de la compagnie de tenir ses engagements! Voilà le résultat effrayant contre lequel les députés de l'opposition ont tant tonné! Voilà le terrible résultat sur lequel l'honorable député qui m'a précédé s'est tant lamenté, que son discours m'a paru triste comme les plaintes lugubres de l'océan, d'où venait sans doute son inspiration.

L'honorable chef de l'opposition prétend qu'il n'y aura pas de sanction pénale; et il cite l'exemple du Grand-Tronc, mais l'honorable député de Cardwell a très bien réfuté cet argument et démontré qu'il n'y a aucune similitude entre les deux cas. Dans le cas actuel il n'y a pas d'alternative si la compagnie est en défaut; le seul fait du défaut de la compagnie remet le chemin entre les mains du gouvernement, et je vais jusqu'à dire que le gouvernement ne pourrait pas s'en défaire sans venir devant nous demander un acte du parlement lui conférant ce droit. Mais l'honorable député dit que nous construisons ce chemin trop vite. M.

l'Orateur, je crois que nous admettons tous la grande habileté de l'honorable monsieur; tous les députés de ce côté de la Chambre admettent qu'il est un grand joûteur, un grand avocat, un grand critique.

Bien que sur plusieurs questions je diffère d'opinion avec l'honorable monsieur, je crois qu'il remplit son devoir dans cette Chambre, mais seulement comme chef de l'opposition, avec avantage pour le pays; mais dans la présente occasion, je ne crois pas qu'il le fasse, et j'ai droit de le croire. Je crois que le peuple a confiance dans l'honorable monsieur, comme chef de l'opposition; je crois qu'il admire sa grande habileté, je crois qu'il est d'opinion que la tournure de son esprit le rend apte à remplir cette fonction, et qu'il le maintiendra dans cette position très longtemps encore. Mais je dis que, lorsque pour faire de l'opposition au gouvernement, cet avocat distingué, un des plus distingués du pays, est obligé de faire des déclarations aussi extravagantes que celle qu'il a faites en prétendant que le chemin se construisait trop vite, il doit se trouver dans une des positions les plus extraordinaires dans lesquelles puisse se trouver un homme de son habileté. Quand, malgré son talent, malgré sa pénétration, malgré son habitude de la discussion, il est obligé de prendre une telle position, je crois que c'est une preuve qu'il a une très mauvaise cause en mains. Ainsi, M. l'Orateur, il prétend (il est obligé de prétendre) qu'il vaudrait mieux retarder de sept ans le parachèvement de l'ouvrage.

Si c'est une faute de terminer les travaux dans deux ans, la faute serait plus grande de les terminer dans un mois. Il croit qu'il vaudrait mieux retarder de sept ans le parachèvement de cette grande ligne de communication des provinces entre elles, cette grande artère que l'honorable monsieur prétend être essentielle à la consolidation de la Confédération. L'honorable monsieur prétend qu'il serait mieux de forcer ce pauvre peuple du Nord-Ouest qu'il aime tant, avec lequel il sympathise tant en le voyant aux prises avec ce tarif cruel qui l'écrase, qu'il serait mieux de le forcer à payer encore sept longues années les taux de fret exorbitants qu'il lui faut payer lorsque la navigation est fermée, parce que la ligne au nord du lac Supérieur n'est pas construite. Il serait mieux, dit-il, de laisser payer ces taux énormes que de terminer le chemin; il serait mieux d'empêcher la compagnie d'employer toute son énergie pendant les sept années à venir à la construction de ses embranchements qu'il prétend être si essentiels; il serait mieux, dit-il, de faire cela. Je ne puis m'empêcher de croire que si l'honorable député appartenait à un parti différent de celui auquel il appartient, il aurait été poussé par des motifs inconnus à lui-même à agir dans cette occasion. Je serais porté à croire que l'honorable député, peut-être à son insu, était désireux de voir les difficultés du Nord-Ouest se continuer; que, sans savoir pourquoi, il aimerait à voir le peuple du Nord-Ouest souffrir encore quelque temps des difficultés dont il se plaint. Je sais très bien à quel parti il appartient. Je sais que ce n'est pas à ce parti que j'ai fait allusion. Si c'était un parti qui avait enseigné au peuple de ce pays de soulever une classe de la population contre une autre classe; si c'était un parti qui avait appris aux ouvriers que leurs patrons étaient leurs ennemis naturels; un parti qui enseignait aux cultivateurs que les manufacturiers sont leurs ennemis; un parti qui a soulevé les croyances religieuses les unes contre les autres, les provinces contre les provinces, les races contre les races dans tout le pays; un parti qui aurait habitué la population d'Ontario à regarder d'un œil suspect et mécontent, sinon avec une haine déclarée, la population de la province de Québec; si c'était à un tel parti qu'appartenait l'honorable député, je crois qu'il pourrait trouver dans quelque coin de son esprit un secret désir de voir ces difficultés subsister dans le Nord-Ouest, dans un but de parti. Je sais que l'honorable député n'appartient pas à ce parti. Il appartient au grand parti du progrès, au grand parti du patriotisme, au grand parti des purs, qui a déroulé à nos

regards le drapeau de la pureté politique "mystique et merveilleuse," en vérité!

L'honorable monsieur est d'opinion qu'il vaudrait mieux pour le peuple continuer à payer ces taux de fret exorbitants, et de se passer des embranchements pendant sept ans. Il croit qu'il serait mieux d'accorder encore sept ans aux lignes rivales pour consolider leur position et accaparer le commerce, parce qu'il n'est pas certain que la concurrence qui aura nécessairement lieu leur sera profitable. Voilà pourquoi il propose de leur accorder encore sept ans pour fortifier leur position et prendre tous les arrangements. J'ai toujours compris que la chose la plus difficile était de détourner le commerce lorsqu'il est une fois bien établi dans une direction. Mais l'honorable député a l'air de croire qu'il est impossible que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique puisse éprouver la moindre difficulté en cela. Il prétend que si la compagnie est dans une position plus favorable, si elle offre de meilleurs avantages à ceux qui expédieront leurs marchandises par ses lignes, le commerce viendra naturellement par cette voie; mais pour lui il est tout à fait indifférent qu'à son enfance la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique soit ou non aux prises avec ces difficultés. L'honorable monsieur prétend aussi qu'il serait préférable de risquer l'effet probable qu'aurait sur les marchés européens une brusque cessation des travaux; il serait en faveur de courir le risque du résultat que pourrait avoir sur le crédit du pays la déclaration imprévue que nous ne terminerons pas le chemin dans les délais que nous avons fixés. Il croit aussi qu'il serait mieux de courir ce risque au sujet de l'émigration. Eh bien! M. l'Orateur, puisque j'ai parlé du crédit du pays, je prétends que ce crédit serait terriblement affecté si nous annoncions au monde entier que ce chemin que nous devons terminer en deux ans ne sera pas complété avant 1891. L'honorable monsieur ne doit pas oublier que le crédit ou le discrédit du Canada est entre les mains du pays. Ce n'est pas sur la compagnie, mais bien sur le Canada, que l'Europe a les yeux au sujet de ce chemin de fer, et si les travaux sont interrompus brusquement, on dira que les ressources du pays n'étaient pas suffisantes pour nous permettre de terminer les travaux au temps dit; et cet argument des détracteurs du Canada emprunterait une grande force d'un discours prononcé dans cette enceinte par l'ex-ministre des finances du Canada, discours dans lequel il a dit qu'il ne considérerait pas les ressources du pays suffisantes pour nous permettre d'entreprendre le parachèvement du chemin dans deux ans.

Cet honorable monsieur a le courage de ses opinions, comme l'on dit, il a le courage de ses convictions lorsqu'il s'agit de vengeance, parce qu'il nous a déclaré clairement que dans son opinion, il aurait mieux valu laisser la construction du chemin entre les mains des colons de ce pays, qu'il l'aurait construit avec leurs terres, que de presser les travaux comme on l'a fait. Il nous vient naturellement à l'esprit, dans ces circonstances, qu'il n'y aurait eu que très peu de colons pour faire l'ouvrage, mais les choses n'en auraient été que mieux, car pour lui, plus les travaux auraient avancé lentement, le mieux ça aurait été. Mais l'honorable monsieur s'est opposé aux résolutions, car sans s'occuper de la nature de la question, sans s'arrêter à tout ce qui pourrait être dit sur ce sujet, il était nécessaire, pour être conséquent avec lui-même qu'il s'oppose à cet emprunt. Il n'y a qu'un motif pour justifier le gouvernement de faire ce prêt, c'est qu'il avancera les intérêts du pays. C'est la conviction enracinée de cet honorable monsieur, c'est un élément essentiel de son credo politique, c'est un principe fondamental de sa philosophie, auquel il adhère avec toute la ténacité qu'on lui connaît, qu'un gouvernement ne peut pas travailler à faire avancer les intérêts d'un pays. L'honorable monsieur a déclaré cela en termes qui se sont gravés dans la mémoire du peuple de ce pays, en termes qui sont presque devenus proverbiaux au Canada; il a dit que celui qui prétendait qu'un gouvernement pouvait faire quelque

chose dans l'intérêt du pays, ne savait pas ce qu'il disait. Il était donc naturel qu'il s'opposât à ces résolutions, qui sont dans les intérêts du pays. Je vais citer les paroles de l'honorable député. Il définit les devoirs et les capacités d'un gouvernement. Il dit :

Le pays peut se tenir ou tomber, il peut être prospère ou malheureux, et nous ne sommes que des mouches sur une roue ; ceux qui disent que le gouvernement peut promouvoir les intérêts d'un pays ne savent pas ce qu'ils disent. Le gouvernement d'un pays est tout à fait impuissant à promouvoir ses intérêts. Tout ce que les membres du gouvernement ont à faire, c'est de retirer leur salaire, de remplir les devoirs administratifs de leur charge, et laisser le pays périr ou survivre, suivant le cas, sans faire un geste pour le sauver ou le secourir en aucune manière.

Voilà ses propres paroles. C'est un principe fondamental de son credo politique, et il serait injuste et déraisonnable de lui demander de supporter les résolutions. Bien qu'on puisse prétendre que l'honorable chef de l'opposition partage son opinion, puisqu'il s'est donné tant de mal pour s'assurer l'aide et les conseils de l'ex-ministre des finances, bien qu'on puisse prétendre qu'il comprend de la même manière les devoirs du gouvernement de la Confédération, je suis heureux de voir que les partisans qui possèdent l'honorable monsieur parmi le peuple, ne sont pas de cet avis. Car lorsque dans une adresse imprimée et adressée à mes électeurs j'ai voulu reproduire cette phrase, j'ai été presque injurié sur une estrade publique par un ami personnel du chef de l'opposition, l'ex-député local de Bruce-Nord, pour avoir osé prétendre que l'ex-ministre des finances était capable d'avoir prononcé de telles paroles. On a prétendu que cet extrait du discours avait tout simplement été machiné et arrangé par l'honorable ministre des chemins de fer ; et un ami de l'ex-ministre des finances s'est servi d'un argument très ingénieux pour prouver que l'honorable monsieur ne s'était jamais servi de pareilles expressions. Il disait : Sir Richard Cartwright est un homme intelligent, et je vous demande si vous pouvez supposer qu'un homme intelligent, prononce ces paroles...ici il s'est servi d'une épithète que je ne répéterai pas. C'était un mot court et qui signifiait que celui qui avait de telles opinions n'était pas intelligent. C'est de cette manière que les partisans de l'honorable monsieur ont accueilli cette déclaration d'un homme que l'honorable chef de l'opposition a tenu par tous les moyens à rappeler à ses côtés. Je ne suis pas de l'avis de celui qui accueillait d'une manière si méprisante cette déclaration de l'ex-ministre des finances. Je crois que c'est une déclaration très intelligente. Je crois que c'est une déduction habile et logique, une démonstration par l'absurde des principes sur lesquels il base son credo politique.

Je ne suis pas prêt à admettre que c'est une déclaration stupide de sa part ; elle peut n'être pas très prudente, mais elle ne manque pas d'habileté. Comme je l'ai dit, l'honorable monsieur, avec les opinions qu'il a, devait s'opposer aux résolutions, parce que le seul argument qui milite en leur faveur, c'est qu'elles sont de nature à promouvoir les intérêts du pays, et il n'a aucune confiance dans ces sortes d'arguments.

Si l'honorable monsieur était d'opinion que cette avance d'argent n'était faite que dans les intérêts de la compagnie, il était de son devoir de s'y opposer. Je ne crois pas que la compagnie soit en aucune manière indigne de notre considération. Elle a déjà fait beaucoup pour le bien du pays, et je crois que si cet argent lui est avancé, elle fera encore beaucoup plus. Mais au sujet de ces résolutions je ne m'occupe pas de la compagnie, mais du chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ignore si cette entreprise sera profitable ou non aux actionnaires de la compagnie. Si elle leur est profitable, tant mieux pour eux, et je puis dire que le Canada n'en sera pas plus mal. Je ne sais pas quel sera le résultat de l'entreprise pour les actionnaires, mais ce que je sais, c'est qu'un héritage glorieux a été confié à nos soins ; un pays qui possède un climat aussi salubre et aussi agréable, pour beaucoup de monde au moins, que tout autre pays, et doté d'une pro-

M. McNILL

fusion de ressources en mines, en forêts, en plaines, en rivières dont la richesse n'est surpassée par aucun pays du globe.

M. l'Orateur, ce pays, je crois, est destiné à devenir et deviendra bientôt un des facteurs les plus puissants du plus noble empire qui ait existé. En traitant la question qui nous occupe, il ne faut pas perdre de vue que les destinées de ce pays sont entre nos mains. C'est à nous de prendre garde que les mesures que nous adopterons ne nuisent pas au développement de ces magnifiques ressources ; et c'est à nous aussi que reviendra l'honneur d'avoir, par les mesures que nous adopterons, préparé et hâté ce plein développement.

Avec tous les gens intelligents du pays, je suis d'avis que le parachèvement de cette grande entreprise nationale est essentiel à ce développement. Je vois que la partie déjà faite de l'ouvrage a été suivie d'un tel courant d'émigration, d'une si grande colonisation du pays, d'une telle découverte de trésors cachés, de la révélation de tant de richesses inconnues aux yeux de l'Europe, que le partisan le plus audacieux de ce chemin de fer n'aurait pas osé le prédire ; et pour ma part, je n'oserais pas, je ne pourrais pas voter contre ces résolutions, dans la crainte d'arrêter ce grand courant de l'émigration ou de le diriger dans une autre direction et d'arrêter ou retarder le rapide développement du pays.

M. AUGER : M. l'Orateur, je ne me propose pas d'occuper longtemps l'attention de la Chambre à cette heure avancée de la discussion, mais je ne puis voter sur cette question sans dire quelque chose. C'est une question très importante, une question impliquant \$30,000,000 et même plus, parce que ce n'est pas le commencement ni la fin, mais seulement le milieu de ces sortes de demandes. J'ai écouté attentivement les discours prononcés des deux côtés de cette Chambre, mais surtout celui de l'honorable ministre des chemins de fer, et j'ai essayé d'y trouver de bonnes raisons pour donner cet argent à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je dis donner, parce que c'est un fait bien connu, que les sommes prêtées aux compagnies de ce genre ne sont jamais rendues. Dans tout le discours de l'honorable ministre des chemins de fer, je n'ai pas réussi à trouver une seule bonne raison pour supporter les résolutions.

Quand j'ai entendu l'honorable ministre prononcer son éloquent discours, quand je l'ai entendu parler de la grandeur de l'entreprise, de la grandeur du pays que nous avons à coloniser, en disant que la compagnie était parfaitement en état de remplir son contrat, qu'elle ne venait pas ici en mendiant ; lorsque d'un autre côté je l'ai entendu dire que ses actions avaient été dépréciées par les cris de l'opposition, quand je l'ai entendu faire appel à l'esprit de parti, j'ai cru que je devais examiner plus attentivement la question, parce qu'il doit y avoir quelque chose de louche dans l'affaire.

Si la cause était bonne en elle-même, tout ce que l'honorable ministre avait à faire, c'était de nous donner un état véridique de ce que la compagnie avait fait, de ce qu'elle va faire, et ensuite de demander à la Chambre de voter les \$30,000,000. Mais, comme je viens de le dire, lorsque j'ai entendu un tel flot de paroles, lorsque j'ai vu l'honorable ministre faire appel à l'esprit de parti, je me suis douté qu'il n'avait pas de bonnes raisons, et qu'il prenait ce moyen pour attirer l'attention de la Chambre.

Maintenant, on nous accuse, de ce côté-ci de la Chambre, de manquer de patriotisme, de jeter du discrédit sur le chemin de fer canadien du Pacifique, de causer du tort au gouvernement et au pays. Pour ma part, M. l'Orateur, je poursuis cette accusation. Je crois que nous sommes aussi patriotiques que qui que se soit de l'autre côté de la Chambre.

Nous n'avons jamais décrié notre pays ; si notre patrie a été décriée, si cette compagnie a rencontré de l'opposition

sur les marchés monétaires de l'Amérique et de l'Europe, nous n'en sommes pas la cause. Je dois dire cependant que je ne crois pas que cette compagnie ait rencontré sur les marchés monétaires plus d'opposition que toute autre compagnie qui aurait montré les mêmes dispositions envahissantes.

Qui a commencé cette guerre avec les Américains et avec tout le monde ? N'est-ce pas le gouvernement actuel, qui par sa politique nationale a poussé le premier cri contre les Américains ? N'a-t-il pas essayé de discréditer les Américains, leurs lois, leurs terres, leur pays, leurs mœurs ? Tout ce qui de loin ou de près était américain a été discrédité par la parti qui siège de l'autre côté de cette Chambre, et il faisait l'éloge de notre pays. Mais qu'a fait la compagnie ?

N'a-t-elle pas essayé à faire concurrence à tous les autres chemins de fer, au chemin de fer le Grand-Tronc et aux chemins de fer américains, et parce qu'elle a eu le dessous dans la lutte elle vient ici pleurnicher et se plaindre en demandant qu'on lui accorde encore de l'argent. Je crois que si la compagnie avait employé l'argent que nous lui avons donné aux fins auxquelles cet argent était destiné, elle ne serait pas obligée de venir ici nous en demander encore. Je ne parlerai que d'un seul chemin de fer, un chemin de fer auquel je suis intéressé, savoir, le chemin de fer du Sud-Est. D'après ce que j'ai pu comprendre de la part du ministre des chemins de fer, cette voie ferrée passe un peu partout—elle est comme le fusil d'un certain chasseur, que celui-ci avait plié afin que la balle put aller dans toutes les directions et frapper partout. Qu'a fait la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ? Elle a acheté le chemin de fer du Sud-Est. L'a-t-elle acheté dans le but de prolonger cette grande ligne du Pacifique à l'Atlantique ? Non, M. l'Orateur. Elle a fait plus, elle a avancé de l'argent à un certain particulier, et manquant plus tard à la parole donnée, elle a poussé le président à la banqueroute, et des centaines d'hommes dans mon comté et dans la ville que j'habite ont perdu le fruit de leur travail ; des hommes qui avaient fourni des traverses et du bois à la compagnie, ont perdu leur argent grâce à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

Maintenant, comment pourrai-je retourner dans mon comté et y rencontrer mes commettants si je votais pour donner encore de l'argent à cette compagnie ? Je ne pourrais le faire. Dans son discours ce soir, l'honorable ministre des chemins de fer a dit qu'il pourrait aller aux provinces maritimes par le chemin de fer du Sud-Est. Sans doute qu'il peut y aller en faisant le tour, mais il ne peut y aller par le chemin de fer du Sud-Est. Le chemin de fer du Sud-Est va de Montréal à Newport, et naturellement, s'il passait par Boston il pourrait y aller. Elle a aussi acheté un embranchement de Sorel à Sutton-Junction, qui ne lui est aucunement utile pour se rendre à la mer. En outre elle a reçu du chemin de fer du Sud-Est, le bail d'environ 30 milles du chemin de fer de Montréal et Portland, ce qui est la seule partie du chemin de fer du Sud-Est dont elle puisse se servir pour aller aux provinces maritimes en passant par Sherbrooke. De sorte que l'excuse donnée par le ministre des chemins de fer n'est pas valable.

Nous avons entendu le ministre des chemins de fer dire que la compagnie avait des moyens plus que suffisants pour achever son entreprise, et l'instant d'après il disait que le stock de la compagnie était déprécié et nous donnait à entendre par là qu'il lui était impossible de continuer. D'autres députés ont dit dans leurs discours que si nous ne donnions pas cet argent, les travaux seraient suspendus et que cela serait très désavantageux pour le pays. Ceci démontre que la compagnie vient ici jouer le rôle de médiateur. Un autre honorable député a dit qu'elle ne vient pas ici s'agenouiller devant nous. Non, elle ne prend pas cette posture humble ; elle est puissante, et je suis porté à croire qu'elle force la main au gouvernement. Je crains que le gouvernement ne soit déjà au pouvoir de cette compagnie,

et je crains qu'en lui accordant encore \$30,000,000, nous n'ajoutions encore plus de force à cette compagnie, de sorte qu'il lui sera plus facile de forcer la main au gouvernement à l'avenir.

Maintenant, plusieurs orateurs de la droite ont jeté les hauts cris à propos du monopole du Grand-Tronc. Eh bien ! qui a fait le Grand-Tronc ce qu'il est aujourd'hui, si ce n'est le gouvernement ? Et si le Grand-Tronc exerce un monopole, le gouvernement est sur le point de contribuer à traiter cette compagnie de manière à la mettre dans la même position. Quelques honorables députés ont parlé des griefs du peuple du Manitoba, à cause du monopole de la compagnie et à cause de la manière dont elle traite les gens dans cette province ; mais les honorables membres de la droite s'occupent-ils des cris du pauvre peuple du Manitoba ? L'honorable député de Cardwell (M. White) s'est écrié qu'il était presque indigné de voir ces gens venir ici demander le redressement de leurs griefs, vu que leurs pères, les colons primitifs d'Ontario, n'avaient pas de chemin de fer, mais avaient été obligés de transporter leur farine à dos d'homme, et je suppose qu'il voudrait que le peuple du Nord-Ouest fit la même chose. Il dit que ces gens ont été nourris à la cuiller. Eh bien ! cette compagnie n'est pas nourrie à la cuiller ; mais je crois que le gouvernement la nourrit à la pelle.

Maintenant, M. l'Orateur, je ne vous donnerai pas de chiffres. Je crois que vous en avez entendu citer suffisamment pendant ce débat ; mais lorsque j'ai entendu l'honorable ministre des chemins de fer déclarer quel était le montant requis par la compagnie pour achever le chemin, cela m'a rappelé l'histoire de l'inspecteur d'école qui était en tournée d'examen. Il fit venir un jeune écolier et lui demanda quelle était la circonférence de la terre. Le petit garçon lui donna la réponse en chiffres ronds. L'inspecteur lui donnant quelques petites tapes amicales lui demanda : Comment as-tu trouvé cela, mon garçon ?—J'ai deviné la moitié et j'ai multiplié par deux, lui fut-il répondu. Je crois que l'honorable ministre des chemins de fer a dû deviner la moitié et multiplier par deux.

Une des raisons données pour la construction rapide du chemin de fer était que cela devait aider à l'immigration, et l'honorable député de Lisgar (M. Ross), qui a reçu beaucoup d'éloge de la part de l'honorable ministre des chemins de fer, nous a dit que le fait de pousser les travaux aussi rapidement, nuisait à l'immigration, parce que cela avait pour effet de disséminer la population dans toute l'étendue du pays.

Il nous a dit que bon nombre de gens qui s'étaient éloignés à l'ouest, avaient découvert qu'ils ne pouvaient guère y réussir et étaient revenus se fixer à soixante ou soixante-dix milles de Winnipeg, démontrant ainsi que le programme de l'honorable chef de l'opposition était le véritable programme pour coloniser le pays—le programme qui consisterait à construire le chemin de fer plus lentement et qui engagerait les gens à coloniser le pays gratuitement au fur et à mesure que les travaux du chemin avanceraient, au lieu de se disperser çà et là.

L'honorable député de Queen, I. P. E. (M. Brecken), a dit l'autre soir qu'un grand nombre de gens de l'Île du Prince-Edouard étaient allés à l'ouest, et étaient revenus parce qu'ils pouvaient faire mieux chez eux. Si cela eût été dit par un libéral, le parti ministériel eût jeté les hauts cris, mais cela a été dit par un ami du gouvernement. Je n'ai nul désir de décrier le Nord-Ouest. Je sais que ce doit être un beau pays, mais je crois que nous nous vantons un peu trop de cela—en disant que nous sommes la plus grande nation du monde, que nous serons tout et que les autres ne seront rien. Ceci me rappelle le discours de l'honorable député de King, N. B. (M. Foster). Il s'est vanté d'être un député indépendant, ce qui m'a un peu touché, car je prétends être indépendant. S'il s'était vanté de cela à ses petits-fils cela eût été mieux, car tout le monde sait qu'il vote tou-

jours en faveur du gouvernement sur une question ministérielle. Naturellement, sur les questions libres, il vote d'après son jugement, et le fait qu'il a souvent voté avec nous démontre que la raison était de notre côté, et que s'il n'était pas lié au gouvernement, il voterait toujours avec nous.

Maintenant, je suis en faveur du chemin de fer du Pacifique canadien, mais je crois qu'il vaut mieux que la compagnie se serve de ses propres moyens et de sa propre énergie que de se servir des nôtres. Cela lui ferait du bien. J'ai des garçons, et j'ai remarqué que lorsque je fais l'ouvrage et que je les laisse regarder faire, cela ne leur fait pas autant de bien que lorsque je les fais travailler pendant que je regarde; et si le gouvernement forçait la compagnie à faire le travail, cette dernière n'aurait pas autant de mauvaises pensées au sujet des compagnies de construction et autres choses de ce genre.

UN DÉPUTÉ : *Et des palais.*

M. AUGER : Je veux bien qu'ils construisent des palais s'ils les construisent avec leur propre argent, mais qu'ils construisent le chemin avant que de construire des palais. Mais bien que je sois en faveur de l'ouverture des voies de communication avec le Nord-Ouest, je ne crois pas qu'il soit prudent de réduire l'Est à la mendicité pour l'amour du Nord-Ouest. Si nous avons le grand Nord-Ouest, nous devons aussi nous souvenir qu'il y a à l'Est des provinces qui n'ont pas été ouvertes par le Nord-Ouest, mais qui se sont créées elles-mêmes. Nous sommes endettés aujourd'hui. Nous ne sommes pas des seigneurs. Je crains qu'il y ait plus de mendiants que de seigneurs dans les provinces de l'Est, et je crains que la politique du gouvernement relativement à cette voie ferrée n'ait pour effet de créer des seigneurs et des mendiants dans le pays.

Dans mon comté nous avons construit deux chemins de fer pour lesquels nous avons payé. Le gouvernement ne nous a aidés que pour un seul. Nous sentions le besoin de ces chemins et nous les avons construits, et nous en jouissons maintenant. Je suis certain que si le gouvernement emploie encore de l'argent du peuple pour ce chemin de fer du Pacifique canadien, sa conduite ne sera pas approuvée par le public. Les honorables messieurs de la droite disent que le peuple l'a approuvée; je nie qu'il en soit ainsi. Le gouvernement n'a jamais consulté le peuple sur cette question. L'honorable député de King (M. Foster) l'affirme, mais l'honorable député de Cardwell (M. White) le nie. Maintenant, quel est de ces deux honorables messieurs celui qui dit la vérité? C'est un fait notoire qu'en 1873 le gouvernement en a appelé au peuple sur la question de la politique nationale et sur mille autres questions. Il est arrivé au pouvoir et en 1882 il en a encore appelé au peuple, bien qu'il aurait dû attendre jusqu'en 1883; mais il avait peur que la politique nationale ne durerait pas aussi longtemps, de sorte qu'en 1882 il en a appelé de nouveau au peuple sur le mérite de la politique nationale, et il revint au pouvoir.

Rien n'a été dit alors au sujet de cette garantie de 3 pour 100 ou de ces résolutions. Si on en eût parlé, je suis certain que le peuple s'y serait opposé, et la meilleure preuve que le pays est opposé à ces résolutions, c'est que la presse du pays, presque à l'unanimité—si l'on en excepte la presse mercenaire qui est payée pour appuyer le chemin de fer du Pacifique canadien—est opposée à accorder cette nouvelle aide. Les principaux journaux français de la presse conservatrice, tous les journaux anglais indépendants et la presse libérale, y sont opposés. Quelle meilleure preuve nous faut-il du fait que le peuple s'oppose à cette mesure?

D'après ce que j'ai entendu de la part des orateurs de la droite, j'ai pu découvrir la raison pour laquelle on demande cet argent. C'est afin de permettre au gouvernement de se maintenir à flot pendant la crise commerciale que nous traversons. Si ces \$30,000,000 sont apportés dans le pays et s'ils y sont dépensés pendant cette période de gêne, cela

M. AUGER

sera très utile à l'honorable ministre des finances dans la confection de son exposé financier, et dans trois ans, lorsque, naturellement, les temps seront un peu meilleurs, parce que le beau temps vient toujours après l'orage, nous aurons de nouvelles élections. On ne dira rien alors des \$30,000,000, mais on dira que le pays est prospère à cause de la politique nationale.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, vu que cette question a déjà été discutée très au long. Plusieurs, et entre autres l'honorable préopinant, ont trouvé à redire contre les honorables députés de l'opposition, parce que, disent-ils, ces derniers ont passé leur temps à discuter des sujets étrangers à la question, mais je crois que l'honorable monsieur lui-même et ses amis ont été les plus grands pécheurs sous ce rapport. Ils ont voyagé beaucoup en dehors de la question à débattre; ils nous ont aussi amené à Rome, en France, en Irlande, partout, excepté à l'endroit d'où ces \$30,000,000 doivent venir—des goussets du peuple. Le temps viendra où le peuple verra l'énormité de cette transaction, mais il sera peut-être trop tard. Plusieurs seront blâmés, mais il n'y aura de verdict contre personne en particulier. Les plus coupables auront abandonné l'arène de la politique, mais le peuple restera toujours pour payer la carte.

M. SPROULE : En occupant le temps de la Chambre pour prendre part à ce débat important à cette phase de la discussion, je n'offre aucune excuse, car bien qu'il soit possible que je ne réussisse pas à changer un seul vote sur cette question ou à changer les opinions d'un seul honorable député qui soit directement intéressé dans cette discussion, cependant, en dehors de ces considérations, j'ai un devoir à remplir envers mon pays et envers mes commettants. Je dois justifier la ligne de conduite que j'ai adoptée et que je dois prendre ce soir sur cette question.

Un étranger présent en cette Chambre, qui ne serait pas au fait de l'histoire de notre pays et qui aurait écouté tout le débat qui a eu lieu depuis plusieurs jours relativement à cette question, aurait été porté à croire que, dans l'histoire de notre pays, il est inouï qu'une grande corporation ait failli à ces engagements. D'après les discours qui ont été prononcés par les honorables messieurs de la gauche, on pourrait supposer qu'il est inouï dans l'histoire du pays qu'une corporation ait jamais été forcée de faire appel au gouvernement ou quelque pouvoir en dehors pour obtenir de l'aide. Si nous consultons l'histoire de notre pays, nous constatons que les appels de ce genre ont été assez fréquents—qu'ils ont été faits à plusieurs reprises. Considérant l'incertitude de plusieurs de ces entreprises, l'impossibilité de les estimer avec exactitude, l'impossibilité pour l'homme de prévoir exactement les événements qui se succèdent d'un jour à l'autre, ou qui arrivent naturellement dans n'importe quel pays—considérant toutes ces choses, il ne me semble pas du tout étonnant que des hommes subissent des échecs dans des entreprises de ce genre, dont la vaste grandeur est peut-être sans parallèle dans l'histoire des chemins de fer.

Le chemin de fer du Grand-Tronc, une corporation qui est loin d'être aussi considérable que celle-ci, et qui avait à mener à bonne fin une entreprise de beaucoup moins considérable, a été obligée de s'adresser au gouvernement pour lui demander l'aide nécessaire pour mener son œuvre à bonne fin. Si le gouvernement lui eût refusé cette aide, comme les honorables membres de l'opposition voudraient qu'il refusât l'aide demandée par le chemin de fer du Pacifique canadien, que serait devenue cette entreprise? Où en serait le Grand-Tronc aujourd'hui, et où seraient les avantages que le pays a retirés de la construction de cette voie ferrée? Le chemin de fer du Nord, une autre ligne ayant à peine 125 milles de longueur, était à une certaine époque tellement embarrassé, qu'il a été obligé de s'adresser au gouvernement pour en obtenir l'aide nécessaire pour le maintenir à flot. Il en a été de même de plusieurs autres entreprises qui ont été obligées de s'appuyer sur quelque

pouvoir du dehors pour avoir de l'aide, et si cette aide n'était pas venue il en serait résulté de grands désavantages pour le pays et la ruine probable pour ces compagnies.

En considérant la question qui nous est actuellement soumise, nous y trouvons certaines particularités qu'il nous faut connaître afin de juger sainement la question de savoir s'il est de l'intérêt du pays que cette aide additionnelle soit accordée au chemin de fer du Pacifique canadien. Il s'agit de savoir si l'argent déjà voté a été judicieusement dépensé ou non, et si la compagnie, au cas où cette aide ne lui serait pas accordée, peut continuer ses travaux et les terminer dans le délai sous lequel il est essentiel qu'ils soient terminés. Ceci implique deux autres questions. L'une a rapport aux moyens d'action de la compagnie, et l'autre au délai dans lequel il est de l'intérêt du pays que le chemin soit terminé. De plus, je crois que nous avons le droit de nous demander quelle rémunération le pays recevra pour la subvention additionnelle si nous la votons maintenant, et si elle comporte quelque injustice pour les autres compagnies au cas où nous la donnerions.

Il y a diverses méthodes de raisonnement qui peuvent nous permettre d'en arriver à une conclusion satisfaisante à notre point de vue. Si nous acceptons les calculs des honorables députés qui ont combattu ce projet, ils pourraient nous porter à croire presque tout ou n'importe quoi. Un honorable député s'est efforcé de prouver que lors même que la compagnie ne recevrait plus d'aide additionnelle, elle a déjà fait au moins \$35,000,000 au moyen de cette transaction. Un autre député qui paraissait tout aussi bien versé dans la science du calcul que l'honorable député qui avait repris son siège quelque temps auparavant, a entrepris de prouver que la compagnie avait fait fait \$9,000,000; un autre a trouvé qu'elle avait gagné \$3,000,000, et d'autres ont trouvé diverses autres sommes, mais j'ai remarqué que parmi tous ceux qui ont parlé contre la compagnie il n'y en a pas eu deux qui aient pu arriver aux mêmes conclusions au moyen de leurs calculs. L'impression qui m'en est restée, c'est que leurs chiffres, comme leur logique, étaient tout à fait erronés.

J'ai remarqué que chacun des membres de l'opposition qui ont parlé en cette Chambre durant le cours de ce débat, a cru de son devoir de dire d'abord à la Chambre; et au peuple de ce pays qu'il est patriote. Ils ont jugé nécessaire de défendre leur patriotisme en cette Chambre, leur patriotisme était attaqué, et ils sont si jaloux de leur patriotisme, qu'il leur faut dire à l'univers qu'ils sont patriotes. Deux ou trois d'entre eux ont expliqué comme quoi, d'après la célèbre définition de Johnson, le patriotisme est le dernier refuge des coquins. Si l'on tenait compte de leurs discours dans le pays et des articles de journaux qui les appuient, on en arriverait forcément à la conclusion que l'un des principaux buts de leur vie est d'éviter d'entrer dans le refuge des coquins.

La question que nous avons le droit de nous poser d'abord est celle-ci: l'argent a-t-il été judicieusement dépensé? Nous pouvons estimer le coût des chemins de fer dans les divers pays du monde. Nous savons ce qu'il en a coûté aux Etats-Unis pour construire l'Union Pacific, le Northern Pacific et le Central Pacific, des chemins de fer qui traversent un pays à peu près semblable au nôtre, et lorsque nous nous rappelons que ces voies ferrées ont été construites à une époque où le travail et les matériaux étaient beaucoup moins chers qu'aujourd'hui, je dis qu'en faisant une comparaison dans le coût de ces travaux de construction, il faut raisonnablement tenir compte du fait que notre chemin doit coûter un peu plus cher que ces chemins. Mais en consultant le Manuel de Poor sur les chemins de fer, l'on voit que l'Union Pacific a coûté \$113,000 par mille, d'après l'estimation.

Hier soir, un honorable député nous a donné un renseignement très intéressant au sujet de la méthode suivie aux Etats-Unis pour majorer les actions, et je ne doute pas que la majoration des actions donne l'explication du coût énorme

de l'Union Pacific. Mais le Northern Pacific a aussi coûté très cher, et si nous passons en revue les nombreux chemins de fer des Etats-Unis, en les prenant comme tout, nous trouvons que le coût moyen des chemins de fer aux Etats-Unis, depuis qu'on a commencé à y construire le premier, est de \$44,255 par mille. Le coût moyen des chemins de fer, dans la Confédération canadienne, jusqu'en 1871, d'après ce qu'on dit Trout dans son "Manuel des chemins de fer," est de \$75,350 par mille.

Si nous prenons le montant d'argent dépensé par cette compagnie—et nous pouvons calculer ce qu'elle a dépensé—nous trouvons que, sur la ligne du chemin qu'elle a construite et terminée, laissant de côté les montants payés pour les embranchements au moyen desquels elle doit se raccorder avec les centres commerciaux d'Ontario et de Québec, afin d'avoir un débouché jusqu'à la mer, la balance dépensée sur la ligne-mère du chemin a été de \$36,028,962, et qu'avec ces trente-six millions en argent elle n'a pas construit moins de 1,400 milles de chemin de fer. Si nous divisons ces \$36,028,962 par 1,400, nous trouvons que le coût moyen du chemin de fer déjà construit est d'environ \$25,750 par mille. Si nous comparons cela au coût des chemins de fer dans n'importe quelle autre partie du pays, soit aux Etats-Unis, soit au Canada, cela nous prouve à l'évidence que l'argent n'a pas été gaspillé jusqu'ici dans la construction du chemin de fer.

De plus, nous avons entendu quelques honorables membres de cette Chambre affirmer, et plusieurs d'entre eux ont entrepris de prouver, que le montant reçu par la compagnie de la part du gouvernement est tout à fait suffisant pour construire le chemin sans aucune aide additionnelle. Quels sont les faits? Jusqu'à présent le gouvernement lui a donné en argent \$21,318,222, et avec cette somme elle a construit 1,400 milles de sa ligne-mère, ce qui lui a donné seulement une subvention gouvernementale de \$13,400 par mille, pas tout à fait \$1,000 de plus qu'il n'a été accordé au chemin de fer Canada Central, pour lui aider à construire cette partie de la ligne à travers un pays bien établi, où il était facile de construire un chemin de fer. Si nous examinons l'un ou l'autre de ces calculs, nous devons admettre que la compagnie a judicieusement dépensé l'argent, et que la subvention du gouvernement devait être considérablement augmenté, sans quoi il eût été impossible de construire le chemin. Je crois que c'est là tout ce qu'il m'est nécessaire de dire relativement à l'emploi judicieux de cet argent, parce que je comprends que les arguments qui ont été employés pour justifier l'achat par cette compagnie des lignes de chemin de fer nécessaires pour lui permettre de relier son système avec les ports de mer du pays, ont été suffisants pour convaincre les esprits raisonnables que l'argent a été judicieusement employé, et qu'il était nécessaire d'établir ces raccordements avec les côtes maritimes et avec les grands centres commerciaux, surtout avec la partie occidentale de la province d'Ontario.

La question suivante est de savoir si la garantie est suffisante. Il y a en cette Chambre plusieurs honorables députés qui ont pris part à cette discussion et qui semblent considérer comme fait accompli dès le début que cet argent doit être donné. Ils semblent oublier que ce n'est qu'un prêt à très courte échéance, à sept ans, et que lorsque deux années de cette période de temps seront écoulées, et la dernière partie de ce prêt ne sera avancée qu'alors, plus d'un quart du délai sous lequel il doit être remboursé sera écoulé. Il ne faut pas oublier que le pays n'est pas obligé de payer l'intérêt sans aucun retour, car c'est la compagnie qui le paie.

Si nous calculons encore et si nous examinons les garanties offertes par la compagnie, je crois que nul homme raisonnable ne saurait nier que la garantie est tout ce que l'on pourrait désirer de mieux.

La ligne, lorsqu'elle sera construite de Pembroke à Port-Moody, aura une longueur de 2,664 milles, et il n'y aura

contre elle ni dette ni privilège. Si nous divisons les \$30,000,000 d'aide additionnelle qui doit être donnée au chemin par le nombre de milles, nous trouvons que cela ne dépasse pas \$8,445 par mille.

Maintenant, si le chemin de fer du Grand-Tronc eût été dans cette position lorsque le gouvernement lui est venu en aide, avec un nouveau chemin construit et équipé, et un trafic en perspective qui eût pu assurer des profits permanents pour l'exploitation de ce chemin de fer en sus du coût de l'exploitation du chemin, nous ne serions pas comme nous le sommes aujourd'hui, sans aucun retour pour l'aide qui a été accordée à cette voie ferrée.

J'aimerais demander à n'importe quel homme s'il ne considère pas que ce chemin, qui coûtera \$40,000 par mille en moyenne, n'est pas une bonne garantie pour les \$8,000 par mille que l'on se propose de lui prêter.

Un honorable député qui a parlé avant six heures a dit que s'il pouvait se convaincre qu'il y eût une bonne garantie pour cet argent, il se croirait justifiable en votant en faveur de ces résolutions, et il a cité le Grand-Tronc comme exemple en disant que la garantie n'était pas bonne. Mais le Grand-Tronc n'a pas reçu de concession de terres, et s'il a pu retirer quelques profits de l'exploitation du chemin, il était fortement hypothéqué à cette époque et n'avait pas d'autres ressources sur lesquelles il pût compter, ses profits n'étant pas plus que suffisants pour payer le coût de l'exploitation et l'intérêt.

La position du chemin de fer du Pacifique canadien est évidemment bien meilleure. Si le chemin de fer du Pacifique canadien ne retirait pas un seul sou de l'exploitation du chemin jusqu'à ce qu'il fut construit, s'il ne recevait que juste assez pour payer les frais d'exploitation, il ferait encore assez d'argent de la vente des terres, et beaucoup plus qu'il ne lui en faudrait pour rembourser cet argent dans le temps voulu. Je ne crois pas qu'il y ait le moindre danger que l'argent ne soit remboursé dans le délai prescrit.

L'honorable député de Shefford (M. Auger) a dit qu'il n'était pas probable que cet argent fût jamais remboursé; on ne rembourse jamais les gouvernements, a-t-il dit. Eh bien! M. l'Orateur, j'ai entendu le même argument lorsqu'il s'est agi en cette Chambre d'adopter le contrat primitif conclu avec la compagnie. On disait alors que l'on imposait au pays un lourd fardeau pour lequel il ne recevrait rien en retour. Le ministre des chemins de fer a répondu que, d'après cet arrangement, il croyait que nous pourrions retirer de la vente des terres un montant suffisant pour rembourser l'argent jusqu'au dernier sou. Presque tous les députés qui se sont opposés à ce bill ont dit qu'il était déraisonnable d'espérer que cela pût être fait, que cet argent ne serait jamais payé, que l'argent provenant de la vente des terres serait dépensé en entier pour les frais d'administration des terres publiques. Mais qu'est-ce qui a été établi par l'expérience des trois dernières années? Il a été prouvé que les prédictions des honorables messieurs étaient fausses. Comme d'année en année cet argent a été remboursé au trésor, nous avons la satisfaction de savoir que le contrat est exécuté, et aussi, qu'en très peu de temps, chaque dollar de la dépense qui a été faite pour la construction de cette magnifique voie ferrée sera remboursé au peuple du pays, et que pas un seul dollar de taxe ne sera imposé au pays dans ce but.

Maintenant, M. l'Orateur, je demanderai quelle rémunération le pays recouvrera en retour pour cette dépense, en supposant que nous la faisons. Mais, je dois faire ici une remarque au sujet des nécessités du pays. Est-il nécessaire, dans l'intérêt du pays, que le chemin soit construit rapidement ou lentement? Je crois que si nous nous rappelons la situation du peuple du Manitoba, si nous jetons un coup d'œil sur ces centaines de mille colons qui gémissent sous le talon du monopole qui les écrase, s'il faut en croire l'honorable député; si nous examinons leur condition, nous devons

M. SPOULE.

convenir qu'il est de la plus haute importance que ce chemin soit ouvert le plus tôt possible.

Quel est ce monopole sous lequel gémissent les gens du Nord-Ouest? La plupart des honorables messieurs qui ont adressé la parole en cette Chambre disent que c'est le monopole du chemin de fer du Pacifique canadien. M. l'Orateur, le monopole nuisible contre lequel ces gens ont à lutter aujourd'hui ne vient pas du chemin de fer du Pacifique canadien, mais des lignes de chemins de fer américains, sur lesquelles nous sommes forcés d'expédier nos produits et par lesquelles il nous faut passer nous-mêmes pendant sept mois de l'année, lorsque nous allons au Nord-Ouest. Si vous voyagez sur les lignes américaines, vous rejoignez le chemin de fer du Pacifique canadien à Emerson, et qu'avez-vous à payer? Sur le chemin de fer Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, il vous faut payer 4 cents du mille; mais lorsque vous atteignez le chemin de fer du Pacifique canadien, vous ne payez que 3 cents par mille, et cependant nous n'avons aucun contrôle sur les actes de ceux qui contrôlent ce chemin. Nous ne pouvons pas les forcer à réduire leurs taux de fret; nous ne pouvons intervenir en aucune manière. Mais nous constatons que le chemin de fer du Pacifique canadien réduit ses taux de fret et donne tous les avantages possibles à ceux qui vont s'établir dans le Nord-Ouest.

Maintenant, je pourrais citer un exemple de la manière dont on blâme la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour des choses qu'il ne peut éviter. Il y a eu deux ans cet hiver, un wagon de marchandises fut expédié de la partie du pays que j'habite, à destination de Winnipeg. Le chef de gare déclara que le wagon serait transporté à un certain prix. Lorsque le wagon fut rendu à Winnipeg, on constata qu'il avait à payer \$15 de plus que le prix mentionné par l'agent.

Ceux qui avaient expédié le wagon s'en prirent à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je considère que cette compagnie fait preuve de beaucoup de patience dans bien des cas. Cette fois, elle ne s'est pas défendue, et la seule chose qu'elle a répondu c'est que c'était quelque chose hors de son contrôle. Le fait est que lorsque ce wagon est arrivé au chemin de fer Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, on refusa de le transporter sur cette ligne à moins que cette somme additionnelle fût payée, et il fallait payer; mais vu que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien était chargée de percevoir ce montant, ce fut elle qui reçut tout le blâme.

Maintenant, M. l'Orateur, à mon point de vue, je crois que c'est là le monopole nuisible qui fait aujourd'hui tort au Manitoba et au Nord-Ouest. C'est un monopole nuisible qui affecte également la population et le commerce des anciennes provinces, surtout celles d'Ontario et de Québec, car bien que nous nous efforcions de fournir à cette contrée les marchandises et les produits dont elle a besoin, nous sommes entravés dans cette entreprise commerciale; parce que chaque wagon de marchandise qui s'y rend coûte plus cher qu'il ne coûterait si la ligne était construite au nord du lac Supérieur. Les gens du Manitoba se trouvent dans une position analogue, lorsqu'il s'agit d'expédier leurs grains à l'est. Si l'on récolte aujourd'hui du grain en grande quantité au Manitoba, on est obligé de payer des prix de fret tellement élevés que cela laisse peu ou point de profit aux cultivateurs.

De plus, ils sont virtuellement enfermés durant sept mois de l'année, et pendant la saison de l'hiver, il est impossible de faire transporter les grains sur ces lignes américaines sans payer un prix exorbitant, et les gens d'Ontario et de Québec qui expédient des effets au Nord-Ouest, sont obligés de subir les inconvénients, les embarras et les dépenses inséparables de l'envoi des marchandises en entrepôt, et de payer en sus un tarif de fret très élevé pour expédier des marchandises en ce pays. Conséquemment, ceux qui ont des marchandises à expédier n'essaient pas à le faire en hiver.

Je demanderai ensuite si nous commettons une injustice à l'égard des autres compagnies de chemins de fer, ou envers toute autre corporation, en accordant cette aide additionnelle. L'opposition la plus vive que nous rencontrons de la part des compagnies semble venir du Grand-Tronc. On a distribué parmi les membres de cette Chambre des brochures contenant un grand nombre de lettres échangées entre le gérant du Grand-Tronc et le chef du gouvernement relativement à cette question.

N'ayant pas réussi à faire tout ce qu'il voulait faire, le Grand-Tronc a adopté ce qu'il veut bien appeler les moyens constitutionnels d'en appeler au peuple pour que ce dernier défende sa position. Et quelle est cette position ? Nous pouvons nous dispenser de répondre à certains arguments invoqués par le Grand-Tronc, car lorsque nous considérons qu'il est directement intéressé lui-même comme exploitateur de chemin de fer, un argument venant de cette source ne peut avoir autant de force auprès de nous que s'il venait de la part d'hommes désintéressés. Mais il y a un grand nombre d'hommes désintéressés qui ont eu l'occasion de constater le tort causé par le monopole du Grand-Tronc, dans diverses parties du pays.

Cette compagnie s'est adressée au gouvernement pour lui demander de remettre entre ses mains le contrôle de tout le réseau de chemins de fer d'Ontario et de Québec. Quelle serait la position d'Ontario aujourd'hui si le gouvernement eût consenti à cette proposition ? Quelles seraient les facilités offertes à ces grands centres commerciaux pour l'expédition des produits de l'agriculture et de l'industrie sur tous les marchés de l'univers, s'ils se trouvaient absolument sous le contrôle de ce monopole ?

Voici ce que j'ai saisi par ma propre expérience relativement au Grand-Tronc. Depuis un quart de siècle, il a combattu avec acharnement toute entreprise ayant pour but de nous donner des communications plus faciles par voie ferrée. L'une après l'autre toutes les lignes projetées ont été combattues par lui, et tellement dépréciées sur le marché monétaire, que leurs promoteurs se sont trouvés dans l'impossibilité de mener leur entreprise à bonne fin et de nous procurer les avantages qui auraient découlé de la concurrence si désirée. Pourquoi avons-nous vu dans Ontario les municipalités accordant des bonis aussi considérables aux chemins de fer. C'était afin de contrecarrer ce monopole oppressif. Plusieurs de ces municipalités ont des chemins de fer à leur portée, mais ne répondent pas à leurs besoins. Des lignes parallèles traversant le pays, mais elles sont contrôlées par la même compagnie. Nous trouvons que dans certaines parties du pays, le comté de Grey en est un exemple, le peuple désirait si ardemment créer la concurrence entre les chemins de fer, qu'il s'est imposé des taxes énormes, un township s'étant engagé à payer \$30,000, un autre \$65,000, un autre \$60,000 et une ville \$32,000. C'est le collège électoral représenté par l'honorable député de Grey-Sud.

J'ai dit que le peuple comprend si bien l'importance qu'il y a de créer la concurrence entre les chemins de fer, qu'il consent volontiers à s'imposer de lourdes taxes pour atteindre ce but. Je le demande, si le gouvernement consentait aujourd'hui à accéder à la demande du Grand-Tronc, quel en serait le résultat ? Cela détruirait la concurrence, qui est considérée comme un bienfait pour le peuple. J'ai un mot à dire relativement aux arguments employés par l'honorable député de Grey-Sud (M. Landerkin), lorsqu'il s'est adressé à la Chambre sur cette question. Il a dit que le ministre des chemins de fer imposait par ces résolutions une taxe beaucoup plus forte au peuple que la taxe que les municipalités s'étaient imposées à elles-mêmes ; que la Chambre étant composée de 211 députés, les \$30,000,000 donneraient \$150,000 pour chaque collège électoral.

Les chiffres de l'honorable membre, comme sa logique, sont complètement en défaut, car un calcul démontre qu'au lieu d'être de \$150,000, le montant n'est que de \$142,000. Il a dit ensuite que cet impôt était beaucoup plus élevé que

les taxes que le peuple s'impose en votant des subventions municipales ; puis il a demandé à l'honorable premier ministre de soumettre, dans chaque division électorale, un règlement demandant \$150,000 ; et il a déclaré que dans sa division, au moins, ce règlement ne serait pas adopté. J'ai pris la peine de faire ce calcul. Comme la moyenne des subventions réparties entre les six municipalités comprises dans son comté donnerait environ \$51,000, le montant de l'emprunt projeté, distribué de la même manière, donnerait \$21,000 pour chaque municipalité. Cela me porte à dire que certains membres qui ont traité cette question n'ont pas semblé le faire d'une façon convenable ; mais ils ont jeté des chiffres au hasard, dans le but de créer l'impression que l'on était à la veille de commettre une grave injustice envers le peuple. Cependant, où se trouve le terme de comparaison dans ces deux cas ? Dans l'un il s'agit d'une taxe directe, dont le principal et l'intérêt doivent être remboursés en vingt ans ; dans l'autre, il s'agit d'un prêt fait par le gouvernement, lequel ne comporte aucune taxe, car la compagnie remboursera et le principal et l'intérêt.

L'honorable député de Wellington-Nord, (M. McMullen) a dit à la Chambre qu'il avait acquis quelque expérience dans la construction des chemins de fer ; partant, je suppose qu'il pensait que son argument aurait, en raison de cela, plus de force sur la Chambre. Je pourrais dire de son expérience ce qu'un honorable membre disait, il n'y a que quelques sessions, au sujet de celle d'un autre membre qui se vantait d'avoir acquis quelque expérience dans l'exploitation des chemins de fer. Il faisait partie d'une compagnie de chemin de fer dont la ligne était si étendue, qu'en se mettant sur une estrade élevée, il pouvait la voir d'une extrémité à l'autre. Bien qu'il fût le dispensateur des fonds nécessaires à l'exécution de cette grande entreprise, l'honorable membre l'a-t-il achevé sans faire un second appel ? Bien qu'il eût obtenu des subventions des municipalités, il ne fit pas le terrassement du chemin et n'en posa pas les lisses avant qu'il ne revint demander au peuple de nouveaux capitaux pour l'exécution de cette entreprise gigantesque. Cependant, l'honorable membre condamne le ministre des chemins de fer, parce que ce dernier consent à prêter main-forte à une compagnie qui a entrepris des travaux qui sont au projet de l'honorable membre ce que mille est à un.

Sa manière d'argumenter m'a beaucoup amusé. Il a prétendu que la classe agricole ne retirerait pas d'avantages de ce chemin de fer, mais qu'il lui nuirait. Il a dit qu'il nous arriverait ce qui est arrivé aux Etats-Unis, où le prix des terres, dans l'Illinois, était moins élevé après qu'avant la construction des chemins de fer du Kansas. D'après ce que je connais des arguments employés par cet honorable membre, lorsqu'il s'est adressé aux cultivateurs de Wellington-Nord pour leur demander de subventionner l'entreprise à laquelle il est intéressé, il s'est efforcé de prouver que son chemin de fer hausserait la valeur des terres, la doublerait, dans certains cas, et l'augmenterait d'un tiers dans certains autres cas ; mais dans tous les cas, ils réaliseraient dix fois plus que le montant qu'ils allaient souscrire à l'entreprise.

L'argument qu'il emploie aujourd'hui est bien différent ; il dit que l'entreprise dont nous nous occupons n'augmentera pas, mais diminuera la valeur des terres. Je m'étonne qu'un honorable membre de son expérience, de ses connaissances et de son habileté, ose dire au peuple de ce pays, qui connaît les résultats produits par la construction des chemins de fer, que ce fait n'augmentera pas la valeur des terres. Si, en discutant cette question devant la Chambre et le pays, il avait été aussi honnête que lorsqu'il s'efforçait de convaincre les cultivateurs de Wellington-Nord qu'il était de leur intérêt de construire un chemin de fer jusqu'à Durham, il n'aurait pas adopté la méthode d'argumentation qu'il a suivie.

L'honorable député de Grey-Sud, (M. Landerkin) a dit que s'il était convaincu que le chemin de fer serait dans

l'intérêt du Nord-Ouest et aurait l'effet de coloniser le pays, il serait disposé à le favoriser. Voici ce qu'il dit :

Quel sera le résultat de la colonisation, dans cette contrée, s'il y a un retard de cinq ans ? Tout le territoire, de Winnipeg aux Montagnes Rocheuses, sera couvert d'une nombreuse population à cette époque. Si le chemin est construit rapidement, la contrée ne sera que partiellement peuplée.

Qui a jamais entendu dire que la construction rapide d'un chemin de fer produise un effet nuisible à l'établissement d'un pays ? Le fait que les hommes peuvent avoir toutes les commodités modernes de voyager dans un pays et d'en sortir ne constitue-t-il pas un des plus grands avantages qui soient offerts à la colonisation ? Il continue ainsi :

C'est là l'expérience de tous les nouveaux pays. Si l'on retardait la construction du chemin, les gens sortiraient de Winnipeg, de Brandon, de Calgary et d'autres endroits, et la contrée se couvrirait d'une nombreuse population. En adoptant l'autre système, et en accordant \$30,000,000 à la compagnie, on retarderait en même temps l'établissement et le progrès du pays.

Je ne savais pas encore qu'en dépensant un montant d'argent considérable à la construction d'un chemin de fer, dans un pays quelconque, cela avait l'effet d'en arrêter l'établissement et le progrès. Cela est contraire au sens commun, contraire aux notions que je possède au sujet de toutes les entreprises de chemin de fer, et contraire à l'expérience de tous les honorables membres ici présents. Il dit que le système adopté par l'ancien gouvernement était le vrai, et que si le même principe eût été suivi, l'établissement du pays aurait été plus rapide.

Examinons les faits. Des données statistiques montrent que de 1871 à 1880—une période de neuf ans—il n'y avait que 64,755 habitants dans cette contrée. C'était pendant la période où, d'après l'honorable membre, l'on suivait la vraie politique qui, suivant lui, aurait l'effet de développer rapidement le pays. Mais prenons la période des trois années, de 1880 à 1883, et nous voyons qu'au moins 149,000 personnes sont allés s'établir dans ce pays, contre 64,000 pendant les neuf années précédentes. Pourrait-on donner une preuve plus frappante du fait que l'établissement rapide du pays sera le résultat de la construction rapide du chemin de fer.

Mais il y a là une autre question, c'est le montant des capitaux apportés dans cette contrée. En prenant les tableaux du commerce et de la navigation, nous voyons que la valeur des effets de change apportés dans cette contrée de 1880 à 1883, représentait une somme d'au moins \$15,000,000; cela étant, si l'on construit le chemin aussi rapidement qu'aujourd'hui, nous espérons, quand il sera achevé, que nous pourrions nous rembourser dans une grande mesure par la quantité d'effets que les nombreux immigrants qui vont s'établir dans le pays auront apportés.

La question que nous pouvons ensuite nous poser raisonnablement, est celle-ci : Quelle rémunération aurons-nous vraisemblablement pour cette dépense d'argent ? Aujourd'hui, les colons sont soumis au monopole des chemins de fer des États-Unis, sur lesquels, eux et leurs bagages, doivent passer durant sept mois de l'année. Cet état de choses disparaîtra pour toujours lorsque cette ligne pourra leur faire concurrence; cela sera accompli dans deux ans; mais si vous rejetez la demande que l'on fait aujourd'hui, cet état de choses devra même durer sept ans. C'est une question importante pour les habitants de l'ouest d'Ontario. Et je suis très surpris de voir qu'un membre des plus honorables de cette partie du pays, qui siège à la gauche, ait condamné la construction rapide du chemin de fer.

Aujourd'hui, nous avons des industriels qui produisent toutes sortes d'articles dont on a besoin dans le Nord-Ouest; mais, pour transporter ces articles aux marchés de cette contrée, nous devons payer beaucoup plus que nous le ferions si ce chemin de fer était construit.

Il y a d'autres restrictions qui tendent très sensiblement à nuire à ceux qui luttent pour ce commerce. En outre, nous voyons qu'une grande quantité des produits employés

M. SPROULE.

par ceux qui construisent ce chemin, vient de la partie ouest de cette province. Les honorables membres qui s'opposent à la construction rapide du chemin, nieront-ils qu'il est dans l'intérêt de cette partie du pays que les déboursés considérables faits dans le but de transporter des provisions à ces hommes soient distribués parmi nous durant les deux prochaines années ? Ou nieront-ils que c'est là une des plus grandes sources de prospérité que nous ayons ? D'où viennent les provisions destinées aux 9,000 hommes qui travaillent à la construction du chemin au nord du lac Supérieur ? Elles viennent toutes de la partie ouest d'Ontario ? Je suis surpris de ce que l'honorable député de Grey-Sud s'oppose à ce projet, car une très grande partie de ces provisions vient du comté que lui et moi avons l'honneur de représenter. Je vois, par exemple, que durant l'année dernière, on a expédié d'Owen-Sound au moins 22,217 tonneaux de marchandises, et que l'on a expédié, du même port, 3,160 têtes de bétail, acheté surtout dans la partie du comté de Grey représentée par mon honorable ami. Bien que nous ayons un marché de l'est sur lequel nous pouvons compter, il est très avantageux que nous puissions avoir en même temps un marché de l'ouest, afin que nous soyons en état de choisir celui où l'on donne les prix les plus élevés. Pendant les opérations de la dernière saison, au moins 760 bâtiments sont entrés dans le port d'Owen-Sound, surtout dans le but d'aller chercher des provisions pour les hommes qui travaillent sur ce chemin de fer au nord du lac Supérieur et au Nord-Ouest; ces bâtiments jaugeaient 307,152 tonneaux.

Malgré ces faits, d'honorables membres se lèveront de leurs sièges et diront qu'il est de l'intérêt du peuple de ce pays qu'ils s'opposent à ce qu'on donne une subvention additionnelle; ils diront qu'il est de l'intérêt du pays d'empêcher que l'on pousse les travaux de ce chemin aussi rapidement qu'on l'a fait durant les deux dernières années. Les chiffres que j'ai donnés ne représentent qu'un port; mais il y en a plusieurs autres, parmi lesquels on peut citer Sarnia, Windsor, Kincardine, Southampton, Port-Elgin, Wiarton, Meaford, Thornbury, Collingwood et Midland; chacun de ces ports emploie une ligne de steamers pour transporter de notre province les produits destinés à nourrir l'armée qui travaille à la construction de ce chemin. Et la construction de ce chemin augmente le commerce du comté du nord-ouest, et l'on paie en argent toutes les provisions qui vendent ces habitants de ce comté. Cependant, l'on nous dit que le fait d'employer ce grand nombre d'hommes n'est d'aucun avantage pour ces habitants, et que cet argent doit revenir aux cultivateurs de mon comté au moins.

J'ai un mot à dire relativement aux rapports disant que la compagnie du Grand-Tronc aura bientôt le contrôle de tout le réseau de chemins du Canada-Ouest. S'il est un mal à l'abri duquel on doit se mettre dans ce pays plus que dans tout autre, c'est la concession de ce que demande le Grand-Tronc. Cette compagnie s'est perfidement emparée des chemins de fer, l'un après l'autre; et, aujourd'hui, il n'y a plus que trois chemins dans le Canada-Ouest qui ne soient pas sous son contrôle, et elle cherche encore à acheter de nouvelles lignes et à s'emparer de nouveaux ports. Elle contrôle aujourd'hui Windsor, Port-Colborne, Sarnia, Southampton, Port-Elgin, Wiarton et Midland, et il n'y a que trois ou quatre ports sur lesquels elle n'exerce pas de contrôle, savoir: Collingwood, Owen-Sound, Meaford et Penetanguishene; mais elle désire s'en emparer. Et des honorables membres demanderaient à cette Chambre de remettre à cette compagnie le contrôle de tout le trafic du Canada-Ouest! Mais cette compagnie s'est opposée énergiquement à la plupart des entreprises de chemin de fer que l'on a voulu exécuter dans ce pays pendant le dernier quart de siècle! Qu'avons-nous vu quand le chemin de fer Credit-Valley se construisait? Le peuple a consenti à s'imposer des taxes municipales presque au montant de \$1,000,000, dans le but de créer une ligne qui fit la compétition; et cepen-

dant, quand M. Laidlaw a mis ce projet à exécution, la compagnie du Grand-Tronc lui a fait la guerre, et lorsqu'il est venu demander de l'aide aux municipalités, et lorsqu'il s'est rendu sur les marchés monétaires du monde pour prélever les fonds nécessaires à l'achèvement de ces travaux; et si M. Stephen, qui fait partie de la corporation qui construit aujourd'hui le chemin de fer canadien du Pacifique ne fût pas venu au secours du Credit Valley, je crois que le Grand-Tronc aurait réussi à ruiner cette entreprise. Je puis seulement dire que je suis heureux qu'il y ait, aujourd'hui, dans l'Ontario, trois chemins de fer qui ne sont pas sous le contrôle de cette corporation; ce sont le Toronto, Grey et Bruce, conduisant à Owen-Sound, le "Northern," conduisant à Collingwood, et le Credit-Valley, allant à l'ouest. Or, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sait heureusement qu'elle a un débouché à l'ouest, et que, partant, elle peut lutter avec succès avec le chemin de fer du Grand-Tronc tant qu'elle conservera les chemins qu'elle contrôle maintenant, et j'ai lieu de croire et j'espère qu'il en sera longtemps ainsi. Les honorables membres de cette Chambre peuvent, je crois, se rappeler qu'il y a quelques années il y avait devant la commission des chemins de fer de cette Chambre un bill à l'effet de remettre en vigueur une charte qui avait été accordée quelques années auparavant pour construire le chemin de fer de Toronto et Ottawa. On a raconté à cette commission que pendant neuf ans la compagnie qui avait la charte avait fait tous les efforts possibles dans le but de se procurer les fonds nécessaires à la construction de ce chemin, mais que chaque fois qu'elle avait tenté de le faire, le Grand-Tronc lui avait fait de l'opposition, qu'il avait essayé de nuire à la compagnie ou de l'acheter; et que jusque-là, cette compagnie n'avait jamais pu réussir à faire quoi que ce fût.

La compagnie du chemin de fer Ontario et Québec a aussi reçu une charte dans le but d'établir une ligne rivale, et aussitôt que cette entreprise fut projetée, nous avons vu la même corporation essayer de l'acheter. Et aujourd'hui, le Grand-Tronc—on me le dit—offre magnaniment de construire le reste du chemin de fer canadien du Pacifique, pourvu que la compagnie lui remette le réseau de chemins de fer d'Ontario et de Québec. Si les messieurs du Grand-Tronc avaient pu réaliser leur projet égoïste, nous n'aurions pas aujourd'hui la compétition que nous avons dans l'Ontario, quelque légère qu'elle soit.

Ce pays ne pourra jamais, je crois, estimer le dommage que lui a causé l'opposition que cette grande corporation de chemin de fer a faite à toutes les entreprises de chemins de fer que l'on a projetées au Canada durant les vingt-cinq dernières années. Je dirai seulement que j'espère sincèrement qu'il s'écoulera encore du temps avant que nous voyions cette corporation exercer son contrôle sur un plus grand nombre de lignes dans la partie ouest du Canada, car ce serait, je crois, un malheur pour ce pays, qu'une chose semblable arrivât.

Il importe que ce chemin soit rapidement construit; la chose est surtout importante pour la partie ouest du Canada. Que signifie cela? Près des quatre septièmes de la ligne qui restent encore à construire se trouvent dans la province d'Ontario, et comme l'honorable député de Lisgar (M. Ross) l'a dit hier soir, l'argent que l'on devra dépenser pour la construction de cette partie du chemin n'ira pas au Manitoba ni au Nord-Ouest, mais à l'Ontario. Cela veut dire que les provisions des hommes viendront de l'est et que l'argent donné en échange y retournera. Cela veut dire que nous allons coloniser une partie de la province d'Ontario d'environ 500 à 600 milles, partie qu'il n'est pas encore avantageux de coloniser. En outre, la ligne de Gravenhurst à Callander, distance de 120 milles, sera ouverte dans deux ans, si ce chemin est construit dans cette période, dans le but d'assurer à l'Ontario sa part du commerce du Nord-Ouest; cela veut dire qu'il se fera dans l'Ontario, durant les deux prochaines années, une dépense de \$3,000,000 de plus.

Nous devons nous rappeler que cette compagnie, pour achever sa ligne, doit dépenser environ \$43,000,000, et que les quatre septièmes de ce montant seront dépensés dans la province d'Ontario, outre les \$30,000,000, qui sont l'estimation du coût de l'embranchement de Gravenhurst-Callander. En voulant parler de la crise qui a sévi de 1873 à 1878, l'honorable député de Norfolk Nord a dit qu'elle était en grande partie due au fait que le "Union Pacific" et le "Northern Pacific" avaient été gênés dans leurs opérations. J'aimerais dire ceci à l'honorable membre. Si une crise aussi considérable a été causée dans un pays composé de plus de 45,000,000 d'habitants par le fait que ces chemins ont été obligés, pendant peu de temps, de suspendre leurs travaux parce qu'ils n'avaient pas les fonds nécessaires, l'effet que produirait ici aujourd'hui la suspension des travaux du chemin de fer canadien du Pacifique serait encore bien plus désastreux. J'ai toujours pensé et je pense encore, que si l'ancien gouvernement avait eu assez de prévoyance pour suivre le principe que l'on suit aujourd'hui pour l'achèvement du chemin, et s'il avait agi de façon à faire de 1873 à 1878 la dépense d'argent que l'on fait aujourd'hui, nous n'aurions jamais traversé les jours malheureux que nous avons traversés alors. Nous n'aurions pas eu dans le pays des dizaines de mille hommes incapables de trouver le travail qui leur aurait procuré, à eux et à leurs familles, les moyens d'existence.

Ce pays recevrait le plus grand coup qu'il a jamais reçu ou qu'il pourrait jamais recevoir si le gouvernement décidait de ne pas aider cette corporation à réaliser la grande entreprise qu'elle s'efforce aujourd'hui d'exécuter, entreprise qu'elle réussira, je crois, à mener à bonne fin. Je ne doute pas du tout que ces résolutions seront adoptées, et que, dans peu d'années, nous constaterons la fausseté des arguments que l'on a apportés pour prouver qu'il est contre l'intérêt du peuple d'accorder les secours demandés. Nous verrons que chaque dollar sera remboursé, que le peuple ne sera pas obligé de payer un seul dollar pour cette nouvelle subvention, qui est seulement un prêt fait pour peu de temps. La garantie est amplement suffisante, et la compagnie nous a donné toute raison de croire qu'elle est sincère et qu'elle exécutera ses travaux aussi rapidement qu'auparavant. Je sens que je serai parfaitement justifiable d'aller devant mes électeurs défendre la position que je me propose de prendre et la ligne de conduite que je me propose de suivre en appuyant ces résolutions; et si, après quelques années, je retourne auprès de mes électeurs pour leur demander d'approuver de nouveau les opinions que j'exprime ici aujourd'hui, je n'en doute pas, ils m'éliront encore. Je crois que je puis sûrement compter sur leur appui, comme peut compter sur l'appui de ses électeurs tout honorable membre de la droite qui votera en faveur de ces résolutions; je crois aussi qu'en suivant la ligne de conduite que je suis aujourd'hui, je recevrai l'approbation que j'ai reçue dans le passé, lorsque j'ai voté pour les premières résolutions en vertu desquelles on a confié ces travaux à cette compagnie composée d'hommes importants et habiles.

M. PLATT: L'extrême longueur, et je puis dire, l'extrême largeur de ce débat, devraient être une raison suffisante pour m'obliger à parler brièvement, mais je crois que je n'aurais pas raison de me taire. Il est certain que la discussion, par sa longueur, a été très avantageuse, non-seulement pour les membres de cette Chambre, mais pour leurs électeurs. Nous savons, M. l'Orateur, que dans des circonstances comme celles-ci, lorsqu'il s'agit de prendre dans le coffre public d'immenses sommes d'argent et de les dépenser à quelque grande entreprise publique, le peuple du pays lui-même s'intéresse beaucoup à la chose et a les yeux fixés sur ses représentants en particulier pour veiller à ce qu'ils agissent avec prudence et sagesse en donnant au gouvernement le pouvoir de se servir de ce qu'il a si péniblement gagné. A cause de cela, et parce qu'il s'agit de voter réel-

lement une somme d'argent et que des montants considérables devront être retirés du trésor public, on s'attend à ce que les représentants du peuple, plus que tous les autres, prendront un intérêt au débat.

Les honorables membres des deux partis seront sans doute heureux d'apprendre que je ne me propose pas de suivre la coutume adoptée de parler longuement des remarques de l'honorable préopinant. Si je le faisais, je ne ferais pas seulement perdre un temps précieux, mais je ne réussis peut-être pas à produire sur la Chambre une aussi bonne impression que si je suivais la ligne de conduite que je me suis tracée. Cependant, l'honorable membre s'est servi d'une expression qui, d'après moi, mérite d'être relevée. Les amis qu'il compte en cette Chambre ne le remercieront pas, je crois, d'avoir parlé des sommes d'argent données aux différents chemins de fer du pays. Je veux parler de l'allusion qu'il a faite au sujet de l'argent—chose regrettable—qui a été donné au chemin de fer "Northern"; je fais aussi allusion à l'énoncé qu'il a fait que des résultats malheureux auraient été produits si l'on n'avait pas accordé de subventions publiques à cette ligne. Je suppose qu'il veut dire que cela aurait eu des résultats regrettables pour le parti conservateur. Nous savons que si l'on n'avait pas donné l'argent du public à ce chemin, le magnifique témoignage d'estime donné au chef de son parti ne se serait pas élevé à \$4,000, et la souscription au principal journal des honorables messieurs de la droite ne se serait pas élevée à \$5,000 ou \$6,000.

Conformément au même principe, je suppose que l'honorable membre croit que le coffre public devrait être soulagé de \$30,000,000, pour que le chemin de fer canadien du Pacifique en retirât le bénéfice, et pour que, par là, le parti conservateur de ce pays n'éprouvât pas de très grands désavantages.

J'ai parlé de la nécessité de prolonger le débat sur cette question. Puisqu'on ne lui a pas donné de renseignements sur ce sujet, renseignements qu'il devait raisonnablement s'attendre à recevoir le plus tôt possible du gouvernement, le peuple a le droit d'espérer que ceux qui le représentent ici continueront le débat jusqu'à ce que le pays en comprenne l'importance, si possible, et ait l'occasion d'exprimer son opinion. On a accoutumé le pays à des choses analogues à celle-ci; on vote des sommes considérables au milieu d'une session du parlement, et quand les élections arrivent, nous n'en entendons pas beaucoup parler. Il peut s'élever des disputes et des différends de parti et il peut arriver que les principales questions dont s'occupe l'opinion publique pendant les sessions du parlement ne soient pas du tout discutées lors des élections. Il me semble que l'esprit de notre constitution et notre système de gouvernement, exigent d'abord que l'on donne le plus tôt possible des renseignements sur toutes les questions de ce genre. S'est-on empressé de donner ces renseignements au peuple? Le discours du trône prononcé à l'ouverture de ce parlement nous a fait voir que le gouvernement savait alors ce qu'il devait faire. S'il en est ainsi, quelle raison y avait-il de ne pas donner ces renseignements au peuple? Non-seulement le parlement, mais le peuple de ce pays a le droit d'exiger des renseignements détaillés. Des renseignements complets et détaillés n'ont pas même encore été donnés.

Que veulent dire toutes ces motions et tous ces amendements qui ont été faits, surtout par le chef de la gauche, depuis que ce débat est commencé? Que signifient ces différentes motions demandant des documents et des rapports sur divers sujets se rapportant à la question que nous discutons maintenant, sinon que nous n'avons pas aujourd'hui de renseignements détaillés sur cette question? Que signifie l'amendement à propos duquel nous serons bientôt appelés à voter? Cela signifie que, même ce soir, lorsque nous nous attendons à résoudre cette grande et importante question, nous n'avons pas tous les renseignements que le pays a le droit d'exiger du gouvernement.

M. PLATT.

Le parti politique auquel j'ai l'honneur d'appartenir, a été attaqué pour avoir pris la position qu'il a prise dès le début sur cette question, et aujourd'hui le ministre des chemins de fer, avec toute la véhémence qu'il peut employer en cette Chambre, dit qu'il croit qu'à l'heure qu'il est tout honorable membre de cette Chambre doit être convaincu de l'équité, de la justice et de la nécessité des résolutions sur lesquelles il nous demande de voter. Il insinue par là que tout honorable député qui votera contre ces résolutions ou s'y opposera de quelque façon, ou doit être incapable de comprendre la portée de la question, ou doit voter et parler contre ce que lui dicte sa conscience.

Or, je ne suis pas disposé à prendre sans rien dire l'une ou l'autre de ces positions. Je crois que la position prise par le chef de la gauche et celle que j'ai prise sur cette question comme membre de ce parti, seront justifiables au moins devant mes électeurs. On nous a accusés d'avoir voulu faire rejeter cette proposition dès qu'elle a été déposée sur le bureau de la Chambre. Je ne pense pas que les *Débats* justifient une semblable conclusion. La position qui a été prise, la position prise dès le commencement par le chef de la gauche, a été qu'il y avait raison de douter de l'opportunité de passer alors ces résolutions, et que nous devions bien examiner s'il était dans l'intérêt du pays d'accorder cette demande.

Nous avons demandé du délai pour examiner ces résolutions; nous avons exigé des renseignements, et c'est là tout ce qui a été fait. Dès que l'honorable ministre nous eût donné des renseignements, la discussion a commencé, et comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas encore de raisons suffisantes pour adopter les résolutions que l'honorable ministre a présentées à la Chambre. Nous pensons peut-être qu'en l'absence de renseignements complets et détaillés, la nécessité de passer les résolutions n'est pas apparente, et il est de notre devoir, dans l'intérêt de nos électeurs, de nous y opposer. C'est là une position que nous avons raison de prendre.

Il y a, il est vrai, un côté de notre position qui peut nous paraître un peu désagréable. Nous paraissions nécessairement nous opposer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et à ses intérêts, mais cette opposition n'est qu'apparente. Nous sommes forcés de combattre ces résolutions, et bien que nous puissions désirer le bien de la compagnie, bien que nous puissions ne pas désirer attaquer sa réputation, ni la position qu'elle occupe dans le pays, et que nous ne puissions pas désirer arrêter les progrès qu'elle fait dans l'exécution de ses grands travaux, nous avons cependant un devoir à remplir, indépendamment des intérêts de la compagnie; nous avons un devoir à remplir envers le peuple de ce pays. Et si, en protégeant les intérêts du peuple, nous faisons souffrir les intérêts du syndicat, tant pis pour le syndicat. Nous n'en voulons pas aux hommes qui composent cette compagnie. Nous les respectons à cause de leur habileté. L'un d'eux, au moins, a une histoire. "Ce compagnon Smith" est bien connu dans ce pays, et il y a des raisons spéciales pour qu'il occupe encore une excellente place dans le cœur des membres de la gauche de la Chambre. Nous ne les blâmons pas du tout de ce que, presque depuis le commencement de ce débat, ils le surveillent avec tant d'intérêt. Pour eux, cette session est très importante. Pour employer un dicton populaire, c'est pour eux une session pendant laquelle l'on espère que l'oie pondra un œuf d'or; ce ne sera certainement pas un petit cadeau, mais un cadeau qui s'élèvera à \$30,000,000; et quand le caquetage du troupeau annoncera que le fait est accompli, ces messieurs, on peut s'y attendre, descendront des galeries pour prendre ce qu'on leur aura voté. Si plusieurs membres de cette Chambre étaient également intéressés, j'ose dire qu'ils écouteraient les débats plus attentivement qu'ils ne l'ont fait.

D'après ce que je comprends, la position que les adversaires de ces résolutions ont prise sur la question principale,

c'est qu'il n'y a pas de nécessité absolue d'adopter maintenant ce moyen extrême. Vous voudrez bien vous rappeler, M. l'Orateur, que le chef de la gauche, et ceux qui l'ont généralement appuyé au parlement, ont toujours invoqué la raison qu'il n'était pas nécessaire de hâter aussi rapidement la construction des deux extrémités de ce chemin. Nous prétendons aujourd'hui que tout ce que nous avons désiré voir accomplir sous ce rapport, nous l'avons déjà accompli. Nous avons dit, en parlement et en dehors du parlement, qu'il était à l'avantage de ce pays que l'on construisît rapidement un chemin de fer qui fournirait le moyen de pénétrer au Nord-Ouest et qui se prolongerait dans la région des prairies aussi rapidement, ou même un peu plus rapidement que l'exigeait la colonisation. Nous avons dit tout cela, et pourquoi nous demanderait-on de dire, par notre vote, qu'il est absolument nécessaire de dépenser encore \$30,000,000 à cette époque particulière de notre histoire, simplement pour hâter la construction des deux extrémités de ce chemin ?

Je suis convaincu que notre opinion est grandement partagée par le peuple de ce pays et même par le parlement. L'opposition actuelle n'est pas seule à exprimer cette opinion. Je suppose que l'on me permettra de voir des hommes qui partagent cette opinion même sur les sièges ministériels. Je me rappelle avoir lu, il y a quelques années, une brochure publiée par un homme qui, aujourd'hui, occupe une position qui peut permettre de le regarder comme l'homme qui a le principal intérêt à ce que ces résolutions soient adoptées, car le ministre de l'intérieur est censé connaître les besoins du Nord-Ouest autant que tout autre membre du cabinet ou de la Chambre. Cet honorable monsieur a publié une brochure, et dans cet ouvrage, nous avons une opinion exprimée, non dans la chaleur d'un débat qui a lieu sur le parquet de cette Chambre, mais une opinion froidement et délibérément exprimée dans une brochure qui a été répandue dans tout le pays. Cet ouvrage est censé adressé aux habitants de la Simcoe, de Grey et de Bruce.

Cet honorable monsieur dit :

J'ai toujours été d'avis que nous aurions dû nous contenter, pendant quelque temps, d'employer les lignes américaines pour aller en chemin de fer au Manitoba, et de commencer notre chemin du Pacifique à Pembina, de le continuer jusqu'à Winnipeg, et de là, de l'étendre dans le Manitoba et le Nord-Ouest ; en combinant avec la construction de ce chemin un grand projet d'immigration, au moyen duquel on assurait aux immigrants du travail, d'abord, et des terres, ensuite. Les terres réservées par le gouvernement, vu la colonisation des terres adjacentes, auraient pu augmenter en valeur, et leur vente aurait produit des fonds qui auraient aidé à prolonger le chemin de fer, à mesure que la chose aurait été nécessaire et cela, sans augmenter les taxes. De cette façon, le chemin de fer canadien du Pacifique, à l'est des montagnes Rocheuses, aurait pu être construit avec très peu d'argent aussi rapidement que les besoins l'auraient exigé, et notre région des prairies se serait couverte d'une nombreuse population. * * * Si cette politique avait été adoptée, la Confédération, de l'Atlantique au Pacifique, aurait été plus prospère qu'elle l'est aujourd'hui. Nous n'aurions pas eu les obligations qui pèsent sur nous ; nous n'aurions pas eu, non plus, à craindre le désastre financier qui nous attend, désastre imminent, sinon inévitable. Jusqu'aujourd'hui, nos dépenses sur le chemin de fer canadien du Pacifique auraient été légères et n'augmenteraient qu'à mesure que nous le jugeons à propos, car elles seraient soumises à notre contrôle.

Voilà une opinion exprimée froidement et délibérément par un homme qui occupe aujourd'hui un siège dans le cabinet. Je regrette qu'il n'ait pas le droit de siéger en cette Chambre, car j'aimerais entendre une explication de sa part ou de quelque ministre qui le représente ici, afin de savoir si les opinions qu'il entretient aujourd'hui sont conformes aux opinions extravagantes de ses collègues.

Je pense, M. l'Orateur, vous avoir démontré que l'opposition dans cette Chambre et dans le pays a le droit de dire qu'il n'y a pas de nécessité absolue de voter aujourd'hui cette somme d'argent. Mais en admettant même que la chose serait nécessaire ; en admettant même que le ministre des chemins de fer ait raison d'exprimer l'opinion qu'il a exprimée relativement aux besoins de la compagnie ; en admettant même qu'il serait opportun de construire les deux extrémités du chemin aussi rapidement que possible, alors même on

n'aurait donné aucune preuve de l'absolue nécessité qu'il y a d'adopter ces résolutions.

On nous dit que la garantie offerte pour cet emprunt est amplement suffisante. Cependant, je suis sûr qu'il n'y en a pas beaucoup de ce côté-ci de la Chambre qui passeront leur temps à discuter ce sujet ; nous ne considérons pas cette question comme importante pour le moment. Je suis certain, néanmoins, que le ministre des chemins de fer et plusieurs de ses partisans ont été désappointés de ce que l'on ne se soit pas empressé de discuter la garantie. La plupart des discours prononcés par les honorables membres de la droite ont abondé en chiffres immenses, exagérés, et cela, dans le but de prouver que cette garantie suffisait amplement. Eh bien ! M. l'Orateur, admettons que cette garantie soit excellente. L'honorable député de King, N.-B. (M. Foster), je crois, nous a dit que la garantie était suffisante ; que c'était \$5 de garantie pour chaque \$1 qu'ils désiraient emprunter. Alors, si cette garantie est bonne aux yeux du parlement et aux yeux du peuple canadien, je crois qu'elle devrait être bonne pour les capitalistes de l'univers. Si cette garantie n'a aucune valeur sur les marchés monétaires de l'univers, n'avons-nous pas raison de douter qu'elle soit de beaucoup de valeur pour nous ? Ceux qui ont de l'argent à prêter sont probablement tout aussi clairvoyants que le gouvernement de ce pays, et ce qu'ils ont refusé d'accepter comme garantie valable, il nous est bien permis, au moins, d'en douter jusqu'à un certain point. Mais, M. l'Orateur, on ne nous a pas dit que l'on avait offert cette garantie aux capitalistes de l'univers, et, partant, nous ne pouvons pas savoir si l'on aurait pu négocier un emprunt sur cette garantie, dans le cas où on l'aurait mise sur les marchés monétaires de l'univers. Si on ne l'a pas mise sur les marchés monétaires de l'univers, pourquoi ne l'a-t-on pas fait ?

Pourquoi, au lieu de s'adresser aux sources ordinaires pour faire un emprunt, la compagnie demande-t-elle à ce parlement de se faire courtier. Eh ! M. l'Orateur, je crois que c'est presque une maxime que les gouvernements de ce pays ou de n'importe quel autre, n'ont pas le moindre droit de faire de la spéculation seulement pour l'amour de la spéculation ; et si ces messieurs n'ont pas fait voir qu'ils ont fait tous les efforts possibles pour faire un emprunt dans des quartiers plus légitimement faits pour cela, ils n'ont pas le droit de venir nous dire qu'il est absolument nécessaire que ce pays leur avance de l'argent.

Je vais maintenant démontrer que je ne suis pas le seul à entretenir cette opinion, et que les honorables messieurs de la droite l'entretiennent aussi. Je répète qu'on ne devrait pas demander aujourd'hui au gouvernement de faire ce prêt si la compagnie n'a pas épuisé tous ses moyens et n'a pas fait tous ses efforts pour emprunter de l'argent sur les marchés du monde. Voulons-nous donner des avantages à la compagnie ?

Est-ce par amour pour la compagnie que nous allons nous imposer entre elle et les prêteurs d'argent, et lui offrir de plus grands avantages ? Je puis voir un avantage si l'on emprunte de l'argent à 4 et si on le prête à 3 ; mais ici on propose que nous empruntions à 4 et que nous leur prêtions à 5 pour 100. Si nous ne lui accordons aucun avantage en lui faisant ce prêt, alors pourquoi demander au pays de faire ce risque particulier ?

Je dis encore une fois que le gouvernement n'a pas le droit de spéculer avec l'argent du peuple. Pour prouver cela, je vais prendre la brochure de l'honorable ministre—et je suis très content qu'il l'ait écrite—vu l'opinion qu'il y a exprimée. Le ministre de l'intérieur dit : " Je crois qu'on admettra que les gouvernements n'ont pas le droit de spéculer avec les fonds du public," c'est-à-dire " qu'ils n'ont pas le droit de dépenser l'argent du peuple tant qu'il n'est pas absolument nécessaire de le faire."

A-t-on démontré qu'il est absolument nécessaire que le gouvernement du pays fasse aujourd'hui ce prêt de \$30,000,000 ? Je dis qu'il n'y a aucune preuve de cela ; je

dis qu'il n'est ni sage ni opportun de le faire. Le gouvernement peut naturellement prétendre et soumettre comme politique que chaque fois qu'il trouve une institution en péril, chaque fois qu'il voit une corporation en besoin d'argent, il est de son devoir de courir au secours de cette compagnie, quel que soit le risque.

Eh bien ! M. l'Orateur, des gouvernements et des hommes peuvent quelquefois se montrer hardis dans leurs opérations financières, lorsqu'ils manipulent de l'argent qui n'est pas le leur, mais je ne crois pas que la population est prête à approuver la politique d'après laquelle le gouvernement se croit justifiable de courir au secours d'une compagnie de chemin de fer ou d'une banque d'échange en péril.

Mais on a dit que dans l'intérêt de l'immigration, c'est là, en réalité, une affaire de grande importance. Eh ! M. l'Orateur, les immigrants se rendaient dans cette contrée même avant que nous eussions un chemin de fer. La plupart des gens qui sont aujourd'hui dans le Nord-Ouest s'y sont rendus par d'autres moyens que par le chemin de fer du Pacifique canadien, et l'on peut aujourd'hui, grâce à la route déjà complétée, suffire au transport de milliers d'immigrants. Il me semble que c'est un bien faible argument que de dire que pour faire venir des immigrants dans cette contrée on les faisant passer sur le sol canadien exclusivement, il nous faut, en faisant ce prêt, faire courir un grand risque au pays.

Il a été démontré par des députés parlant dans cette Chambre, que pour la saison de l'année où les immigrants arrivent ici, nous avons déjà une route continue jusqu'aux grandes prairies du Nord-Ouest. Examinons les annonces de la compagnie du chemin de fer du Pacifique elle-même ; prenons le livret de cette compagnie qui a été déposé sur nos pupitres dans cette Chambre, et nous verrons décrits en termes magnifiques la beauté du voyage, le transport rapide et à bon marché qui se fait maintenant à partir du bord de la mer jusqu'aux prairies du Nord-Ouest. Il n'y a qu'un désavantage de mentionné, et c'est ceci : La page-titre du livret qui a été si considérablement répandu dans tout le pays et en Europe suffit à effrayer les émigrés qui partent d'ici.

Nous lisons sur la première page ces mots remarquables : "Chemin de fer du Pacifique canadien, seule route pour aller au grand Nord-Ouest." Je dis que cela doit avoir un effet décourageant sur ceux qui ont le dessein d'émigrer et qui lisent : "La seule route pour aller au grand Nord-Ouest." S'il n'y a qu'une route pour aller au grand Nord-Ouest, il ne peut y en avoir qu'une pour en sortir. Je pense que cela va créer une mauvaise impression, en Angleterre, sur ceux qui se proposent d'immigrer, et qu'ils vont dire : "Nous allons attendre jusqu'à ce qu'il y ait un ou deux autres chemins pour aller au grand Nord-Ouest." On dit qu'il est très important que les immigrants s'y rendent sans être exposés aux charmes séduisants des États-Unis. De fait, on semble avoir adopté pour politique qu'il faut y attirer des immigrants sous de faux prétextes ; que les avantages que nous offrons aux gens pour les porter à aller s'établir en cette contrée ne sont pas aussi grands que les avantages offerts par nos amis les Américains.

Il est donc nécessaire, d'après cette politique, que les immigrants destinés au Nord-Ouest ne passent par aucune partie du territoire américain. Eh ! M. l'Orateur, je puis recommander comme le moyen le plus simple d'appliquer cette politique, de prendre des arrangements pour faire bander les yeux à tous ces pauvres gens lorsqu'ils passent par les États-Unis, afin qu'ils ne puissent pas voir à travers quelle sorte de pays ils ont passé avant d'arriver au Manitoba.

Nous nous vantons que le Nord-Ouest est une grande et magnifique contrée, mais si nous avons un tel pays, pourquoi craindrions-nous de faire passer les immigrants sur le territoire des États-Unis ? Je pense que c'est réellement là un très faible argument à invoquer pour faire ce prêt.

M. PLATT

En présentant ces propositions, le ministre des chemins de fer nous a laissés dans un grand doute sur la question de savoir d'où venait la proposition—s'il avait découvert que cela fût dans l'intérêt de la compagnie, ou si la compagnie a découvert que c'était dans l'intérêt du pays. Il a parlé en termes si magnifiques des grands avantages que cela allait donner au pays, qu'on aurait presque pu croire qu'il avait fait la proposition à la compagnie et qu'elle l'avait acceptée avec répugnance.

Mais à mesure que le débat a avancé, nous avons entendu une autre histoire. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien se trouvait dans de réelles difficultés, et elle avait besoin de ce prêt pour terminer le reste de la ligne. Je regrette que la compagnie soit dans des difficultés, et tous les membres de l'opposition éprouvent le même sentiment. Mais il y a beaucoup de gens en ce pays qui éprouvent des difficultés, et je ne suppose pas qu'il y en ait un grand nombre qui s'attendent à ce que le gouvernement vienne à leur secours.

Quelles ont été les causes de cette difficulté ? On a fait voir dans cette Chambre que la première cause de ces difficultés réside dans la trop grande rapidité de la construction, et conséquemment dans l'augmentation de la dépense. La mauvaise administration et l'extravagance ont constitué une cause de difficulté. Elle a cherché plus le profit immédiat que le bien futur, soit pour elle-même ou pour le pays. Par l'organisation de ce qu'on appelle la compagnie de construction on a pris des mains de la compagnie du chemin de fer proprement dit les fonds qui auraient dû être appliqués à l'achèvement du chemin. Puis nous avons eu récemment sa querelle avec le Grand-Tronc. Qui est responsable de la querelle entre le chemin de fer le Grand-Tronc du Canada et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ? Qui a commencé la querelle ? Je ne pense pas que la population du pays se sente portée à intervenir.

Nous savons qu'il y a concurrence entre ces deux grandes corporations ; mais de quel droit le parlement ou le pays exprimerait-il par un vote de \$30,000,000 son favoritisme pour l'un ou l'autre côté ? Que les corporations continuent la querelle ; il se peut que ce soit dans l'intérêt du pays. Mais pour mettre un frein à la concurrence et pour écraser un des concurrents, on demande aujourd'hui de faire un don de \$30,000,000 ! Est-ce juste ? Est-ce que le Grand-Tronc ne peut pas se plaindre avec justice que le peuple ne se montre pas impartial ? Donnez leur franc jeu ; ne donnez pas plus à l'un qu'à l'autre ; restez en dehors, et peut-être les intérêts du pays seront-ils favorisés. Je crois que la population ne sera pas contente de se voir contrainte malgré elle d'intervenir dans cette grande lutte. On nous a dit, à propos de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, qu'elle ne vient pas mendier auprès du parlement, mais qu'elle vient ici en marchant sur ses pieds. C'est là une déclaration des plus étonnantes. Je n'ai jamais entendu accuser ces messieurs de marcher sur la tête ou sur les mains ; mais nous savons aujourd'hui qu'ils viennent au parlement en marchant sur leurs pieds, droit en avant, et en regardant avec leurs yeux. Je crois qu'ils se sont rendus coupables d'une obliquité morale dans certaines opérations, mais nous n'avons jamais entendu dire que c'est parce qu'ils louchaient. Il y a deux façons, dans les temps modernes, d'obtenir de l'argent. Quand un homme, une femme ou un enfant désire obtenir une petite pitance, il ou elle vient, chapeau bas, et implore humblement. Il y a une autre classe de gentlemen qui, dans certains temps, quand ils veulent avoir de l'argent en grande quantité, ne viennent pas avec le chapeau à la main, mais "marchant droit sur leurs pieds et regardant droit avec leurs yeux," disent, "arrêtez ; et livrez nous \$30,000,000 ou la vie !"

Est-ce de cette façon que les honorables messieurs veulent que nous comprenions que cette compagnie s'adresse au parlement et au pays ? Je pense que c'est plus vrai que de dire qu'ils viennent implorer le parlement et le pays pour

obtenir cet emprunt. Je crois qu'il n'est que trop vrai que ces messieurs occupent une position qui les met en état de dire au gouvernement : "Votre argent ou votre vie politique." Mais si c'est là le cas, le plus tôt le peuple le saura le mieux ce sera pour le pays, et peut-être aussi le mieux ce sera pour le gouvernement. Après tout, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'aura pas tant à se plaindre, même si elle n'a pas son emprunt. Il y a une chose qu'elle a obtenu en sus des \$25,000,000, "ce marché outrageant," comme quelques honorables messieurs l'ont appelé, et c'est l'annonce gratuite. Aucune autre corporation n'a pu, autant que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, se faire annoncer gratuitement. En tout temps et en toute occasion, le gouvernement et ses partisans ont saisi l'à-propos de parler du chemin de fer transcontinental, du chemin de fer qui ira d'un océan à l'autre, et de vanter l'énergie et la façon dont cette compagnie agit, et dans son intérêt et surtout dans l'intérêt du pays. Dans la Chambre, l'éloge du chemin de fer du Pacifique a été introduit dans l'exorde des discours des honorables messieurs, ou mis dans le corps, ou intercalé entre les paragraphes de la péroraison, avec autant d'ingéniosité et aussi peu de souci de la vérité, que lorsque les réclames faites en faveur de l'huile Saint Jacob ou des pilules d'Holloway sont insérées dans les articles des journaux du jour. Cela s'est fait pendant longtemps. Qu'arrive-t-il pour les autres corporations ? Entendons-nous faire l'éloge du Grand-Tronc dans le parlement ? Non ; toutes les louanges sont d'un côté. L'argent va aussi d'un autre côté, et c'est là la façon juste et impartiale dont on demande à ce parlement d'agir entre les deux grandes corporations qui luttent pour avoir le trafic entre l'est et l'ouest. Disons que la tendance au monopole que manifeste actuellement le Grand-Tronc n'existe que depuis que le chemin de fer du Pacifique canadien a commencé le jeu. Le Grand-Tronc n'a commencé à accaparer les petits chemins de fer qu'après que la compagnie du chemin de fer du Pacifique eût commencé la chose, et le Grand-Tronc a été forcé de se défendre. Si on a à se plaindre, sous ce rapport, de ces grandes corporations, la faute en est à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et non au Grand-Tronc. Comme je l'ai dit, j'aimerais à être spectateur dans la lutte entre ces deux grandes corporations, et je ne suis pas prêt, par mon vote, à montrer des dispositions en faveur de l'une ou l'autre.

Il y a, M. l'Orateur, une autre raison pour laquelle je me sens justifiable de parler à cette heure avancée. Je ne parlerai que très brièvement de cette partie du débat qu'on a énergiquement qualifié de ce côté-ci de la Chambre—je veux parlé de la manière dont le débat a été ouvert, non-seulement par le ministre des chemins de fer, mais encore par ses partisans qui ont fait de sinistres insinuations contre le patriotisme des membres de l'opposition. J'ai remarqué, toutefois, une baisse considérable dans ce genre de stock après le discours de l'honorable député de Queen. Et après qu'un certain monsieur eût fait une conférence dans une des salles publiques de cette ville, il est tombé à plat, et nous n'avons entendu que fort peu parler du patriotisme de la droite et du manque de patriotisme de la gauche. Hier soir, l'honorable député de Brant nous a donné le diapason du genre de discussion dans la Chambre. Il nous a dit que cela pouvait produire un certain effet sur l'opinion du monde, un certain effet sur le crédit du Canada, et c'est que la population du globe aurait à croire l'un ou l'autre des deux énoncés ; ou que la population du Canada est composée pour moitié de gens qui sont traitres à l'intérêt du pays, ou que l'autre moitié se compose de falsificateurs de faits et de calomnieux de la réputation de leurs adversaires politiques. L'une ou l'autre des deux choses doit être vraie, et je demande laquelle il vaut mieux répandre dans le monde ; la croyance que certains messieurs à certaines époques ont dit ce qu'étaient les faits au sujet de la condition du pays, ou la croyance que certains autres messieurs sont leurs calomnia-

teurs ou leurs accusateurs. J'espère que les honorables messieurs comprennent la force de ces observations, et je ne pense pas que les accusations qu'ils ont portées au sujet de notre manque de patriotisme seront répétées du moins pendant la présente session ; mais je n'ai aucun doute qu'on en parlera encore quand l'occasion s'en présentera ; quand le raisonnement fera défaut, on y aura recours pour en tenir lieu.

Si je ne craignais de fatiguer la Chambre, je crois que je pourrais faire voir, par la conduite passée des honorables messieurs, qu'ils se sont rendus susceptibles d'être accusés de ce dont ils nous accusent si souvent. Nous nous rappelons tous distinctement l'invasion de chenilles de 1877-78. Nous savons qu'en ces années le mal fait par les chenilles, les sautoirelles, la mouche de la pomme de terre, les maringouins, et autres pestes, a été exagéré par les honorables messieurs, et qu'on les considérait comme des malédictions tombées sur le pays par suite des méfaits du gouvernement d'alors. Mais maintenant qu'ils sont en sûreté sur les banquettes du trésor, nous trouvons que leurs rêves ont changé de caractère, et qu'au lieu de regarder les chenilles, les sautoirelles, les mouches de la pomme de terre et les maringouins comme des pestes pour ce pays, ces intéressants petits insectes ne sont considérés que comme d'agréables additions à la science de l'entomologie. Nous avons entendu l'honorable député de Cardwell (M. White), faire la leçon aux députés de ce côté-ci de la Chambre pour leur apprendre de quelle façon ils devraient faire leurs discours lorsqu'ils parlent des malheurs du pays ; mais nous nous rappelons tous bien la façon dont cet honorable monsieur, dans la presse et sur les tréteaux, a parlé des maux du pays en 1878. Cependant, quand son parti est revenu au pouvoir, il s'est opéré un grand changement chez cet honorable monsieur, et aujourd'hui il applaudit l'homme qui a représenté les inondations de son pays comme un débordement superbe de la rivière Rouge.

Au lieu de déplorer le fait de l'émigration de nos gens dans l'ouest des États-Unis, nous pouvons nous attendre à l'entendre parler d'un voyage délicieux aux déserts du Dakota ; et si, par malheur, un déluge submergeait le Nord-Ouest de façon à ce que les steamers pussent naviguer au-dessus des rails du chemin de fer, nous pourrions nous attendre à le voir décrire le phénomène dans le journal qu'il dirige si bien, comme une forte rosée dans la province des prairies.

A cette phase du débat, je ne crois pas nécessaire d'entrer dans l'examen des chiffres dont j'ai pris note, vu que je pense qu'on en a donné assez pour prouver la nécessité d'obtenir d'autres renseignements quant à la situation financière de la compagnie et du pays, avant que nous approuvions les propositions actuellement soumises à la Chambre.

En terminant, qu'il me soit permis d'appeler l'attention des députés sur ce qu'ils pourraient faire avec justice en cette question. Naturellement, nous n'avons pas le temps de connaître exactement ce que nos commettants pensent de cette affaire. Mais supposons que chaque député eût à sa disposition un téléphone et qu'il dirait aux gens de son comté qu'on est sur le point de donner un vote, et qu'il leur donnerait un résumé des faits, quelle serait la réponse ? Nous pourrions leur rappeler, et leur rappeler justement, le fait que la dette du pays est de près de \$200,000,000. Nous pourrions aussi leur rappeler la dette de leur province en particulier. Nous pourrions leur rappeler—si la chose est vraie—qu'il n'y a pas de revenu à perdre davantage ; qu'ils sont actuellement écrasés de taxes pour faire face aux engagements pris à cause des dotations municipales accordées il y a quelques années aux entreprises de chemins de fer. Nous pourrions justement leur rappeler que cette avance est, de fait, une autre dotation demandée par le gouvernement à leurs comtés respectifs ; et bien que je ne veuille pas prendre le temps de discuter les chiffres de l'honorable monsieur qui m'a précédé, dans son débat avec

son honorable collègue du comté de Grey, je dis que cela ne fait qu'une petite différence que le montant soit de \$142,000 au lieu d'être de \$150,000, pour chaque comté. Par amour de la paix, disons \$100,000, et supposons que les honorables messieurs se demanderaient si oui ou non ils doivent voter pour infliger une telle obligation au pays, quelle réponse recevraient-ils ? Ils peuvent honnêtement dire à leurs commettants qu'il n'y a pas de fin dans cette affaire—qu'on ne nous promet pas que c'est là la dernière demande qui nous est faite—qu'il est probable que cette même compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien s'adressera encore au parlement, et peut-être, en regardant droit avec ses yeux, et marchant droit sur ses pieds, elle demandera encore trente millions. Personne ne peut le dire ; mais nous savons que la garantie qu'elle fournit pour cet emprunt épuise ses ressources et lui ferme les marchés du monde ; et comme elle n'a pas de garantie à offrir pour obtenir de l'argent ailleurs, quand elle en aura encore besoin, il lui faudra de toute nécessité venir encore à la porte du parlement. Et si les mêmes messieurs se trouvent à la tête des affaires, on acquiescera à la demande sans dire un mot, et de ce côté-ci de la Chambre, nous serons accablés, comme nous le sommes aujourd'hui, de manquer de patriotisme si nous refusons de donner encore \$30,000,000. Si la compréhension du devoir que j'ai à remplir envers mes commettants et envers le pays justifie la position que j'ai prise et le vote que je vais donner,—je voterai avec plaisir en faveur de la réforme de l'amendement—et si nous pardons celui-là, je voterai avec un plaisir égal contre les propositions du ministre des chemins de fer.

M. HOUDE : M. le Président, je ne me propose pas d'être long, vu que la Chambre me paraît fatiguée, et vu la longueur du débat auquel elle a déjà assisté. D'un autre côté il me serait peut-être difficile de jeter sur le sujet débattu plus de lumière qu'il n'en a été jetée par les honorables députés qui m'ont précédé. Je ne me lève pas pour faire un discours. Je veux simplement motiver le vote que je suis appelé à donner ; je veux simplement donner une courte et simple explication que je me dois à moi-même et que je dois aux électeurs que j'ai l'honneur de représenter ici. Dès le début de cette discussion, M. le Président, j'ai déclaré à tous ceux avec qui j'ai eu occasion d'en causer, que j'entendais examiner et traiter cette importante question d'après son mérite et indépendamment de toute autre considération. Or, mon opinion n'a pas varié sur ce point. J'ai toujours été en faveur de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et cela, parce que je la considérais favorable au développement et au progrès du pays, et à la consolidation de la Confédération ; mais pourvu qu'elle pût se faire d'une manière prudente et dans un but d'intérêt national. Je dis d'une manière prudente, en ce sens qu'elle ne devait pas obérer les ressources du pays ; en ce sens qu'elle ne devait pas escompter trop l'avenir pour le compte du présent. Et je dis dans un but national, en ce sens qu'elle devait assurer l'existence d'une grande voie ferrée transcontinentale construite entièrement sur le territoire canadien. Tel a été, M. le Président, dès le commencement, le double point de vue auquel je me suis placé, et pour le démontrer, je demanderai la permission de citer deux courts extraits d'un humble discours que j'avais l'honneur de prononcer dans cette Chambre le 13 février 1880. Je disais alors :

La construction, devant commencer de bonne heure au printemps et être poussée vigoureusement, de cent vingt-sept milles de chemin de fer dans la Colombie-britannique, est une preuve tangible du désir du gouvernement actuel de rendre justice aux habitants de cette province. Le pays approuvera ce rachat, dans la mesure du possible, de la parole engagée en son nom, de même qu'il devra voir avec satisfaction que le gouvernement paraît être d'opinion que ces travaux sont proportionnés aux ressources dont il peut avantageusement disposer pour le moment, et qu'avant de donner le reste à l'entreprise, il tâchera, je suppose, de se procurer les moyens nécessaires autrement que par de nouveaux emprunts à l'étranger, afin de ne pas escompter trop l'avenir, ni d'encourir le risque d'obérer les habitants actuels des

M. PLATT

anciennes provinces au profit trop exclusif d'une population qui n'habite pas encore ce pays et qui, dans tous les cas, si elle vient l'habiter, aura le moins contribué à ces travaux publics dispendieux.

Et un peu plus loin j'ajoutais :

Le public sera heureux d'apprendre que l'intercolonial, qui, d'après les prédictions des personnes opposées à sa construction, devait ruiner le pays, a déjà cessé, sous l'habile et économique administration de l'honorable ministre actuel des chemins de fer et canaux, d'être une charge sérieuse pour le trésor fédéral. Il n'y a pas de doute qu'il ne devienne une entreprise lucrative pour le gouvernement comme il l'est déjà pour le commerce du pays, lorsque le parachèvement du Canada Central et le prolongement du chemin de fer du Pacifique à l'est, jusqu'au terminus occidental de ce dernier, ou de quelque embranchement équivalent, aura mis le chemin de Q. M. O. et O. en communication directe avec le Nord-Ouest, et qu'un pont jeté ou suspendu sur le Saint-Laurent, quelque part en amont de Québec, aura relié ce chemin à la ligne de Lévis et de la Rivière-du-Loup. Ce serait là un moyen sûr d'augmenter considérablement le trafic sur l'Intercolonial, tout en rendant justice aux provinces maritimes comme à celle de Québec, et d'éviter le danger que le trafic de l'Ouest soit détourné de nos voies ferrées et de nos voies de communication par eau, ainsi que de nos ports, pour s'en aller alimenter les chemins de fer, les canaux et les ports américains, après avoir traversé seulement une partie de la province d'Ontario.

Eh bien, M. le Président, ayant pris sincèrement cette attitude il y a quatre ans, et n'ayant pas eu raison de la changer depuis, puis-je conséquemment, puis-je logiquement, puis-je honnêtement voter en faveur des résolutions soumises à nos délibérations ? Je ne crois pas pouvoir le faire, car, si j'envisage la question au premier point de vue auquel je me suis placé, je trouve que nous sommes obligés, pour nous rendre aux exigences de la compagnie, de faire des emprunts considérables à l'étranger, ce que je ne crois pas être dans l'intérêt du pays ; mais, au contraire, ce qui serait de nature à obérer les contribuables des anciennes provinces. D'un autre côté, ayant toujours été en faveur de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, parce que, entr'autres raisons, il a toujours paru si important à ce parlement et à tout le pays que ce chemin de fer fût construit, afin de nous assurer une ligne transcontinentale entièrement construite sur le territoire canadien, puis-je me montrer satisfait de la politique suivie par la compagnie, qui a refusé toutes les occasions de se servir des ports océaniques du Canada pour en faire son terminus oriental, et qui a dépensé tant d'argent d'une manière inutile et dangereuse pour l'intérêt du pays, afin d'atteindre les ports américains à notre détriment, j'entends dire, du moins, en tant que le trafic transcontinental est concerné ? En 1881, M. le Président, lorsque le contrat avec le Syndicat du Pacifique fut soumis à notre ratification, j'y avais de graves objections, et les honorables ministres se le rappellent, car je leur en ai fait part. Il y avait dans ce contrat des clauses que je n'aimais pas, et il en manquait aussi que j'aurais désiré y voir insérer. Cependant, je finis par y donner mon adhésion en considération de l'ensemble du projet qui valait mieux que les détails, et sur les représentations qui nous furent faites que ce serait la fin de nos sacrifices. Mais, M. le Président, ce n'était pas encore la fin, ainsi que le prouvent les présentes résolutions, qui proposent de prêter une somme de près de \$30,000,000 à la compagnie du chemin de fer du Pacifique ; et cela, dans un moment où nous serons obligés d'aller emprunter à l'étranger une autre somme très considérable pour racheter une partie de notre dette publique, et au moment où le Canada a besoin de tout son crédit pour le faire avec avantage. Cependant, ce qui me rassure un peu sur ce dernier point, c'est le succès qui jusqu'ici a couronné la politique financière du gouvernement.

Lorsque ces résolutions ont été présentées à la Chambre, M. le Président, je me suis trouvé dans un grand embarras, et le sept février courant, j'ai cru de mon devoir d'en informer l'honorable chef du gouvernement ; car je désirais, comme je désire encore, pouvoir concilier la loyauté que je professe envers mon parti avec ce que me dicte ma conscience et le devoir que j'ai à remplir envers le pays. J'ai

écouté avec attention, et j'ai tâché de peser avec impartialité les raisons qui ont été employées en faveur des résolutions; mais, malgré toute la confiance que j'ai eue dans l'habileté des honorables ministres et leur désir de servir les intérêts du pays, malgré le dévouement sincère que j'ai eu pour eux, je n'ai pu arriver à leurs conclusions.

Je me trouve, M. le Président—je n'ai pas besoin de vous le faire remarquer—je me trouve en ce moment dans une position bien pénible, d'autant plus pénible que d'après les expressions d'opinions que j'ai entendues jusqu'ici, je crois que je serai à peu près le seul de la nombreuse phalange d'amis avec lesquels j'ai marché jusqu'à présent et avec lesquels j'espère marcher encore sur d'autres points de la politique du gouvernement, à désapprouver ces résolutions.

J'entrevois que je serai à peu près le seul à me séparer de mes amis sur cette importante question, mais je suis placé dans l'alternative ou de me séparer de mon parti ou de sacrifier ce que je crois être l'intérêt du pays. Or, je ne pense pas que les ministres m'estimeraient davantage si je sacrifiais l'intérêt du pays à l'intérêt du parti, car j'ai déjà entendu dire par le chef du gouvernement lui-même que l'intérêt du pays devait l'emporter sur l'intérêt du parti. Et dans tous les cas, M. le Président, cela a toujours été mon principe, et c'est en me conformant à ce principe que j'ai trouvé la meilleure récompense des travaux, des sacrifices et des déboires inhérents à la vie parlementaire et au journalisme, profession que j'ai exercée pendant plusieurs années.

Pour être bref, je n'ai pas d'ailleurs la force d'être long, car je souffre, comme vous le voyez, d'une grave bronchite, et pour dire en aussi peu de mots que possible la raison pour laquelle je prends aujourd'hui cette attitude, je dirai que je crois qu'il est de mon devoir de voter contre les résolutions maintenant soumises à la Chambre, parce que je n'ai pas confiance dans les promesses de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; parce que je considère que les raisons invoquées en faveur de l'adoption de ces résolutions pourront toujours être invoquées avec autant de force chaque fois qu'il plaira à la compagnie à cause de son incurie, de ses extravagances ou pour autres raisons, de venir frapper de nouveau à la porte, et demander de nouveaux secours; c'est-à-dire de nous menacer de suspendre ses travaux et d'entraîner ainsi le pays dans des conséquences fâcheuses, conséquences qui, dans mon opinion, du moins, sont plus ou moins imaginaires dans le cas actuel.

On a dit que la compagnie avait les moyens de continuer l'exécution de son contrat originnaire.

Eh bien! je regrette que l'on n'ait pas jugé à propos de l'obliger de se conformer à son contrat, et qu'on ait présenté ces résolutions pour lui donner l'aide additionnelle qu'elle vient demander aujourd'hui, et qui, dans mon opinion, ne devrait pas lui être donnée.

Je suis encore opposé à ces résolutions parce que je ne puis prévoir au train dont vont les choses jusqu'où les exigences de la compagnie nous conduiront. Pour ma part je crois que nous sommes rendus assez loin, et je ne puis aller plus loin sans fermer l'oreille aux conseils de la prudence et sacrifier les intérêts bien entendus du pays.

M. GILLMOR: En parlant au sujet de cette importante question, je ne m'attends naturellement pas à affecter la décision de la Chambre. Mais voici la onzième session que je passe dans le parlement, et je crois que, durant le temps que j'ai été ici, j'ai entendu tous les discours qui ont été prononcés à propos de toutes les questions d'importance. Les honorables députés qui gardent le silence jusqu'à la clôture du débat ne sont pas plus obligés de demander la permission de parler que ceux qui ont déjà pris la parole une fois. Nous ne pouvons pas parler tous à la fois, et ceux qui ont quelque chose à dire ont autant le droit d'être écoutés à la fin du débat que ceux qui ont parlé auparavant. Je ne me proposais pas d'abord de parler sur cette question, mais la tournure qu'a prise la discussion m'a convaincu qu'il était de

mon devoir de faire quelques remarques avant que le vote soit pris. Le discours prononcé cette après-midi par l'honorable ministre des chemins de fer met devant la Chambre et devant le pays d'une façon bien définie la question du port d'hiver. C'est une question qui a occupé l'attention des provinces maritimes constamment depuis la Confédération et quelque temps auparavant. On nous a dit que ce chemin de fer est une grande route transcontinentale. Je crois que, puisqu'on a accordé tant d'argent et qu'on en demande encore tant, nous avons droit d'exiger qu'on décide définitivement où le chemin va commencer et où il va finir. Je pense que nous avons droit, dans les provinces maritimes, de nous faire dire si une des extrémités du chemin doit être dans ces provinces, ou à Portland, dans les États-Unis. Durant les onze années que j'ai été membre de cette Chambre, je me suis occupé de cette question dans toutes les occasions, vu que le port de Saint-André est dans le comté que je représente et qu'on m'a reproché à chaque élection de ne pouvoir obtenir que le port d'hiver soit placé en cet endroit. L'honorable ministre des finances et l'honorable ministre des chemins de fer ont tous deux des résidences à Saint-André, et ils y ont demeuré tous les deux. A chaque élection, on a invoqué comme raison contre mon élection, le fait que je n'ai pas assez d'influence pour faire placer le port d'hiver en cet endroit; de sorte que c'est pour moi une question de grande importance locale.

Je sais qu'il est difficile de déterminer quel est le meilleur port d'hiver qui peut servir de station terminale au chemin de fer transcontinental; mais je crois que le gouvernement a eu tout le temps nécessaire pour décider la chose, et je crois qu'on devrait dire à la population des provinces maritimes où on doit le mettre, avant qu'on leur demande d'avancer \$7,000,000, ce qui est à peu près sa part des \$30,000,000 qu'on propose aujourd'hui de donner à cette compagnie. Mais on ne sait pas encore si le port d'hiver va être dans le Dominion du Canada ou aux États-Unis. Je crois, cependant, après tout ce qui a été dit et après les remarques de l'honorable ministre des chemins de fer, que ce port va être à Portland, dans les États-Unis. Le gouvernement a décidé où sera le terminus de ce chemin sur la côte du Pacifique, et je pense qu'il a eu le temps et l'occasion de décider—et il aurait dû décider avant aujourd'hui—où doit être le terminus sur la côte de l'Atlantique. Je conviens avec l'honorable ministre des chemins de fer, que pour les fins commerciales, Portland est peut-être un port préférable; mais c'est là une grande entreprise nationale à laquelle toutes les provinces ont contribué; et bien qu'on demande aujourd'hui à la population des provinces maritimes de fournir encore \$6,000,000 ou \$7,000,000, nous ne savons pas encore si le chemin de fer va ou non se rendre dans ces provinces. Nous savons qu'il doit commencer à Port-Moody et qu'il va éviter les États-Unis sur tout le parcours jusqu'à Montréal; mais à partir de cet endroit, ce doit être une entreprise commerciale, et à partir de là il faut prendre en considération les intérêts du syndicat au lieu des intérêts de la population de ce pays, et spécialement des provinces maritimes.

Ceci n'est-il pas important pour les habitants des provinces maritimes? Que signifient les assemblées des chambres de commerce et d'autres associations? Que signifient les délégations envoyées à Ottawa et les brochures publiées sur cette question en tant d'occasions, si ce n'est pas important? Et les provinces maritimes ne devraient-elles pas demander que le gouvernement décide si le port atlantique de ce grand chemin de fer transcontinental sera ou non sur le territoire canadien? C'est à raison de l'importance de cette question que j'ai fait ce soir quelques remarques à ce sujet; mais, pendant que j'ai la parole, je dirai quelques mots relativement aux résolutions que l'on discute depuis tant de jours.

Je sais parfaitement que cette discussion ne servira guère à convaincre aucun membre du parlement. Le gouverne-

ment de parti est sans doute le meilleur système que nous puissions adopter; mais j'ai depuis longtemps cessé d'avoir foi dans cette Chambre comme corps délibérant. Cependant, nos discussions sont utiles, parce que le compte-rendu en est communiqué au pays, et que les électeurs obtiennent par là des informations qu'ils n'auraient pas sans cela. Je ne suppose pas que nos discours changent jamais un seul vote, tant les partis sont tranchés dans cette Chambre.

Je n'ai pas l'intention d'employer le temps de la Chambre à lire des extraits; je désire simplement exprimer certaines idées qui me sont venues à l'esprit dans le cours de cette longue discussion. Une des prétentions qu'émettent les honorables députés de la droite, c'est que cette idée d'une grande voie ferrée transcontinentale a été conçue par les honorables messieurs qui siègent sur les banquettes ministérielles; et ils ne donnent à ceux qui leur sont opposés aucun crédit pour ce qu'ils ont fait. Il va sans dire que maintenant que la construction de ce chemin de fer est décidée, il n'est guère utile de discuter la sagesse de cette décision. Je crois moi-même qu'il était prématuré d'entreprendre ces travaux à l'époque où ils ont été commencés; mais que cela fût prématuré ou non, on les a entrepris, et le gouvernement de mon honorable ami d'York-Est (M. Mackenzie), a fait tout ce qu'il a pu, tout ce qui était compatible avec les moyens du pays, pour exécuter cette grande entreprise. Et il a rencontré de très grandes difficultés à cette époque.

Je n'ai pas besoin de répéter ce que l'on a si souvent rappelé à la Chambre, savoir, que le commerce de ce pays était très inactif et les revenus très réduits. Mais en dépit de tout cela, le gouvernement travailla courageusement à ouvrir le Nord-Ouest, et tout homme raisonnable admettra qu'il fit tout ce qui était nécessaire. Le premier immigrant qui s'est rendu au Nord-Ouest, y est allé par la ligne construite par l'ancien gouvernement—par l'embranchement de Pembina. Le gouvernement a commencé à construire le chemin depuis Winnipeg jusqu'à Port-Arthur, et il a continué les travaux sur cette partie de la ligne tout le temps qu'il est resté au pouvoir. Il a poussé les travaux assez loin et assez rapidement pour répondre à tous les besoins de la colonisation du Nord-Ouest. Il a fidèlement et pleinement rempli ses devoirs sous tous rapports, et au lieu de le blâmer, on devrait lui donner crédit pour ce qu'il a fait.

Je ne parlerai pas à la Chambre du contrat en vertu duquel cette compagnie opère actuellement, vu que nous en connaissons tous l'histoire. Je crois que c'est un des contrats les plus avantageux qui aient jamais été adjugés à une compagnie depuis le commencement de la construction des chemins de fer. Il était si avantageux que sous très peu de jours d'avis une autre compagnie offrit d'exécuter les mêmes travaux pour \$3,000,000 et 3,000,000 d'acres de terres de moins, lesquelles terres valent aujourd'hui \$2 l'acre, soit un total de \$9,000,000 de moins que l'on ne donnait à la première compagnie; et comme garantie qu'elle était prête à exécuter ce projet fidèlement, elle déposa entre les mains du gouvernement \$1,500,000. Mais cette compagnie n'a pas obtenu le contrat, et en refusant de le lui adjuger, bien que cette compagnie valût sous tous rapports la compagnie actuelle, on a fait perdre au pays \$9,000,000. Cependant, ceci est fait, et il n'y a plus aucun moyen d'y remédier. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique commença alors ses opérations. Je ne connaissais aucunement les hommes qui font partie de cette compagnie; je n'avais rien à leur reprocher, parce qu'ils avaient fait le meilleur marché qu'il leur fut possible, et je désirais les voir réussir.

J'ignore pourquoi cette compagnie éprouve aujourd'hui des embarras financiers, mais je sais que lorsqu'elle a demandé au parlement du Canada une charte, et qu'elle était à la veille de commencer cette entreprise, on l'a représentée comme étant composée d'hommes possédant une immense fortune et beaucoup d'habileté en matière de finances—

M. GILLMOR.

d'hommes ayant des ressources illimitées. Je croyais alors que ces hommes avaient de la fortune et de l'habileté, et je le crois encore, mais ils n'ont pas montré leur habileté dans cette affaire. Comment se fait-il qu'avec un contrat aussi avantageux et avec d'aussi grandes ressources, ils n'aient pu emprunter l'argent qu'il leur fallait sur les marchés du monde, où il y a de l'argent à placer en abondance, et qu'ils soient obligés de demander au gouvernement de l'aide afin de compléter l'entreprise? J'ignore pourquoi ils ont subi un échec sur le continent, en Angleterre et en Amérique. C'est une question au sujet de laquelle je ne sais que ce que j'ai appris par diverses opinions exprimées ici et ailleurs, mais le fait qu'ils n'ont pas réussi à inspirer de la confiance aux capitalistes qui sont toujours prêts à placer des capitaux dans des spéculations sûres démontre qu'il manque quelque chose à cette compagnie. Je le regrette pour les messieurs qui composent cette compagnie et pour l'entreprise, mais je ne le regrette pas assez pour voter en faveur des résolutions, et imposer sur le peuple une taxe additionnelle de \$30,000,000.

Les honorables messieurs de la droite parlent de cette somme comme si elle était peu considérable; ils parlent de \$30,000,000 comme d'un montant de peu d'importance, et cependant, si le Canada était appelé à payer \$30,000,000 à même son capital, cela absorberait jusqu'au dernier dollar en circulation au Canada. Il n'y a pas dans toutes les branches d'affaires du Canada de quoi payer plus que ce montant. J'ignore qui est à blâmer pour ceci, mais je sais que cette demande nous est faite.

C'est un caractère agréable de la nature humaine que lorsqu'on fait un appel à la bienveillance des hommes, ils aimeraient presque tous à y répondre. C'est là la première impulsion; mais dans les affaires de ce genre, les secondes pensées sont les meilleures. Il y a dans la nature humaine un autre caractère qui n'est pas aussi agréable, c'est que tout en étant disposés à accorder de l'aide à ceux qui sont dans le besoin, nous sommes toujours plus disposés à les secourir avec l'argent des autres qu'avec le nôtre. Je ne suis pas surpris que les honorables ministres désirent venir en aide à cette compagnie, et je ne suis pas surpris non plus de leur genre particulier de bienveillance. Nous avons eu un échantillon de leur bienveillance pendant la dernière session, lorsqu'ils ont payé des réclamations courant depuis dix-sept ans, réclamations qu'ils avaient sans doute leurs bonnes raisons de payer.

Je dois avouer que j'ai eu moi-même quelque sympathie pour cette compagnie, et qu'en la voyant embarrassée et manquer de ressources, j'ai senti que le gouvernement devrait lui venir en aide, sans prendre l'argent du peuple, en accordant la garantie. Je n'avais pas de doute qu'après que cette garantie aurait été donnée, la compagnie n'aurait pas de difficulté à obtenir tout l'argent qu'il lui faudrait, et je n'étais pas prêt à blâmer le gouvernement de donner cette garantie.

J'aurais peut-être été disposé à aller encore plus loin, si j'avais vu que la compagnie eût été, pour une raison quelconque, incapable de réussir sur les marchés monétaires. Je ne dis pas ce que j'aurais fait, mais j'aimerais qu'on lui aidât, dans une certaine mesure, à sortir des embarras qu'elle éprouve. Si sa dette flottante était de \$6,000,000 à \$8,000,000 outre la garantie, je ne sais si je n'approuverais pas le gouvernement de lui aider jusqu'à ce point, afin de la mettre en état de sortir d'embarras; mais lorsque le gouvernement vient dire à la Chambre que cette compagnie est amplement capable d'exécuter son contrat, qu'elle a toute l'habileté et toutes les ressources nécessaires pour terminer le chemin, mais qu'elle ne peut le parachever aussi tôt sans cette aide, je réponds: laissez-la le terminer conformément aux stipulations de son contrat, et non autrement.

Presque tous les députés de la droite qui ont porté la parole ont dit qu'il est si important que le chemin soit terminé d'ici à deux ans, que nous devrions prêter cet argent

à la compagnie. Je diffère d'opinion avec eux sur ce point. Je ne crois pas qu'il soit très important que ce chemin soit terminé aussi rapidement. Je ne crois pas que le pays doive souffrir en quoi que ce soit si nous laissons cette compagnie continuer conformément à son contrat, et terminer le chemin d'ici à 1891; et s'il lui faut un plus long délai, je crois qu'il serait mieux de le lui accorder plutôt que d'avancer les \$30,000,000. Si le pays était consulté avec calme, sans y mettre d'excitation politique et d'esprit de parti, je crois qu'il dirait: accordez-lui tout le temps dont elle a besoin, mais ne nous imposez pas de nouvelles taxes, si vous pouvez vous en empêcher. Vous avez maintenant assez de facilités pour le transport, dans cette contrée, des immigrants, de tous ceux que nous pouvons obtenir. Je crains seulement que nous ne puissions pas en obtenir la moitié assez; vous avez d'amples facilités pour le transport du commerce entre cette contrée et les autres provinces; vous avez tout ce qu'il faut pour promouvoir l'industrie et la prospérité de ce pays, et il n'y a pas d'avantage réel à terminer ce chemin plus tôt. Je ne puis voir que le parachèvement, d'ici à deux ans, du chemin au nord du lac Supérieur ou à travers les montagnes Rocheuses, doive être d'un avantage sensible pour aucune industrie d'une partie quelconque du pays. Tout ce qu'il est nécessaire que le gouvernement fasse, c'est d'aider à la compagnie à sortir des difficultés qu'elle éprouve dans le moment. C'est ainsi que la question se présente à mon esprit.

Je n'ai aucun sentiment d'hostilité contre cette compagnie. Je ne connais rien de mal contre elle, et quand même je connaîtrais quelque chose, je ne me presse jamais de médire de qui que ce soit. Je crois sincèrement qu'il n'y a pas de nécessité, dans l'intérêt du pays, de pousser la construction de ce chemin avec tant de rapidité. Je crois que les raisons que l'on a fait valoir à ce sujet sont exagérées.

Si l'on est sincère dans ce que l'on dit sur cette question, je crois que l'on se trompe. Voilà mon opinion, et je dirai à la compagnie: "Pour tout un monde, dans l'intérêt du pays, prenez votre temps; vous n'êtes convenus de terminer le chemin qu'en 1891; prenez tout le temps que le pays vous accorde, mais n'insistez pas pour obtenir de nous une pareille aide."

Prenant la garantie comme bonne, elle s'élève à \$30,000,000. Il y a trois ans, on pensait que \$25,000,000 étaient une somme énorme, et avec raison, mais elle obtient maintenant \$5,000,000 de plus que la subvention en argent qui lui a été concédée par le contrat, et pour cette raison je suis opposé à ces résolutions.

Les contribuables du Canada ont fait beaucoup pour le chemin de fer canadien du Pacifique; ils ont avancé beaucoup d'argent pour cette entreprise—tout ce qu'ils sont en état d'avancer. Ils ont avancé—naturellement je ne parle pas des terres—les contribuables du Canada ont mis \$5,000,000 dans cette entreprise pour explorations et études; ils auront dépensé \$28,000,000 pour la construction de la division du gouvernement, lorsqu'elle sera terminée, et ils auront donné \$25,000,000 en argent, lorsque la compagnie aura fini ses travaux, soit \$53,000,000 en argent qui ont jusqu'à présent été donnés comme subvention pour cette grande entreprise.

C'est là une subvention magnifique, comme l'a dit plusieurs fois le ministre des chemins de fer, et nous allons maintenant donner \$30,000,000 de plus—cela va être voté, je le sais—ce qui formera une somme de \$83,000,000 en argent donnée à la compagnie. Et, si les terres valent \$2 l'acre, comme l'ont déclaré à maintes reprises des honorables messieurs qui sont bien en état de juger cela, cela fera \$50,000,000 additionnels, soit un total de \$133,000,000 que les habitants du Canada auront donnés pour la construction de ce chemin de fer transcontinental, et tout cela aura été donné à ce syndicat.

Je suis surpris que le parlement croie maintenant nécessaire de donner ces \$30,000,000. Si ces résolutions sont

adoptées, la somme que le Canada a donnée pour ce chemin dépassera le double de ce qu'était notre dette nationale lors de l'établissement de la Confédération. Nous avons été une nation, nous avons été des colonies pendant cent ans; nous avons exécuté nos entreprises et construit nos chemins de fer, et nous avons créé une dette publique durant toute cette période, et nous mettons dans cette seule entreprise plus du double de ce que nous avons dépensé avant cette époque pour tous les travaux des gouvernements.

Les honorables députés de la droite ont dit que ceci n'est qu'un prêt.

On voudra bien ne pas m'interrompre. Jusqu'à présent, la discussion s'est faite très loyalement; je crois que la majorité s'est conduite, en somme, avec magnanimité, mieux qu'elle ne s'est jamais conduite jusqu'ici, à ma connaissance, et j'espère qu'elle soutiendra sa bonne réputation et se conduira ainsi jusqu'à la fin. Elle peut se permettre de se montrer généreuse; elle va faire triompher sa cause, et si celle-ci est aussi juste, aussi noble et patriotique qu'elle la représente, elle aura beaucoup de crédit, sans me taquiner dans les quelques remarques que je vais faire.

Les députés de la droite disent que ceci n'est qu'un prêt. Cela se peut; je ne suis pas prophète, et je ne puis dire si la compagnie remettra la somme ou si elle la gardera; mais on peut offrir des sûretés considérables qui n'aient pas beaucoup de valeur. Si les canaux du Canada, pour lesquels nous avons dépensé quarante millions, étaient entre les mains de particuliers, entre les mains d'une compagnie, et que celle-ci offrît de les donner comme garantie pour vingt millions, ou pour dix, ou pour cinq millions de dollars, croyez-vous, avec les quarante millions dépensés pour les canaux, qui devraient constituer un bon placement si productif, que cela serait une bonne sûreté? Je ne crois pas que des capitalistes seraient de cet avis. Il y a ensuite l'Intercolonial, pour lequel nous avons dépensé quarante millions; ce chemin serait-il une sûreté, s'il appartenait à une compagnie qui voudrait emprunter de l'argent en l'offrant comme garantie? On ne l'accepterait pas du tout comme garantie. Voyez le prêt fait au chemin de fer du Grand-Tronc; ça n'est pas une sûreté. Le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard est-il une sûreté? Pas du tout; et je ne crois pas que le chemin de fer du Pacifique soit une bien meilleure sûreté que ces derniers; c'est mon opinion sincère. Je ne crois pas que ce soit la moindre garantie, et je ne crois pas que cet argent sera remboursé; j'espère qu'il le sera, mais c'est là mon impression. Quoi qu'il en soit, j'aimerais voir la compagnie procéder plus lentement, et ne pas demander aux habitants de ce pays d'hypothéquer leurs biens pour prélever ce montant et le prêter.

Je sais que, lorsqu'on traite de grandes questions nationales, parler de quelque chose d'une nature locale n'est pas regardé comme très patriotique; c'est considéré dans cette Chambre comme une manière un peu étroite d'envisager les questions; on considère que c'est les envisager à un point de vue local, et qui n'est pas patriotique.

Cependant, quant au Nouveau-Brunswick—et quoi qu'on puisse dire de la Confédération, le Nouveau-Brunswick est encore une province séparée; il n'y a pas de doute à ce sujet, et nous devons veiller aux intérêts que nous représentons—le Nouveau-Brunswick est lié pour quatre millions de dollars de l'argent qui a été mis dans cette entreprise, somme considérable pour cette province. Celle-ci paie actuellement l'intérêt sur \$4,000,000 pour cette entreprise. On nous demande par ces résolutions d'augmenter cette obligation de \$2,000,000 additionnels, d'élever à \$6,000,000 la contribution du Nouveau-Brunswick à cette grande entreprise; et si nous étions pour avoir le port d'hiver à St-Andrew ou à Saint-Jean, il y aurait quelque convenance à demander cela, parce que nous aurions quelque chose en retour—nous aurions une rémunération pour cette contribution. Je ne crois pas

que le Nouveau-Brunswick ait souvent demandé de l'aide à ce parlement.

Le Nouveau-Brunswick est entré dans la Confédération, et il faut qu'il vive et qu'il administre ses affaires; il faut aussi qu'il contribue aux travaux publics du mieux qu'il le peut à même les revenus à sa disposition, et en conséquence je crois que nous devons faire beaucoup attention—sachant que nous avons besoin de chemins de fer et d'autres améliorations publiques qui entameront extrêmement nos ressources—je crois, dis-je, que nous devons faire beaucoup d'attention jusqu'à quel point nous mettons notre population à contribution pour exécuter cette entreprise, à moins que ce soit absolument nécessaire, à moins que nous ne puissions voir que nous aurons quelque chose en retour.

Je parlerai du comté de Charlotte, que je représente. La proportion de la dette que nous avons contractée est d'environ \$300,000 pour mon comté, et l'on nous demande maintenant d'ajouter à cela une nouvelle somme de \$200,000, suivant les calculs que j'ai faits, sauf correction. Rappelez-vous que ceci est de l'argent, et non des terres. Notre proportion des terres concédées porterait à \$300,000 la contribution du comté que je représente. Or, je voudrais savoir ce que les gens diraient si leurs conseils municipaux ou leur législature leur imposaient des obligations de cette étendue sans les consulter. Cette considération influe sur moi. On n'a pas assez d'égards pour ceux qui paient ces montants.

Je n'approuve pas toujours ces appels au peuple qui mettent en jeu ses préjugés; mais sur la question des taxes, on devrait avoir des égards pour lui. Dans d'autres pays plus anciens et plus riches que le nôtre, la nation entière éclaterait en indignation, si l'on faisait ceci sans consulter le peuple. Le présent gouvernement ne soumet jamais ces questions à l'électorat. Lorsque le premier contrat a été passé, l'a-t-on soumis au peuple? Non; ce n'était pas la politique de ce gouvernement; ce dernier a passé le contrat, et la compagnie était à l'œuvre depuis deux ans lorsque le gouvernement fit un appel au peuple, et aujourd'hui il nous dit qu'il l'a soumis à ce dernier. Qu'a dit le peuple? J'ai soumis la question à mes électeurs, et ils m'ont réléu; mais j'ignore s'ils approuvaient le contrat ou s'ils le désapprouvaient. Je ne crois pas qu'ils l'approuvaient.

Le gouvernement actuel a une politique très habile et qui réussit bien; il va voter \$30,000,000, et il nous dit que le peuple connaît tout ce qui a rapport au chemin de fer canadien du Pacifique. M. l'Orateur, le peuple ne connaît rien relativement à ces \$30,000,000. Cette question n'est à l'étude que depuis quelques semaines, et les députés n'ont pas le temps de consulter maintenant le peuple au sujet d'aucune de ces questions. Ces dépenses sont devenues si considérables que le peuple semble réellement ne s'en faire aucune idée.

Depuis dix-sept ans, M. l'Orateur, depuis l'établissement de la Confédération, j'ai entendu des arguments au sujet de cette grande route nationale; tous ces discours, tous ces beaux et pompeux discours ont été faits au peuple à l'époque de la Confédération. Je les ai entendus, et j'ai toujours cru qu'ils étaient extravagants. Nous avons entendu parler de cette grande route nationale, et dire quel peuple prodigieux nous sommes. Oui, nous avons entendu dire que nous étions sur le chemin de la grandeur, que nous étions le germe d'une nation prodigieuse, et que la Confédération et le chemin de fer transcontinental allaient faire de nous une grande nation. La Confédération existe depuis dix-sept ans, et je crois que, pour ce qui est de la nationalité, ça été un fiasco: c'est là mon opinion. Je crois qu'il n'y a pas plus d'esprit national aujourd'hui qu'il n'y en avait il y a dix-sept ans, lorsque nous avons établi la Confédération. Je sais qu'il y a beaucoup plus d'esprit de parti; mais je dis que pour ce qui est des véritables principes qui constituent une nation, nous ne sommes pas plus forts aujourd'hui que nous ne l'étions alors. Je crois que l'on aurait pu assurer le succès de la Confédération. J'y étais opposé.

M. GILLMOR.

Dans des grandes questions de ce genre je veux être conséquent avec moi-même. Je croyais qu'il y avait quelques raisons d'établir la Confédération, mais je croyais que les raisons contre ce projet l'emportaient—elles l'emportaient du moins à mon avis—et je m'y suis opposé. J'ai été disposé à en tirer le meilleur parti possible, mais lorsque les honorables messieurs de la droite parlent sur ce ton ampoulé, et emploient ces phrases forcées et glorieuses, je ne les crois pas. Ce ne sont pas les chemins de fer qui forment une nation; ce ne sont pas ces grandes dépenses qui contribuent à rendre un peuple heureux et content de son sort. La chose la plus importante pour créer un esprit national, c'est de veiller à ce que les fardeaux qui pèsent sur le peuple soient aussi légers que possible; c'est là le moyen de rendre un peuple heureux. Vous pouvez, au moyen de l'excitation, faire adopter vos projets pour augmenter la taxation; vous pouvez tromper le peuple et le pays par des luttes de partis et l'excitation de partis; mais les véritables éléments qui constituent une nation n'ont pas été développés depuis l'établissement de la Confédération. Les charges qui pèsent sur le peuple, au lieu d'avoir été diminuées, ont été énormément augmentées, et nous avons marché dans cette voie avec la vitesse des chemins de fer.

On nous cite souvent les Etats-Unis, cette grande nation qui, j'ose dire, est aujourd'hui la plus grande de la terre; elle le sera du moins dans une autre décade. En 1860, la dette de cette nation, avec une population de 35,000,000 d'habitants, n'était que de \$64,000,000. C'est un peuple de progrès, mais c'était là le chiffre de sa dette nationale. Lorsque nous avons inauguré la Confédération, nous avions, avec une population de \$4,000,000 d'âmes, une dette nationale de \$70,000,000, et cette dette est aujourd'hui de près de \$200,000,000.

Je crois qu'il y a au Canada un grand nombre d'endroits où il est très agréable d'habiter. J'ai voyagé un peu dans tout le pays, et d'après tout ce que j'ai vu, je crois que la vallée d'Annapolis, dans la Nouvelle-Ecosse, est le jardin du Canada. En dépit des éloges que l'on fait du grand Nord-Ouest, il n'y a pas d'endroit dans la Confédération où j'aimerais autant à demeurer que dans la vallée d'Annapolis.

Nous continuerons de vivre ici, et nos enfants après nous, de génération en génération, mais c'est de l'extravagance et une erreur que de dire que ce pays, sous le rapport de la géographie et du climat, puisse être comparé aux Etats-Unis. Cela rend le peuple extravagant dans ses opinions, et extravagant dans ses dépenses, et lui fait entreprendre d'être ce qu'il ne deviendra pas bientôt, je crois. Notre pays ferait une excellente bordure, une excellente frange, pour une nation, et cette frange ornée pendant une très grande partie de l'année d'une belle neige blanche. Mais, malgré tout cela, nous avons d'abondantes ressources et nous pourrions devenir un peuple heureux, industriel et progressif, si nous n'augmentions pas les taxes. Mais si vous continuez à augmenter les charges qui pèsent sur le peuple, vous le mécontenterez, et, après l'excitation, il commencera à penser au paiement de la note, comme le font un bon nombre de représentants.

Les Etats-Unis avaient une population de 30,000,000 d'habitants lorsqu'ils entreprirent de construire un chemin de fer transcontinental, et je crois qu'ils n'ont pas donné beaucoup d'argent, mais qu'ils ont accordé une concession de terres. Ils avaient une population forte et prospère sur la côte du Pacifique; en un mot, il y avait là une grande nation lorsqu'on entreprit cette tâche. Avant d'entreprendre des travaux aussi immenses, ils avaient attendu qu'ils fussent capables de les exécuter. Je crois que nous nous pressons trop. Les Etats-Unis s'étaient chargés de subventionner un chemin de fer d'environ 2,000 milles de longueur; nous avons entrepris d'en construire un de 2,550 milles, jusqu'à Montréal, sans compter la distance jusqu'à la mer; et nous avons donné \$88,000,000 en argent, et 25,000,000 d'acres de terres, qui, à \$2 l'acre, porteraient la somme totale à

\$138,000,000, somme tout à fait au delà des ressources du pays. Bientôt tous nos revenus seront absorbés par le paiement de l'intérêt de notre dette publique, qui ne rapporte au trésor aucun revenu direct.

J'ai quelque expérience au sujet des classes ouvrières, au sujet du peuple qui m'a élu. Nous oublions, lorsque nous manions par millions l'argent du peuple, de penser à ceux qui doivent payer. Sur notre population de 4,000,000 d'âmes, les producteurs de la richesse publique ne forment qu'une très petite proportion. Les ministres de la couronne ne produisent pas, les classes ouvrières ont à payer leurs salaires. Les médecins, qui sont très nécessaires, ne produisent pas, et le peuple, qui travaille, doit gagner assez pour les payer. Les avocats ne sont pas, eux non plus, des producteurs—mon honorable ami le député de Queen, lui-même (M. Davies), qui est un homme très industriel, va devant les tribunaux, où il plaide, comme, par exemple, devant la commission des Pêcheries, prononce de beaux discours en cour suprême; mais il ne produit pas un seul dollar. L'intérêt de la dette publique doit être payé par ceux qui manient la pelle et le pic, par ceux qui vont sur la mer prendre du poisson; voilà les hommes qui produisent la richesse publique. Ils ont à payer non-seulement pour leur propre subsistance, mais il leur faut aussi nous faire vivre ici; ils doivent gagner assez pour payer notre \$1,000 d'indemnité, et nos frais de voyage. Tous les fonctionnaires, et cette nuée d'employés que l'on voit à Ottawa ne produisent pas un sou; si vous retranchez encore tous les avocats, les médecins, les politiciens, les désœuvrés, les professeurs, les lecteurs sur la tempérance, les parasites, cela réduit à un bien petit nombre la classe des producteurs de la richesse publique. Je ne prétends pas dire que ces hommes ne soient pas nécessaires, ou que l'on puisse s'en passer; mais, quand nous venons ici voter à droite et à gauche l'argent du public, nous devons songer à la classe qui travaille et qui paie. Je suis un travaillant moi-même; je me ressens des taxes, et je sais comment les autres s'en ressentent. Nous avons des milliers et des dizaines de milliers d'hommes qui n'ont pas un dollar d'épargne, après un rude labeur de toute l'année. Je connais un grand nombre de familles industrielles qui ont de la peine à économiser de quoi payer leurs contributions aux ministres de leur culte, et qui se passent souvent de docteurs quand elles en auraient besoin. Je ne plains pas ceux qui emploient des avocats en toute occasion. Nous devrions songer à cette classe de gens, et nous y songeons vers le temps des élections; alors nos cœurs débordent de bontés; nous jouissons de leur hospitalité, mais nous tenons plus à leurs votes.

Nous allons être très économes, et nous parlons des extravagances de chacun, excepté des nôtres. Combien nous oublions vite tout ceci après que nous sommes au parlement, lorsque nous voulons voter de l'argent à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, composée, comme elle l'est, d'hommes jouissant d'une immense fortune!

Une VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. GILLMOR : Un honorable député dit: "écoutez, écoutez." C'est, je crois, celui qui avait une haute opinion de la politique nationale, parce qu'elle ferait pondre aux poules de plus gros œufs. S'il a à compter sur le succès de la politique nationale pour ses œufs, il devrait prendre bien garde comment il vote \$30,000,000.

Nous sommes gonflés de l'idée que nous sommes plus gros que nous ne le sommes réellement, et que notre pays s'est développé plus rapidement qu'il ne l'a fait réellement. Nous croyons que nous avons la meilleure moitié de ce continent; je crois que nous ne l'avons pas; mais parce que nous croyons avoir la meilleure moitié, nous faisons des dépenses extravagantes. Je connais peu les États-Unis; cependant, je sais qu'il y a cent ans, la population de ce pays était de 5,000,000 d'habitants, tandis qu'elle est aujourd'hui de 55,000,000. Notre pays a marché de la même manière, et

sa population n'est aujourd'hui que de 4,500,000. Les immigrants du continent européen, et de l'Angleterre, de l'Écosse, et surtout de l'Irlande, doivent être bien fous, pour se diriger vers la plus mauvaise moitié de ce continent, et nous laisser dans l'oubli; ils se sont portés de ce côté, et ils continuent de le faire, et vous imposez beaucoup trop de taxes sur le peuple de ce pays pour attirer ici des immigrants. Nos efforts pour attirer ici des immigrants, sont, dans une grande mesure, répréhensibles. Nous avons ici un grand nombre de gens qui auraient été mieux dans leur pays. Les immigrants qui, de nos jours, et avec les renseignements qu'ils ont à leur disposition, ne peuvent trouver un pays meilleur que le leur, feraient mieux de rester chez eux. Je leur offrirai des facilités de venir ici, mais je ne taxerai pas le peuple de ce pays pour attirer ici des immigrants; je leur donnerai des informations, je leur dirai toute la vérité, et les laisserai juger eux-mêmes; s'ils ne peuvent se rendre ici, qu'ils restent chez eux. Nous faisons un effort contre nature pour créer une nation avant le temps. Nous taxons le peuple au delà de ses ressources, et nous poursuivons une politique qui paralysera le progrès et le développement du pays.

J'ai entendu faire des remarques au sujet d'une expression échappée à l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie). Quelqu'un avait dit que nous avons la meilleure moitié du continent, et l'honorable monsieur a dit que nous avons la plus mauvaise moitié, et l'on a commenté cela, comme si l'honorable monsieur manquait de patriotisme et ne cherchait pas à promouvoir les meilleurs intérêts de ce pays. Il a simplement dit la vérité.

Je n'approuve pas l'idée de faire connaître nos défauts à l'étranger, de donner des informations qui soient de nature à nous causer du tort; mais lorsqu'un homme parle, il devrait dire la vérité. Je dis que c'est être placé dans une position humiliante que d'être obligé de mentir lorsqu'on parle de ce pays, en le comparant avec tout autre pays; que d'être obligé de mentir pour défendre son pays. Nous, députés de la gauche, nous ne voulons pas recourir à ce moyen; non, M. l'Orateur, nous ne voulons pas mentir, et nous ne voulons pas exagérer; nous ne voulons pas faire beaucoup de choses que font les honorables députés de la droite.

Nous n'avons pas, comme eux, une majorité sur laquelle nous puissions nous appuyer, et nous ne sommes pas, comme eux, appuyés sur la caisse publique. La majorité du peuple a pensé comme eux, mais nous croyons que nous agissons honnêtement, et dans l'intérêt du peuple, et nous ne pouvons rien faire qui ne soit loyal, juste, honnête et ouvert. Oui, j'ai entendu dire que nous devenions une grande nation, grâce à la Confédération et à ce grand chemin de fer trans-atlantique—nous entendons ces discours ronflants depuis dix-sept ans. Ce pays devra donner asile à d'innombrables millions; ce chemin de fer sera construit d'un océan à l'autre—pas précisément d'un océan à l'autre dans les provinces maritimes, mais depuis le Pacifique jusqu'à un endroit quelconque sur l'Atlantique, quelque part entre New-York et Whitehaven. Cette ligne sera une grande route nationale depuis Montréal jusqu'à Port-Moody, mais arrivée dans les provinces maritimes, la grande muraille de Chine semble être effondrée, et nous ne pouvons dire où diable la ligne aboutira.

Je crois, pour ma part, que la compagnie a l'intention de se diriger vers Portland, et suivant moi le gouvernement ne devrait pas le lui permettre; je crois que le gouvernement devrait lui dire: ce chemin est une grande route, et ce sera une route d'un océan à l'autre à travers le territoire canadien. Je crois que cette entreprise a coûté assez cher, et qu'elle est assez importante pour que ceci soit décidé. La politique du gouvernement est imparfaite, si ceci n'est pas décidé. Je crois que les représentants de la Nouvelle-Écosse devraient insister sur ce point, de même que ceux du Nouveau-Brunswick. Nous ne devrions pas nous con-

tenter de ces déclarations vagues, que Saint-Andrews, Saint-Jean, Halifax et Louisbourg ont des ports splendides. La compagnie déclare que Portland a un meilleur port, et je crois que les députés de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick devraient être en état de connaître, avant de voter, l'endroit où s'arrêtera le chemin sur la côte de l'Atlantique.

Ceci me remet en mémoire une anecdote qui a été racontée dans notre législature locale, dans une occasion où l'on s'attendait à un vote passablement grave—occasion où l'honorable ministre des finances se rappelle bien. Un ou deux députés étaient un peu indécis—ils ne savaient pas dans quel sens ils allaient voter. Un spirituel fils d'Érin, qui était dans la Chambre, dit que la position lui rappelait un fait arrivé à Londres: Un homme avait annoncé qu'il allait sauter par-dessus la cathédrale de Saint-Paul. La population était dans l'attente, des dizaines de milliers de personnes s'étaient rassemblées à cet endroit. L'homme en question était également présent, mais il ne semblait pas prêt à accomplir son exploit. On lui demanda pourquoi il retardait, et il répondit: Je voudrais m'assurer qu'il y a un peu de paille de l'autre côté! Il ne se sentait pas disposé à sauter, sans qu'il eût quelque chose pour amortir sa chute.

La discussion qui se fait dans cette Chambre me rappelle cette histoire. Nous avons vu ce qui s'est passé parmi les honorables députés de la droite; nous ne pouvons nous empêcher de vous observer, et d'apprendre quelque chose de vos difficultés. Il y avait un grand saut à faire, et je crois qu'hier soir un bon nombre avaient conclu qu'il y avait de la paille de l'autre côté pour les bleus de Québec. Je demanderai maintenant aux députés de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick s'il y a de la paille pour eux de l'autre côté. Je demanderai aux députés d'Ontario s'il y a de la paille pour eux de l'autre côté. Je crois qu'en somme Québec a agi sagement, et je crois que ses représentants sont plus sages que ceux qui sautent sans avoir de la paille pour amortir leur chute. Je crois, M. l'Orateur, qu'ils sont plus sincères, parce qu'ils voient que le Canada s'endette énormément,—et, Dieu le sait, les besoins sont grands dans Québec, et la Nouvelle-Écosse n'est pas dans une position beaucoup meilleure.

Je vous dirai que j'approuve assez la conduite des représentants de la province de Québec. Ils étaient déterminés à savoir s'il y avait là de la paille, et ils savent qu'il y en a; et nous le savons également par le discours de l'honorable ministre des chemins de fer. Cette paille n'était pas là il y a trois jours; mais elle y est maintenant; le ministre des chemins de fer nous l'a dit. Je ne crois pas que c'était très magnanime ou très noble, mais lorsqu'ils voient que nous allons payer des millions, pour lesquels leur population sera taxée, je ne les blâme pas.

Quand le diable veut prendre les *tories* de Québec, il met l'appât sur l'hameçon; mais les *tories* du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et d'Ontario mordent sur l'hameçon sans appât. Cependant, ces honorables messieurs sont tous tremblants; ils ont l'espoir d'aveugler le peuple, comme ils y arriveront probablement, et comme ils l'ont déjà fait. Mais il y a une fin. "Le moulin des dieux moud lentement; mais il moud extrêmement fin," et vous paierez pour son ouvrage, si non dans ce monde, du moins dans l'autre. Qu'allons-nous avoir, M. l'Orateur, en retour de notre argent? Où sont les rapports? Nous sommes entrés dans la Confédération, il y a dix-sept ans, avec une dette de \$5,000,000 pour notre province. Cette somme avait été dépensée sur les chemins de fer du gouvernement, sur cette partie de l'Intercolonial, qui est la seule payante, et ce fut un bon placement. Notre dette publique, indépendamment de nos dépenses de chemin de fer, ne s'élevait pas à plus de \$100,000 à cette époque, et quelle en est le montant aujourd'hui? Il est de \$15,000,000. Telle est notre part de la dette nationale, et nous payons l'intérêt sur cette somme.

M. GILLMOY.

Lors de notre entrée dans la Confédération, nous avions un tarif de 12½ pour 100—et 2½ pour 100 d'impôt sur les chemins de fer. Nous avions, sous ce tarif, une liste considérable d'articles admis en franchise; presque toute la matière brute destinée à nos manufactures, toute la farine, le blé-d'inde, le gruau, le charbon, et autres produits naturels, étaient admis en franchise en vertu de ce tarif. Nous entrâmes dans la Confédération avec l'entente, tacite et exprimée, que notre tarif ne devait pas être élevé davantage. Or, quel est le résultat? Notre tarif, maintenant, est presque de 30 pour 100, et, dans l'ensemble, la liste exempte de droits a plus que doublé, si nous la comparons avec ce qu'elle était auparavant. Que retirons-nous de ce changement? Nous sommes, bien entendu, traités comme les autres provinces; mais nous avons été trompés, et la Confédération n'a pas eu pour résultat de nous faire aimer l'union. Nos charges ont été augmentées, nos taxes doublées, notre commerce entravé, et nous n'avons rien en retour. J'ai eu, l'autre soir, le plaisir d'entendre dire que le très honorable chef du gouvernement avait combattu la Confédération. Je n'ai jamais éprouvé, envers aucun adversaire, une plus chaude sympathie que celle ressentie pour lui quand j'ai appris cette nouvelle.

C'est un point brillant sur le fond de son caractère, un oasis dans le désert, qui rehausse beaucoup mon opinion sur son compte. Je désirerais qu'il eût conservé cette même manière de voir; mais il a vu, je suppose, comment les choses marchaient; il a remarqué qu'il y avait plus de paille à manger du côté de la gauche que de l'autre.

Maintenant, après toute l'attention que j'ai pu donner à cette discussion, j'en suis arrivé à la conclusion que la compagnie du Pacifique, avec toute sa richesse, n'a pas encore dépensé un seul cent de son propre argent sur le chemin qu'elle a entrepris de construire, et si elle reçoit ces \$30,000,000, ce qui lui reste à faire devant, d'après sa propre estimation, ne lui coûter que \$27,000,000, il se trouvera que l'entreprise terminée ne lui aura rien coûté.

La compagnie a reçu assez d'aide jusqu'à présent pour construire tout le chemin, et nous n'avons rien à faire avec ses autres entreprises de chemins de fer. Elle est maintenant en lutte avec le Grand-Tronc. Je ne connais ni l'une ni l'autre de ces compagnies.

J'ai entendu parler d'un homme qui faisait, un jour, une promenade à travers un bois, lorsqu'il entendit le bruit d'une bataille derrière sa voiture. Il arrêta son cheval et vit que c'était une marmotte, qui était aux prises avec un autre animal de la forêt. Le promeneur, à cette vue, dit: "Misérables, continuez à vous écorcher; c'est la première fois que je vois ainsi deux animaux aux prises sans donner ma préférence à l'un deux."

Or, cet exemple s'applique aux deux compagnies. Je n'ai de préférence ni pour l'une ni pour l'autre. Laissez-les se quereller. Lorsqu'elles auront jeté le peuple dans l'embarras; lorsqu'elles l'auront fait taxer autant que possible, elles conclueront, comme le mari et la femme, qu'il vaut mieux, en définitive, s'apaiser; mais, en attendant, elles vous auront tous tondus. Le moins, par conséquent, nous aurons à faire avec ces deux compagnies, le mieux ce sera. Bien que ma sympathie ait été jusqu'à présent pour la compagnie du Pacifique, j'avoue maintenant que je me rapproche un peu du Grand-Tronc.

Lorsque deux adversaires sont aux prises et qu'une tierce-partie intervient en faveur de l'un d'eux, ce n'est pas ce que l'on appelle franc-jeu.

J'ignore comment l'on aurait pu, à l'étranger, faire tort au crédit de ces messieurs du Pacifique, si leurs ressources et leur crédit sont ce qu'ils nous représentaient quand ils ont signé ce contrat avec nous. Nous, représentants du peuple, avons bien peu d'influence chez nous; mais il paraît, d'après vos prétentions, que nous en avons beaucoup ailleurs; que nos discours, prononcés ici, influent considérablement sur les marchés du monde.

Je n'ai jamais pensé que mes propres discours aient pu produire beaucoup d'effet dans ce sens, et je ne crois pas, non plus, qu'aucun de ceux de mes collègues ait, en quoi que ce soit, affecté le crédit de cette compagnie.

Je ne voudrais pas, du reste, que cette compagnie échouât, et je désirerais même lui accorder toute l'assistance possible. Bien que je sache que le contrat avec cette compagnie soit mauvais; bien qu'il pèse cruellement sur le peuple en lui soutirant tant d'argent et de terres, je n'ai pas de ressentiment à l'égard de la compagnie, et mon mécontentement est exclusivement contre ceux qui ont passé ce contrat.

J'ai entendu, l'autre soir, les discours de mon honorable ami, le député de King, N.-B. (M. Foster). Ce dernier, sans aucun doute, est un orateur très abondant. Savoir parler est un art; mais c'est un de ces arts que l'on peut apprendre comme à jouer du *banjo*, et mon honorable ami a su l'apprendre jusqu'à la perfection. Je ne lui envie pas son habileté; mais je me suis quelque peu offensé en l'entendant critiquer, comme il l'a fait, le discours de notre honorable chef. C'est un grand lecteur, et il doit aimer la lecture s'il a lu trois fois un discours de trois heures. Bien qu'il ait lu trois fois le discours du chef de l'opposition, il n'y a trouvé, nous a-t-il dit, que des "peut-être" et des prédictions. Je crois que l'honorable monsieur a plus de discernement que cela. Quand il nous a dit qu'il avait lu ce discours une première fois sans y trouver autre chose que des "peut-être" et des prédictions, j'ai pris cela pour de l'extravagance; quand il nous a dit qu'il l'avait lu une seconde fois, pour n'y rencontrer que ce qu'il avait d'abord trouvé, cela m'a paru être une autre exagération; mais sa prétention qu'il a lu ce long discours une troisième fois sans y trouver autre chose, m'a fait conclure que son assertion n'était qu'une fausseté monstrueuse. Or, si les menteurs ont leur place dans le lac

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. GILLMOR: Je pense que je vais me trouver dans l'ordre. Si je ne le suis pas, ôtez-moi la parole et je ferai mes excuses. Je disais donc que si les menteurs ont leur place dans le lac dont les ondes sont des flammes et du souffre, je plains les menteurs. Je n'ai pas besoin de me poser comme l'avocat de mon honorable ami et de mon chef; mais nous pensons qu'il est un très respectable chef, et nous savons aussi qu'il ne parle pas durant trois heures pour ne dire que des "peut-être" et ne faire que des prédictions. Ses discours à mon avis, sont très approfondis.

L'honorable député de King, N. E. (M. Woodworth), s'est plus rapproché de la vérité, quand il nous a représenté l'honorable chef de l'opposition comme s'attaquant à tout, même à une plume; mais il ne manque jamais son but. Mon honorable ami ne devrait pas recourir à ce genre d'argument. Nous ne voulons pas flagorner nos chefs, et lécher leurs oreilles, comme l'ont prétendu certains députés, et comme le font certains amis du présent gouvernement. Nous n'avons pas de ces rapports avec le sexe masculin; mais nous respectons et supportons nos chefs, à cause de leur valeur intellectuelle et morale.

Lorsque l'honorable député de King, N. B. (M. Foster), nous parlait de l'étude qu'il avait faite d'un discours du chef de l'opposition (M. Blake), je n'ai pas cru qu'il avait cherché la vérité; mais, comme le balayeur, qu'il n'avait songé qu'aux chiffons.

L'oiseau de proie plane dans les airs sur les ailes du vent, explorant les paysages sous lui, sans en voir et admirer les beautés.

Les monts et les vallées, les champs verdoyants, les pelouses fleuries n'ont pas d'attraction pour le vautour; mais, si dans quelques coins ombreux, ce dernier découvre une charogne, les restes putrides d'un cheval mort, il s'abat immédiatement, y plonge son bec jusqu'aux yeux, et festine dans la putridité. Tel a été le rôle de l'honorable député de King en lisant le discours du chef de l'opposition. J'ai lu

les discours des principaux députés de la droite; j'y ai trouvé nombre d'arguments, beaucoup d'éloquence, et je ne voudrais pas les déprécier, ayant assez à m'occuper de moi-même.

Ceux qui occupent les premiers sièges, des deux côtés de la Chambre, sont des hommes capables, et il ne convient pas au député de King, avec son expérience, de critiquer, comme il le fait, le discours de l'honorable chef de l'opposition.

Je m'aperçois que j'ai trop abusé de votre patience, bien que, si j'épuisais toutes les notes que j'ai prises, je pusse vous parler jusqu'à demain. Je me contenterai donc de déclarer que je voterai pour la motion qui est devant la Chambre, parce que je la crois raisonnable, et je voterai contre la résolution de prêter \$30,000,000 à la compagnie.

M. HOMER: Après les savants discours que nous avons entendus, il reste peu à dire. Quant au côté financier de la question, le gouvernement reçoit de la compagnie une garantie de \$5 pour chaque dollar qu'il prête à la compagnie, pour la mettre en état d'achever cette entreprise gigantesque en deux années au lieu de sept.

Il y a un point sur lequel je désire attirer particulièrement l'attention, et je ne crois pas qu'aucun orateur précédent l'ait traité au cours de ce débat. Je veux parler des immenses bénéfices que retireront naturellement les jeunes industries de cette Confédération de leurs prochaines relations avec les marchés du Japon, de la Chine, de l'Inde, de l'Australie et des nombreuses îles de l'océan Pacifique, ainsi qu'avec toute la côte ouest de l'Amérique, s'étendant des détroits de Behring au cap Horn, et contenant, en tout, une population de 700,000,000 d'âmes.

Voilà une raison, outre les autres considérations que l'on a fait valoir durant le débat, pour laquelle nous devons construire le chemin de fer du Pacifique aussi rapidement que possible. Le jour où le premier train direct du Pacifique canadien reliera l'océan Pacifique à l'océan Atlantique, sera pour la Confédération du Canada comme la découverte d'un nouveau continent déjà très avancé en industries et en civilisation.

Voterons-nous ces résolutions; achèverons-nous cette grande entreprise nationale en deux années; ou les rejeterons-nous, et l'achèvement de cette entreprise sera-t-il renvoyé à une date indéfinie? En adoptant les résolutions, nous ouvrirons de nouveaux marchés aux producteurs de notre pays; nous donnerons de l'emploi au peuple et assurerons la prospérité à toute la Confédération; tandis qu'en les rejetant, c'est la ruine et la misère qui fondront sur nous.

En construisant ce chemin en cinq ans, depuis le commencement de sa construction, nous montrons au monde que nous avons achevé une œuvre d'une grandeur dépassant tout ce qui a été exécuté jusqu'à présent par les nations les plus puissantes et les plus riches de l'univers. Cette œuvre nous donnera, aux yeux des nations étrangères, une importance que nous n'aurions pu, autrement, acquérir avant un siècle, et sera aussi, dans les âges, comme un monument de la vigueur de cette jeune Confédération. Enfin, en accordant les sommes demandées dans ces résolutions, qui permettront à la compagnie du Pacifique d'exécuter sa gigantesque entreprise, le présent gouvernement manifeste son intention de remplir, autant que possible, les conditions de l'union avec la Colombie-Britannique.

M. COOK: Je n'ai aucun doute que les honorables députés de la droite désireraient voter, vu qu'il est déjà tard, et que cette discussion dure depuis nombre de jours; mais je ne puis laisser passer cette occasion sans exprimer mon opinion. Il y a quelques jours, en discutant cette question, l'honorable député de Lincoln (M. Rykert), s'écartant du sujet, désigna deux honorables députés de la gauche, comme ayant de grands intérêts dans le Nord-Ouest. C'étaient les honorables députés de Kingston et de Perth-Sud.

L'honorable député de Lincoln a déclaré que c'était en parcourant toute la *Gazette Officielle* qu'il avait fait cette découverte.

Or, ces honorables messieurs m'ont dit que leurs intérêts, dans le Nord-Ouest, se bornaient à \$1,000 chacun dans le stock d'une compagnie composée d'une clique tory.

Assurément, ils ont eu plus de confiance dans les membres de cette corporation que j'en aurais eu moi-même. On n'aurait jamais pu m'induire, sous aucunes circonstances, à placer dans le Nord-Ouest un seul dollar dans une entreprise de cette nature—non pas parce que cette région ne soit sûre pour y placer des fonds, mais parce que je savais que les hommes formant cette compagnie, auraient eu la part du lion, tandis que j'en serais sorti plus pauvre qu'avant.

L'honorable député de Lincoln a, de plus, déclaré qu'il avait visité tout le Nord-Ouest, qu'il avait trouvé ceci et découvert cela; mais il a oublié de dire à la Chambre qu'il avait aussi trouvé une limite à bois, de grande valeur; qu'il l'avait vendue pour une forte somme; qu'il l'avait obtenue du présent gouvernement à raison de \$2.00 le mille carré, et qu'il l'avait revendue de \$100,000 à \$200,000. Or, cet argent, sans cette transaction, eût été versé dans le trésor public, et il aurait servi à la compagnie du Pacifique pour la construction de son chemin.

Il y quelques années, cette compagnie du Pacifique, ou le syndicat d'alors, demanda au gouvernement de construire notre route transcontinentale. Un autre syndicat fit aussi pour le même chemin, une soumission basée sur des conditions meilleures, exigeant moins d'argent et moins de terres. Mais, M. l'Orateur, le caractère de ce dernier syndicat fut fausement représenté par les honorables députés de la droite, entre autres, le ministre des chemins de fer et le député de Cardwell—ce dernier qui voudrait devenir ministre, mais qui ne réchauffera jamais les bancs du trésor—siégeant pour un collège électoral par la grâce du chef du gouvernement.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. COOK: Cet honorable député a ainsi parlé. Toutefois, je ne désire pas enfreindre les règles de la Chambre. Si j'ai dit quelque chose de mal, je suis prêt à le retirer.

M. l'ORATEUR: Des honorables députés, durant les sessions précédentes, ont été rappelés à l'ordre pour avoir dit qu'un député siégeait en cette Chambre par la grâce d'une autre personne.

M. COOK: Un certain nombre de ceux qui formaient le dernier syndicat, avaient été membres du parlement, mais subséquemment défaits. L'honorable député de Cardwell a pensé que c'était un crime; il a cru qu'un homme ayant déjà siégé dans cette Chambre, ne pourrait plus s'engager dans aucune entreprise s'il avait été battu aux polls. Ce candidat battu serait devenu incapable de faire aucune chose. Eh! bien, remontons à quelques années en arrière, et examinons le dossier de l'honorable député de Cardwell lui-même.

Je trouve dans le *Parliamentary Companion* de cette Chambre que cet honorable député a été défait à diverses reprises. Il fut défait dans une élection pour l'Assemblée législative de la province d'Ontario, dans Wentworth-Sud, en 1867. Il s'offrit de nouveau aux électeurs de la cité de Montréal, dans le Bas-Canada, où il résidait, et il y fut battu. Il brigua les suffrages des électeurs de Montréal en 1876, et fut de nouveau rejeté. Il vint ensuite dans Ontario, croyant peut-être que c'était une meilleure place. Là, il n'était pas si bien connu, et il se présenta dans le comté de Prescott; mais il fut de nouveau défait. J'ignore donc ce à quoi pouvait penser l'honorable député, lorsqu'il maltraitait d'honorables messieurs, qui furent successivement élus et défaits aux polls.

Je me souviens qu'un jour le *Mail*, l'organe du parti, qui parle toujours si véridiquement et si clairement, annonça que j'étais battu dans Simcoe-Nord; que mon adversaire, M. McCarthy, était élu par une petite majorité de 50 voix dans un collège électoral enregistrant 6,000 votes, et que je n'accrocherais plus jamais mon chapeau au clou, qui me

M. COOK.

fut, une fois, assigné dans le corridor. Mais les prédictions de ce journal furent semblables à bien d'autres lancées par quelques honorables messieurs de la droite. Je suis encore ici, et pour y rester.

On a dit que les hommes formant le second syndicat étaient pauvres. Le ministre des chemins de fer nous a déclaré qu'après avoir parcouru toute la circulaire publiée par M. Dun Wiman, il pourrait à peine en indiquer un, valant un dollar. Il a, toutefois, découvert, au moyen du microscope, que l'un des membres de ce syndicat possédait à peu près \$600. C'est, du moins, le rapport publié par les journaux. Je n'ai pas consulté le *Hansard*, et je ne présume pas que je trouverais là ce rapport, parce que certains honorables députés expriment, quelque fois, des opinions, qui sont ensuite rapportées dans le *Hansard*, après avoir été corrigées de façon à les rendre méconnaissables. C'est comme un bill qui passe en comité; lorsqu'il en est sorti, le proposant ne le reconnaît plus, lui-même, à moins de l'avoir suivi dans ses diverses phases. Je mentionnerai quelques-uns des noms de ceux, qui formaient ce syndicat. Je n'entends pas, M. l'Orateur, déprécier le premier syndicat. Je ne m'objecte pas à ce que ce dernier se soit efforcé d'obtenir le contrat du Pacifique, parce que c'était un bon marché. Si ce marché était exécuté d'après les principes qui président aux affaires ordinaires, le premier syndicat ne serait pas ici aujourd'hui, demandant au parlement un prêt de \$30,000,000. Mais je reviendrai sur ce point. On a dit que le premier syndicat se composait d'hommes très riches. Cette déclaration fut faite, l'autre jour, par mon honorable ami de Norfolk-Nord; mais je n'en sais rien, moi-même. Si les avancés de ce dernier sont exacts, l'un des membres de ce syndicat se serait enrichi d'une manière qui laisse à désirer, disposant de moyens par lesquels la fortune se bâtit très rapidement. Je ne connais rien de cela. Je ne voudrais rien dire contre le caractère de M. Stephen, et il peut le faire que ce ne soit pas le cas. Mais, si la chose est vraie, ne serait-il pas du devoir du gouvernement de s'en enquérir, et de ne pas mettre un homme de ce caractère à la tête d'aucune corporation à laquelle on propose de donner aujourd'hui une somme d'argent aussi considérable?

Quels sont ceux qui faisaient partie du second syndicat?

D'abord, M. l'Orateur, nous avons des hommes représentant la cité de London, la cité de Hamilton, et ensuite M. Hendrie.

C'était une association *grit*.

Ce second syndicat se composait, dit-on, d'hommes dépourvus d'habileté commerciale, dépourvus d'argent et d'appétitudes d'aucun genre. Pourquoi ramasserait-on des pauvres dans la rue pour les placer dans une position de pouvoir réaliser des sommes d'argent considérables?

Or, M. Wm. Hendrie, de la cité d'Hamilton, est reconnu comme l'un des hommes de chemins de fer les plus heureux de la Confédération. M. Hendrie n'est pas un conservateur de la trempe actuelle; mais un tory sang-bleu de la pire espèce, et il faisait partie du second syndicat. Il y avait, de plus, dans cette association, M. John Stuart, homme d'une grande habileté et d'une grande richesse; puis, M. Proctor et M. A. T. Wood. Je voudrais voir les honorables députés de la droite se lever pour nous dire que tous ces hommes n'avaient pas l'habileté voulue; qu'ils n'étaient pas des hommes de chemins de fer; qu'ils ne possédaient pas les moyens d'exécuter un contrat aussi immense que celui du Pacifique. Quant à moi, je dis qu'ils en avaient probablement autant que les messieurs qui ont obtenu le contrat.

Nous avons encore, dans le second syndicat, M. Jas. Maclaren, de Buckingham. Ce dernier ne vaut pas grand-chose, peut-être. Non, sa fortune est seulement de six à huit millions; mais ceci ne veut rien dire pour les honorables députés de la droite. M. Maclaren doit être un grand millionnaire, valant beaucoup plus que le montant auquel je viens de l'estimer.

Le second syndicat renfermait encore dans son sein M. Allan Gilmour, autre homme sans argent, malheureux en affaires, et encore un pauvre ; mais nous découvrons que s'il n'est pas millionnaire, il l'est de très près.

Je pourrais continuer à parler d'autres messieurs, qui composaient le second syndicat. Ils sont parsemés depuis la partie ouest de la province d'Ontario jusqu'à la mer. Quels sont ceux que nous rencontrons à ce dernier endroit ? Nous y trouvons un homme, qui, j'en suis peiné, a eu assez de confiance dans la politique nationale pour construire une filature de coton, qui coûte \$1,000,000. Cet homme est M. Gibson, appartenant, lui aussi, à cette association de pauvres, dont l'honorable ministre des chemins de fer parlait.

Bien entendu, ces hommes ne sont pas aussi riches que le ministre des finances, ou le ministre des chemins de fer, parce qu'ils n'ont pas eu l'occasion de faire l'argent sur une aussi grande échelle qu'eux.

Nous avions encore, dans le second syndicat, M. Ross, le même qui a été applaudi hier soir. Les applaudissements ont éciaté quand il exécuta cette culbute ; quand il foula aux pieds le même programme qui le fit élire ; quand il s'est contredit lui-même. Alors, il s'est trouvé un grand homme, et le ministre des chemins de fer l'a applaudi, aujourd'hui, pour cette volte-face.

Pourquoi M. Ross n'était-il pas, en premier lieu, aussi bon qu'aujourd'hui ? Je crois qu'il était bien meilleur qu'aujourd'hui sous plus d'un rapport.

Les messieurs qui composaient le second syndicat, moi excepté, étaient des hommes riches, habiles, bien posés en matière de chemins de fer, comme en matière commerciale. J'ose dire que si ce contrat leur eût été donné, ils ne seraient pas venus, ensuite, frapper à la porte du parlement pour en obtenir de l'assistance. Ils auraient exécuté le contrat judicieusement et économiquement, et ils ne seraient pas allés chercher des *Yankees* des États-Unis pour travailler au chemin du Pacifique.

Non, M. l'Orateur, je ne suis pas de ceux qui déprécient les Américains, ni de ceux qui s'opposent à ce qu'ils viennent en ce pays. Mais lors de l'introduction de la politique nationale, le cri, du côté de la droite, était "le Canada pour les Canadiens !" Nous avons entendu ce cri, sortant de la foule des politiciens de louage, d'un bout à l'autre de la Confédération : "Le Canada pour les Canadiens ; chassez les *Yankees*, nous n'en voulons pas ici."

Nous subissons, maintenant, M. l'Orateur, une grande dépression. Nos amis de la droite disent : "La dépense de la somme demandée pour le Pacifique allégera cette dépression."

Mais ce résultat n'est pas obtenu, parce que cet argent, gagné par des Chinois, prend la direction de la Chine ; il est gagné par des mohicans et des hommes appartenant aux diverses nationalités du pays. Nous, Canadiens, n'en avons pas le bénéfice. Le résultat, c'est une crise commerciale, et pourquoi ?—A cause de la politique injudicieuse des messieurs de la droite—non-seulement à cause de la politique nationale par laquelle ils ont soutiré des pauvres ouvriers le dernier cent possédé par ceux-ci ; mais aussi parce qu'ils n'ont pas d'ouvrage à donner à ces derniers.

Voyez la cité de Toronto, aujourd'hui, et que trouverez-vous ? Voyez les cuisines pour les pauvres par tout le pays. Pourquoi l'honorable premier ministre n'établit-il pas aujourd'hui ces sortes de cuisines ?

Quand il était chef de l'opposition, il avait une de ces cuisines ; mais il ne s'intéresse pas autant, aujourd'hui, au sort des pauvres. Et comme l'a fait remarquer mon honorable ami qui vient de prendre son siège : "Oh ! comme les pauvres sont aimés par eux en temps d'élection !"

Je n'ai pu m'empêcher, M. l'Orateur, de jeter un regard sur la droite, quand mon honorable ami a laissé échapper cette exclamation. J'ai voulu voir les visages souriants de ces honorables députés, qui siègent ici, je le présume, M.

l'Orateur, par la grâce des ouvriers. Ces pauvres ouvriers se trouvent sur toute la surface du pays, ne gagnant presque rien, et l'on engage des hommes, aujourd'hui, pour les chantiers, à raison de \$10 par mois.

Il y a seulement quelques jours, en me rendant au Parlement, je rencontrai un homme qui avait précédemment travaillé pour moi. Il me dit : J'ai sollicité et mendié tout l'hiver pour me trouver une seule journée d'emploi. J'ai une femme et six enfants. Je n'ai pas été capable de me trouver de l'ouvrage pendant l'hiver ; mais, finalement, j'ai réussi à me faire employer ici, pendant une semaine, au pelletage de la neige autour des édifices parlementaires." Je lui dit : "Qui vous a procuré cet emploi ?" "Je l'ai obtenu par l'influence de M. Skead. M. Skead est un de mes amis." Je repris : "Vous ne pouviez avoir un meilleur ami, et je suis sûr qu'il vous assistera durant l'hiver."

Quelques DÉPUTÉS : Écoutez, écoutez.

M. COOK : Les honorables messieurs qui crient : écoutez, écoutez, font bien de le faire devant cette Chambre, parce qu'ils n'auront pas cette chance au prochain parlement. Ces \$30,000,000 de subvention, et les taxes qui étraient les ouvriers vous retiendront chez vous.

J'ai été très satisfait des éloges que l'on a faits de la présente compagnie, éloges venant invariablement d'honorables messieurs de la droite, depuis le ministre des chemins de fer jusqu'au député de Lincoln (M. Rykert). Ils ont tous parlé, dans les termes les plus élogieux, des membres de cette compagnie. D'après eux, ces derniers sont des hommes de réputation et de position, des hommes habiles, et, par-dessus tout, des hommes de caractère, en un mot, de braves gens. Parmi les honorables députés qui étaient dans ce parlement, en 1878, quels sont ceux qui ne se souviennent pas d'avoir vu l'honorable Donald A. Smith dénonçant, de son siège, ces messieurs de la droite, à cause du scandale du Pacifique ? Que pensait-on de lui alors ? Que lui dit le premier ministre actuel, en le rencontrant dans les corridors de cette Chambre ? Je suis sûr, M. l'Orateur, que vous me considéreriez comme sortant du décorum parlementaire, si je me servais du même langage aujourd'hui. Il menaçait de frapper cet homme et de l'envoyer dans un endroit où il se serait fait griller par la chaleur. Mais aujourd'hui, c'est un gentil garçon, un homme d'une incontestable habileté et d'un caractère moral. Je ne sais pas si le mot de "lâche," lancé d'un député à l'autre, est parlementaire ; mais en consultant les *Débats* de 1878, j'ai trouvé le passage dans lequel l'honorable ministre des chemins de fer appliquait à M. Smith cette épithète, trois fois successivement, et, sans doute, sans respirer.

Voici maintenant l'opinion de M. Smith sur ces messieurs.

Il a déclaré, dans une certaine occasion, qu'ils étaient un tas de menteurs, et ceux-ci, à leur tour, lui renvoyèrent la même épithète. Cette épithète fut ainsi envoyée et renvoyée, et je ne doute pas, bien que personne ne me l'ait dit, que M. Smith ait sur ces messieurs la même opinion aujourd'hui que celle qu'il avait alors. Mais il a eu sa revanche, le temps l'amène toujours. Les magnifiques discours prononcés par ces messieurs et les dons à lui faits, bien qu'il fût, il y a quelques années, le plus mauvais sujet de la création, établissent aujourd'hui qu'il est un excellent homme, et ils ont rempli sa bourse de l'argent du pauvre peuple.

Mais j'oubliais le second syndicat. Le chef de cette compagnie était sir W. P. Howland, de la cité de Toronto, un monsieur que ces hommes de la droite ont dénoncé, avec ses compagnons, comme étant indigne de considération, et méritant d'être jeté au panier. "Qu'avons nous besoin d'un être de cette espèce ? Jetez-le au panier."

Quelle estime le premier ministre avait-il pour lui, à une certaine époque ? Il occupa l'un des bancs du trésor, comme ministre des finances. Il occupait cette position et possédait la confiance la plus entière du chef du gouvernement,

Après la Confédération, il eût l'honneur d'être nommé lieutenant-gouverneur de la province d'Ontario; mais cette charge est descendue au niveau d'un espèce d'affermage politique.

Que pensait de M. Smith l'honorable député de Cardwell (M. White)? Ce dernier voudrait-il consulter son journal? Voudrait-il consulter cette feuille, qui, tantôt dit la vérité, tantôt le contraire? Quelquefois, cette feuille vilipende à propos, et d'autres fois, sans aucune raison. Mais, à cette occasion, M. Smith a été vilipendé par elle, et quand M. Smith se rendit à son bureau, et rencontra l'honorable député de Cardwell, face à face, ce dernier n'eut pas le courage de déclarer qu'il prenait la responsabilité de son article. La seule excuse qu'il fit est celle-ci: "Les exigences de parti obligent quelquefois un homme à dire ce qui n'est pas rigoureusement correct."

L'honorable monsieur est très fécond en expédients politiques, il n'y a pas de doute, et je le sais. Aimerais-il que je lui lise ce qui est rapporté? Je ne voudrais pas prendre inutilement le temps de la Chambre en faisant la lecture d'autant de balivernes, dont ce journal se remplit tous les jours. Après le rejet du second syndicat et l'acceptation du premier, ou l'organisation d'une compagnie en vertu d'un acte du parlement, nous voyons, après trois années seulement, les hommes de ce syndicat, que l'on avait dit si riches, et à qui les honorables députés de la droite avaient fait une si haute réputation, revenir à nous. Et pourquoi? Ils demandent \$30,000,000 de plus. Qu'est-ce que cela signifie? J'ai sous la main un journal publié dans la cité de Montréal, un journal qui supporte presque toujours, invariablement même, je crois, le parti conservateur. C'est un journal catholique romain, publié dans les intérêts de la population catholique de Montréal. Dans un de ses articles nous lisons ces mots relatifs au premier syndicat: "Le parlement fédéral n'aurait jamais dû accorder à ces hommes des fonds publics qu'ils dissipent à faire des achats de terres dans lesquels les ministres sont intéressés."

Qu'est-ce que cela signifie? Cette insinuation se rapporte au cabinet, à l'un ou plusieurs de ses membres.

Si c'est un mensonge, ou une calomnie, ceux-ci devraient recourir à des procédés judiciaires contre le journal qui s'en rend coupable. Si cet article n'est pas vrai, ils devraient se défendre; ils devraient traduire devant les tribunaux le journal, comme fit l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), lorsqu'un journal de Lambton le diffama. L'honorable député de York-Est poursuivit le journal diffamateur et le fit punir.

C'est une accusation sérieuse; la part d'où elle vient n'a pas d'importance particulière; mais l'on sait qu'à part du rédacteur du *Post*, il y a plusieurs autres personnes qui pensent de la même manière. Je regretterais de me trouver du nombre, parce qu'il me semble incroyablement que des hommes occupant des positions d'une telle importance et d'une telle responsabilité, pussent s'abaisser à de tels actes. Quelles que soient leurs tentatives avant la Confédération, à présent que nous sommes unis, ils devraient s'élever au-dessus d'actes de cette nature.

Nous ne devrions pas avoir de scandales parmi les membres qui siègent sur les bancs du trésor, ni parmi les autres députés. Mais un changement s'opérera quelque'un de ces jours. L'atmosphère se purifiera. Si nous attendons trois années de plus, il est certain que cela viendra.

Certains honorables députés de la droite poussent le débat avec une précipitation qui manque de convenance. On nous a proposé des résolutions. Personne ne connaissait rien de ces résolutions jusqu'à la convocation du parlement, et nous n'avons pas eu l'occasion de les discuter devant nos commettants. Si nous eussions connu le projet il y a un an, lors de l'élection, nous aurions pu le discuter et obtenir sur son mérite le verdict du peuple. Que nous ont dit les honorables ministres avant la dissolution des Chambres? Cette dissolution est venue une année avant le temps. Pour

M. COOK

quoi cela? Parce que, disaient-ils, des capitalistes offraient de s'établir dans le pays et de placer une couple de millions (\$2,000,000) dans l'industrie.

Nos ministres trouvaient à propos d'accorder à la politique nationale un autre terme de cinq ans. Je n'ai pas vu les \$2,000,000, et les honorables députés de la droite ne les ont pas vus plus que moi, mais, au contraire, des millions sont sortis du pays, de la caisse de notre gouvernement, pour passer au syndicat et aux Etats-Unis. Je n'ai aucun doute, M. l'Orateur, que certains honorables messieurs aiment à en finir au plus vite; mais je puis leur dire que les députés de la gauche ne se sentent pas aussi pressés. Ceux-ci veulent se renseigner; ils désirent connaître exactement l'objet pour lequel l'argent sera dépensé.

D'honorables messieurs de la droite peuvent siéger sur les bancs de devant et fermer les yeux; ils peuvent croire que nous fermerons nos yeux comme eux et que nous nous conduirons en aveugles. Nous n'aimons pas le mouvement à tâtons.

Nous avons deux rapports du président de la compagnie, qui paraît être un écrivain politique. Ce monsieur écrit constamment des lettres et met toujours le pied sur le terrain politique. Dans son rapport de l'année dernière, il nous a dit qu'il faudrait telle somme pour construire le chemin. Il a fait un autre rapport cette année, et il y a une différence de \$24,000,000 entre les deux rapports. Ceci est pure bagatelle sans doute, mais le peuple commence à penser qu'il y a quelque chose de louche, comme le faisait remarquer celui qui a parlé avant moi. On commence à s'apercevoir que tout ne marche pas bien. Je le demande aux honorables messieurs siégeant sur les bancs du trésor, et il y en a parmi eux qui entendent les affaires, bien que leur nombre ne soit pas grand, je le demanderai même à quelques députés siégeant plus en arrière et qui, je crois, en savent beaucoup plus en matière d'affaires—je demanderai aux hommes d'affaires, si vous donnez une entreprise quelconque à un homme et si, lorsque l'entreprise est à peu près à moitié terminée et lorsqu'il a fait la partie la plus facile des travaux, il vient vous trouver et vous demande de doubler le prix convenu, lui donneriez-vous tout bonnement le montant qu'il demande sans examiner ses livres?

Un DÉPUTÉ: Oui, si l'homme veut donner des garanties.

M. COOK: Des garanties! Je suppose que l'honorable ministre des chemins de fer prend les gens du pays pour des fous. On a jeté de la poudre aux yeux du peuple une ou deux fois, mais le peuple commence à s'apercevoir des faits et gestes de ces honorables messieurs. Il s'aperçoit des moyens dont se servent les honorables messieurs pour remporter l'élection dans un collège électoral, et il leur sera impossible de réussir de nouveau. Mais, que feriez-vous? Tout homme, à moins qu'il ne soit fou, examinerait les livres, s'enquerrait avec soin des affaires de l'entrepreneur, les scruterait, et s'il n'exécutait pas les conditions du contrat tel que convenu, il lui enlèverait l'entreprise. Maintenant, dans mon humble opinion, le plus tôt on se débarrassera de ces hommes, le mieux ce sera pour le pays. Ils recevront \$30,000,000, mais ils n'exploiteront pas le chemin tel qu'on avait l'intention de l'exploiter.

Quelles raisons avons-nous de croire qu'ils le feront? Tout homme de jugement ayant quelque connaissance du chemin ou du pays qu'il traverse, sait très bien que le chemin ne rapportera aucun profit d'ici à de longues années. Non-seulement les ressources de la compagnie, mais encore probablement celles du gouvernement, pour payer les déficits qui résulteront constamment, d'année en année, de l'exploitation du chemin. Je ne crois pas, comme certains honorables messieurs semblent le croire, que ce chemin de fer rapportera des profits dès le début. Le Grand-Tronc a été construit dans un pays bien dépeuplé, attirant le commerce des villes et des cités, de Québec et Windsor, et Sarnia et

Pointe-Edouard, jusqu'à Chicago. Mais jusqu'à cette époque quel argent avait-il rapporté à ses actionnaires ? Pas un sou ; jamais il n'en rapportera. On me dit que mon honorable ami qui m'interrompt ne fait pas grand usage d'eau ni de whiskey. La raison en est peut-être que les poules n'aiment pas l'eau. Elles restent toujours dans la cour de l'écurie.

Je dis que cette compagnie est une compagnie incapable. Je le dis avec connaissance de cause, et je dis de plus qu'elle est extravagante. Je dis que la façon dont elle est administrée est quelque chose d'inouï dans le pays. On a dit en plusieurs occasions qu'elle ne savait jamais ce qu'il lui fallait, excepté lorsque le besoin devenait immédiat, et alors ce qu'elle achetait lui coûtait le double du prix qu'elle aurait payé si elle s'en fût occupé à temps. Nous avons maintenant dans le pays toutes les manufactures qu'il nous faut pour produire tout ce dont le pays a besoin. Les honorables messieurs de la droite ont construit un mur de Chine autour du Canada, de sorte que nous pouvons vivre par nous-mêmes. Maintenant, combien ces hommes apportent-ils des Etats-Unis ? Un conservateur m'a dit hier en cette enceinte, qu'au moins les deux tiers et peut-être les trois quarts des locomotives et du matériel de roulement de ce chemin, venaient des Etats-Unis. Mon honorable ami du comté de Groy, qui a parlé ce soir, a dit quel serait l'effet produit sur les provisions en ce pays. Mais, M. l'Orateur, ils font venir presque toutes leurs provisions des Etats-Unis. L'honorable monsieur n'a guère raison de se vanter, parce que son comté ne peut subvenir à ses propres besoins. Ils ont eu beaucoup de gelées dans son comté, et peu de blé à vendre.

M. SPROULE: Tout ce que j'ai à dire à l'honorable monsieur, c'est que ce comté a surpassé tous les autres d'Ontario, pour le blé, à la dernière exposition provinciale.

M. COOK: Est-ce qu'on y a exhibé du blé gelé ?

M. SPROULE: Le blé a gelé dans toutes les parties du pays.

M. COOK: Il n'a pas gelé chez nous, car nous entretonons chez nous une chaleur très considérable, et nous n'avons jamais rien de tel. Mais, M. l'Orateur, nous ne devons plus avoir ni gelées, ni scarabées, ni punaises, ni cousins, ils devaient être exterminés par la politique nationale. Cependant l'honorable député avoue qu'il y a eu des gelées dans son comté. Pourquoi ne s'adresse-t-il pas au chef du gouvernement pour se faire exempter de ces maux. Lorsque je passerai dans ce comté, je dirai aux gens qu'il ne s'est pas adressé au chef du gouvernement pour lui faire arrêter la gelée et lui faire préserver le blé.

Cette compagnie a construit un chemin pour aller à Algoma-Mills. Je connais ce pays tout aussi bien que je connais cette enceinte législative. Je connais ce dont je parle, et je puis assurer mon honorable ami l'honorable ministre des chemins de fer que s'il veut aller par là et choisir l'endroit le moins convenable pour un havre sur la rive nord du lac Huron, il pourrait choisir Algoma-Mills. Une personne qui s'y entend m'a affirmé que cela coûtera \$1,000,000.

Si l'on s'était arrêté à 20 milles à l'est de cet endroit, on aurait trouvé le plus beau port du monde, un port qui aurait pu contenir tous les grands navires de la compagnie. Mais elle n'a pas voulu s'arrêter là. Et pourquoi ? Dieu le sait, mais moi je n'en sais rien. Elle a traversé la rivière des Espagnols, qui est une rivière considérable et sur laquelle il en coûtera beaucoup pour construire un pont. Elle s'est rendue à huit milles au delà et s'est subitement arrêtée. Et pourquoi ? Je suppose que la Chambre se souvient que le Grand-Tronc a fait dévier sa ligne pour aller à Point-Edward, afin de faire l'affaire d'un ami politique du gouvernement. Je dis qu'un ami politique du gouvernement et un membre de cette Chambre a des propriétés à Algoma, et qu'il les a vendues à un prix énorme.

Quelques DÉPUTÉS: Nommez-le ! nommez-le !

M. COOK: Je dis que si les scandales qui ont eu lieu entre le gouvernement et le syndicat pouvaient être mis au jour, je crois, et le peuple croit qu'il y aurait un scandale pire que celui de 1872, qui a fait chasser si honteusement les honorables messieurs du pouvoir. Je dis que si ce dont je parle pouvait être mis au jour, cela étonnerait le peuple du pays ; mais un jour viendra où tout cela sera découvert, car le crime amène toujours le châtement, et quelque fois le châtement a lieu même en ce bas monde. Je dis que cette compagnie, dans le but d'aller à Algoma-Mills, a dépensé un demi-million de dollars de plus qu'elle n'aurait dû dépenser, et que le peuple croit que ceci a été fait pour récompenser un ami du gouvernement.

Que constatons-nous de plus immédiatement après leur défaite en 1873, lorsque ces hommes furent chassés du pouvoir, lorsqu'il ne leur restait plus même une escouade de caporal pour les appuyer, lorsqu'ils tremblaient devant le peuple ? Ils retournèrent à la ville de Toronto et y construisirent un édifice. Ce n'était pas un temple de Solomon, mais un repaire d'iniquité. L'expérience a prouvé qu'il n'était pas autre chose, et dans ce repaire quelques-uns des jeunes gens de Toronto ont contracté des habitudes qui les ont préparés au pénitencier. Il a été dit, et je ne sais pas si ces paroles n'ont pas été prononcées dans la ville de Toronto, que même le jour du Sabbat, le jeu et tous les vices qui en découlent étaient pratiqués dans cette institution, — le club de l'Empire-Uni. Je dis qu'ils n'ont aucun droit d'appeler cela un club de l'Empire-Uni, car ce n'était pas une institution des loyalistes de l'Empire-Uni, c'était précisément le contraire. C'était une réunion de bandits politiques. M. l'Orateur, on a rapporté que cet édifice avait été vendu à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour lui servir de bureau dans la ville de Toronto. Il est facile de se procurer un local dans la ville de Toronto, qui ne manque pas d'édifices spacieux qui auraient pu convenir tout aussi bien et peut-être mieux que celui-là, et qu'on aurait pu se procurer à bas prix. Mais on a eu beaucoup à faire avec le club de l'Empire-Uni. L'affaire avait été portée devant les tribunaux ; il était nécessaire d'en faire quelque chose et l'on s'en est débarrassé.

On dit qu'il a été vendu au syndicat. Je n'en sais rien. Je laisserai au syndicat le soin de répondre lui-même à cette question. Je sais que lorsque je suis allé à Toronto, il y a quelque temps, j'ai passé devant l'édifice, l'on m'a dit qu'on était à le nettoyer et qu'il serait bientôt occupé par les messieurs du syndicat.

On a beaucoup parlé de l'argent prêté au Grand-Tronc. Le peuple du Canada a prêté de l'argent au Grand-Tronc, on disait que ce serait un prêt ; mais aujourd'hui la somme avancée est à l'actif du Grand-Tronc. Pourquoi cette somme est-elle devenue la propriété du Grand-Tronc ? Je tiens d'un membre du Conseil privé, que l'on a discuté à maintes reprises que ce prêt devrait être remboursé, mais le gouvernement en a décidé autrement. Il savait qu'il ne pourrait jamais retirer cette somme, et la compagnie du Grand-Tronc est venue ici d'année en année et a demandé au parlement de retarder l'échéance afin de lui permettre de donner la préséance à un autre emprunt qu'il voulait négocier, et l'échéance en a été retardée à tel point, qu'aujourd'hui l'on peut considérer cette somme comme complètement perdue pour le pays.

On a considéré dans le pays que le Grand-Tronc avait fait preuve de beaucoup d'extravagance dans la construction et dans l'administration de sa voie ferrée. Mais quoyons-nous aujourd'hui ? Tous les gérants, les ingénieurs et tout le personnel n'ont coûté que \$30,000 par année pour l'administration. Quels sont les frais d'administration de ce syndicat ? Environ \$255,000 par année. La voie ferrée du Grand-Tronc avait une longueur de 1,000 milles. Ce chemin est plus long, mais il n'est pas construit à la fois sur toute sa longueur. Nous voyons qu'il a été admis par le gérant général lui-même ou par ses amis, qu'il reçoit \$50,000

par année. M. l'Orateur, nous voyons que le président du chemin lui-même reçoit un salaire. On dit que M. Stephen reçoit \$50,000 par année, M. Angus, \$40,000, et M. McIntyre \$40,000. Je ne sais pas jusqu'à quel point ces déclarations sont fondées, mais si elles sont fausses elle de vraient être démenties.

M. l'Orateur, les honorables députés ont dit qu'il n'y a pas d'exode de ce pays. Il y avait un exode du temps de M. Mackenzie—c'était un grand réprouvé qui chassait les gens du pays—il y avait alors un exode. Eh bien! il se trouve que j'ai là-dessus quelques renseignements obtenus au moyen de mes observations personnelles. J'en ai été témoin oculaire. Je suis allé dans le Michigan l'été dernier, et j'ai trouvé tout le pays colonisé par des Canadiens, qui sont tous allés au Michigan depuis la construction du chemin de fer D. M. et M. Lorsque j'étais là, je me sentais disposé à me porter candidat; et je sais qu'ils auraient voté en ma faveur, parce qu'ils savent que ces messieurs les ont chassés du pays. Il y a là non-seulement des réformistes, mais même des tories aussi, qui auraient voté pour moi s'il leur eût été possible d'e me renvoyer au Canada comme leur représentant.

Je n'ai nulle envie de m'occuper des histoires et des rapports qui ont cours relativement à ces princes de chemin de fer—ces hommes ont de l'argent en quantités si considérables qu'ils pourraient construire le chemin sans l'aide du gouvernement si cela était nécessaire—ces messieurs qui voulaient et pouvaient construire le chemin sans l'aide du gouvernement si cela était nécessaire—qui disaient que c'étaient la dernière fois qu'ils dépenseraient de l'argent, tout comme en une certaine occasion, lorsque le chef du gouvernement télégraphia à Toronto pour avoir un autre \$10,000—donnez-nous \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres et nous ne demanderons plus rien. Et bien! trois années se sont à peine écoulées que les voilà encore formulant une nouvelle demande.

Je suppose que le gouvernement croit que s'il ne se rend pas au désir de la compagnie, il se trouvera dans la position du conducteur de Buffalo. Le conducteur esamotait l'argent de la compagnie et fut pris en flagrant délit. Le surintendant menaçait de le congédier.—Voyez-vous cette maison sur la colline, lui dit le conducteur, eh bien, si vous me congédiez, vous serez obligé de construire une autre maison semblable pour mon successeur. Le gouvernement a-t-il cru qu'il lui faudrait construire un autre palais à Montréal pour un autre président? Je ne veux pas m'arrêter à ces rumeurs, mais ce sont les bruits qui courent. Lorsque je suis passé à Montréal il y a quelques jours, j'ai eu un entretien avec un monsieur qui est tory et qui m'a dit: "Je remercie le ciel qu'ils n'aient pas demandé \$10,000,000, parce qu'ils les auraient eus tout aussi facilement que les \$30,000,000." Et je crois qu'il en est ainsi, car je ne crois pas que l'honorable ministre des chemins de fer connaisse la moindre chose au sujet des affaires de ce chemin.

Comment peut-il en être autrement? Il était en Angleterre l'année dernière, mais il envoya son ingénieur pour s'enquérir des faits et il a les renseignements qui lui sont fournis par son ingénieur. Naturellement, les ingénieurs rapportent ce qu'on leur dit. Je ne suppose pas que l'honorable monsieur ferait une chose semblable. Oh non. Il ne demanderait pas à son ingénieur de faire un rapport défavorable. Oh non.

Maintenant, je veux parler un peu de ces navires en acier dont on nous a tant parlé. M. l'Orateur, lorsque ces navires seront terminés, ils coûteront au pays \$600,000. Ils peuvent naviguer sur le lac Supérieur, mais il y a très peu de havres dans lesquels ils peuvent entrer. Ils tirent trop d'eau. On s'est trompé en les construisant. Ils sont trop longs pour le canal Welland. Mais ces messieurs sont constamment des bévues.

Quelques DÉPUTÉS: Ah! Ah!
M. Cook

M. COOK: Eh bien! le monsieur qui sépare ses cheveux sur le milieu de la tête et qui porte une moustache noire, ferait mieux de se taire. On dit souvent que la manière de séparer ses cheveux est un indice de ce qui se trouve sous la boîte osseuse. Je parlais des bateaux à vapeur. La compagnie à des bateaux à vapeur et elle ne peut s'en servir à moins d'aller dans d'autres ports; et elle abandonne maintenant le havre d'Algoma pour aller à Owen-Sound, où elle construit des éleveurs. Elle avait commencé à construire des quais, des jetées, des éleveurs, et même des hôtels, à Algoma. Mais lorsqu'elle y eût fait transporter une partie des matériaux de construction elle a changé d'avis, et naturellement il s'en est suivi une perte très considérable pour elle. On a dit qu'elle avait là un grand nombre d'hommes venus pour faire les travaux de construction et qu'elle a dû les payer pendant des mois entiers, durant lesquels ils n'avaient rien eu à faire.

C'est là une question dont nous avons le droit de nous occuper. Ces messieurs emploient l'argent du peuple d'une façon qui n'est pas du tout de nature à servir les intérêts du public, et il est de notre devoir de blâmer leur conduite, et celui qui ne le fait pas n'est pas digne d'occuper un siège en cette Chambre. Je crois qu'une députation d'Owen-Sound est venue trouver le gouvernement et qu'une somme d'argent très considérable doit être donnée pour approfondir le havre dans l'intérêt du chemin de fer du Pacifique canadien.

Nul doute qu'il est à propos de changer d'Algoma à cet autre endroit, mais elle avait commencé ces travaux à Algoma et elle aurait dû les terminer. Si elle avait besoin de ces navires, quel besoin avait-elle d'un chemin de fer? Supposait-elle que les gens voyageraient sur ce chemin en hiver? Les gens ne sont pas des fous; ils mettraient leur vie en danger s'ils le faisaient, et je suis sûr que ni le premier ministre, ni le ministre des chemins de fer, ne passeront sur ce chemin en hiver. Ils peuvent y faire un voyage de plaisir en été, y faire un peu de chasse et y prendre quelques truites, mais ils n'iront pas en hiver. Un homme serait bien plus sûr en raquettes, pourvu qu'il sache les porter, parce qu'il ne sait pas où il pourrait se trouver bloqué, et le chemin traverse une contrée impropre à la colonisation; et lorsque je dis cela je ne déprécie pas les terres du Nord-Ouest, car ces terres appartiennent à la province d'Ontario, et les députés de cette province savent que ce que je dis est vrai, et je connais un peu ce pays. Il y aura là un chemin de fer qui sera en exploitation pendant l'été et non pendant l'hiver. N'est-ce pas là un vol sur toute la ligne. Nous avons l'opinion d'hommes éminents à ce sujet. Si je ne me trompe nous avons l'opinion de M. Sandford Fleming, un gentleman dont le ministre des chemins de fer, a parlé comme d'un homme dont la parole et les opinions sont ce qu'il y a de mieux. Je partage l'opinion de l'honorable ministre des chemins de fer, et j'ai autant de confiance aux rapports de Sandford Fleming qu'en ceux de n'importe quel autre homme en Canada. Il a fait un rapport que nous connaissons tous. Il est absurde de construire une grande voie ferrée à travers cette contrée. Le commencement de ce chemin en 1873 a été une triste affaire dans l'histoire de ce pays. Cela a été une triste affaire pour le parti tory. Mais pouvait-il être possible que M. Stephen, en allant lancer sur le marché anglais son chemin de fer du Pacifique canadien—pouvait-il être possible que ceux qui avaient entre leurs mains des capitaux à placer, et en grandes quantités, pussent rappeler à leur mémoire l'acte inique que ce seul nom rappelait—l'acte inique perpétré par le chef du gouvernement actuel en 1872, que le nom même du projet de chemin de fer et celui du scandale du Pacifique rappelait à leur mémoire.

Si le gouvernement ne veut pas dissoudre le parlement et retourner demander à ses maîtres l'autorisation de dépenser encore \$30,000,000 de leur argent, il pourrait au moins donner à ses partisans en cette Chambre l'occasion d'examiner cette question. Mais lorsqu'un amendement a été pro-

posé pour demander un comité d'enquête devant être composé de membres de cette Chambre capables de s'enquérir de questions de cette nature, on nous a dit : Vous êtes des impudents, vous êtes des insolents, comment pouvez-vous oser ? Que voulez-vous dire ? On croirait que ces messieurs sont les potentats du pays ; on dirait que le premier ministre est le roi de ce pays. Le vieux pacte de famille n'était rien, comparé à ce que nous voyons aujourd'hui ; c'était une amélioration sur la manière actuelle de conduire les affaires du gouvernement. Ils n'ont pas amélioré le système. Ils ont rétrogradé ; ils sont retournés en arrière ; ils ne veulent pas d'enquête.

Naturellement, nous comprenons que c'est là le principe tory. Nous savons qu'ils ne cèdent que devant la nécessité, et qu'ils feraient n'importe quoi pour conserver les rênes du gouvernement. Ils ne s'occupent pas des intérêts du pays ; ce qu'ils veulent c'est le pouvoir. Qu'on me donne d'un côté un ministre des finances assez souple que je puisse conduire d'une main et un ministre des chemins de fer que je puisse conduire de l'autre, et je conduirai le pays à ma guise. Je le conduirai n'importe où. Je puis le conduire au diable. Qu'on nous donne l'avantage de conduire le pays à l'aide d'un prince de la finance d'un côté et d'un prince de chemins de fer de l'autre, — lui le grand potentat, plus grand que n'importe quel potentat oriental le conduit, et les dépenses d'administration du gouvernement ont plus que doublé depuis la Confédération, car elles n'étaient alors que de \$13,000,000 et aujourd'hui elles sont de \$29,000,000 ou \$30,000,000. Mais qu'importe quelques millions au gouvernement actuel. Il entre dans des calculs plus élevés ; il a des idées transcendantes. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps.

Quelques DÉPUTÉS : Continuez.

M. COOK : Je continuerai pendant une demi-heure ou une heure de plus si vous le voulez. Cela ne me fait aucune différence à moi. Je ne suppose pas que les honorables messieurs croiront que je leur ai donné de nouvelles lumières. Je ne crois pas avoir exprimé beaucoup d'idées nouvelles. On en a tant exprimé avant moi, et je n'ai pas eu l'occasion de prendre part plus tôt à ce débat et de donner des chiffres. Je n'ai pas cité de chiffres, mais j'en ai ici et si les honorables députés le veulent je vais les donner. Tous les chiffres que j'ai donnés se rapportent à la différence de \$24,000,000 dans les calculs faits par le président de la compagnie. Après cela il devrait y avoir une enquête.

Si quelqu'un en cette Chambre ou en dehors s'imagine que j'éprouve le moindre sentiment d'hostilité envers la compagnie, il se trompe du tout en tout. M. l'Orateur, je ne suis point hostile à la compagnie pour la raison qu'elle a un Yankee pour gérant, comme on dit vulgairement. Pour ma part je l'appellerais un gentleman des Etats-Unis. Je ne suis point hostile à la compagnie parce que le gérant de ce chemin vient des Etats-Unis. Je n'ai pas d'hostilité contre la compagnie parce que son surintendant vient des Etats-Unis. Je ne suis point hostile à la compagnie parce que toute la suite d'employés, sous les ordres de ces messieurs, est composée presque exclusivement d'hommes venus des Etats-Unis. Une lettre de Winnipeg qui a été lue ici l'autre soir déclarait que les deux tiers des employés du chemin venaient des Etats-Unis, et je ne leur suis point hostile ni pour cette raison ni pour aucune autre.

Je dis que si le second syndicat out obtenu l'adjudication de l'entreprise, il est probable qu'il se serait procuré les meilleurs administrateurs et les meilleurs ouvriers qu'il eût pu trouver, même s'il eût été obligé d'aller les chercher en Angleterre, et je suis certain que ces messieurs ne se seraient pas opposés à cela, parce que nous savons que chaque fois que la législature locale d'Ontario fait quelque nomination pour les maisons d'éducation dans cette province, les tories ne manquent pas de crier : "Pourquoi ne prenez-vous pas des gens du pays ?" Pour ces messieurs, cela fait toute la

différence du monde d'être ou de ne pas être au pouvoir. J'ai vu un rapport des *Débats* de la séance de clôture de la législation de 1878, le dixième jour d'avril, je crois, et qui contient la discussion qui a eu lieu ce jour-là. Si les honorables messieurs désirent l'entendre je vais le lire, mais je l'ai parcouru. Le chef du gouvernement n'était pas à son siège. S'il eût été à son siège j'aurais lu les déclarations qui ont été faites par l'honorable monsieur à cette époque, le langage élégant, châtié et fleuri dont s'est servi cet honorable monsieur en cette occasion. J'aurais lu les paroles qu'il a prononcées et celles qui ont été prononcées par l'honorable monsieur qui occupait le siège voisin, relativement à notre ami M. Donald A. Smith, aujourd'hui leur ami, mon ami alors et aujourd'hui, mon ami toujours, mais leur ennemi alors, et ils bourrent ses goussets aujourd'hui et ils en rient.

Il se dit à lui-même : Quelle chance ; je les tiens à la gorge maintenant. Il fut un temps où ils me tenaient au pied du mur, mais l'heure de la revanche a sonné, et je les tiens de telle façon que je puis leur serrer la gorge de la main droite et bourrer mes poches de la main gauche, et lorsque j'aurai empli ma poche de gauche, je leur serrerai la gorge de la main gauche et j'emplirai ma poche de la main droite. Ceci est malheureux, car c'est le peuple qui est obligé d'en payer la façon. L'honorable préopinant a dit que les avocats et les médecins ne contribuent pas au revenu du pays ; qu'ils sont des parasites. J'irai plus loin, je dirai que le gouvernement ne contribue pas au revenu. Le gouvernement du jour est un gouvernement parasite. Ils sapent la nation dans sa base, et ils volent le pays de telle façon que nos enfants et nos neveux maudiront leur nom lorsqu'ils liront l'histoire de ce siècle et lorsqu'ils verront comment ils ont mal conduit les affaires du pays, et comment ils ont foulé aux pieds les droits de ses citoyens.

M. O'BRIEN : M. l'Orateur comme j'ai le malheur d'être l'un des commettants de l'honorable préopinant, — et c'est un grand malheur — je désire faire quelques remarques. La première c'est que l'honorable monsieur a dit vrai lorsqu'il a déclaré que le temps amène la rétribution. Dans tous les cas, la conclusion qui doit en être tirée, c'est que les messieurs qui occupent aujourd'hui les banquettes ministérielles ont été justifiés et plus que justifiés d'avoir refusé d'accorder leur confiance à un syndicat dont l'honorable préopinant était le champion et le principal représentant. Une autre remarque que je veux faire, c'est qu'une autre chose est très évidente, et c'est que si l'honorable député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) eût été à son siège ce soir, l'honorable préopinant n'aurait pas osé faire un discours qui a dû faire rougir les rapporteurs eux-mêmes à l'idée qu'il leur fallait mettre cela dans les pages des *Débats*.

L'amendement à l'amendement (M. Blake) est rejeté sur la division suivante :

Pour :

Messieurs.

Allen,
Allison (Lennox),
Armstrong,
Auger,
Béchar, d,
Bernier,
Blake,
Bourassa,
Burpee (Sunbury),
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Catudal,
Charlton,
Cockburn,
Cook,
Davies,
De St. Georges,

Fairbank,
Fisher,
Fleming,
Foster,
Geoffrion,
Gillmor,
Gunn,
Harley,
Holton,
Innes,
Irvine,
Jackson,
King,
Kirk,
Landerkin,
Laurier,
Lister,
Livingstone,
McOraney,
McIntyre,
McIsaac,

McMullen,
Mulock,
Paterson (Brant),
Platt,
Ray,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Seriver,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford)
Thompson,
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wheeler,
Wilson,
Yeo.—62

CONTRE :

Messieurs.

Allison (Hants), Amyot, Bain (Soulanges), Baker (Missisquoi), Baker (Victoria), Beaty, Bell, Belleau, Benoit, Beuson, Bergeron, Bergin, Billy, Blondeau, Bolduc, Bossé, Bourbeau, Bowell, Brecken, Burnham, Burns, Cameron (Inverness), Cameron (Victoria), Campbell (Victoria), Carling, Caron, Chapleau, Cimon, Cochrane, Colby, Costigan, Coughlin, Coursol, Curran, Cuthbert, Daly, Daoust, Dawson, Desaulniers, Desjardins, Dickinson, Dodd, Dugas, Dundas, Dupont, Farrow,	Ferguson (Leeds et Gren), Ferguson (Welland), Fortin, Foster, Fréchette, Gagné, Gault, Gigault, Girouard, Gordon, Grandbois, Guilbault, Guillet, Hackett, Haggart, Hall, Hawkins, Hay, Hesson, Hickey, Hilliard, Homer, Houde, Hurteau, Ives, Jamieson, Kaulbach, Kilvert, Kianey, Kranz, Labrosse, Laundry (Kent), Laundry (Montmagny), Langevin, Lesage, Macdonald (King), Macdonald (Sir John), Macdonald (Cap-Breton), Mackintosh, Macmaster, Macmillan (Middlesex), McMillan (Vaudreuil), McCallum, McDougald, McGreevy, McOallum,	McNeill, Massue, Méthot, Mitchell, Moffat, Montplaisir, O'Brien, Orton, Ouimet, Paint, Patterson (Essex), Pinsonneault, Pope, Reid, Riopel, Robertson (Hamilton), Robertson (Hastings), Ross, Royal, Rykert, Scott, Shakespeare, Small, Smyth, Sproule, Stairs, Sutherland (Selkirk), Tassé, Taylor, Temple, Tilley, Tupper (Picton), Tyrwhitt, Valin, Vanasse, Wallace (Albert), Wallace (York), White (Cardwell), White (Hastings), Wigle, Williams, Wood (Brockville), Wood (Westmoreland), Woodworth et Wright.—137.
---	--	--

M. CASEY : L'honorable député d'Argenteuil (M. Abbott) n'a pas voté.

M. ABBOTT : Je préférerais ne voter sur aucune des questions relatives au chemin de fer du Pacifique canadien. Avec la permission de la Chambre, je désire m'abstenir.

M. BLAKE : Relativement à la remarque faite par l'honorable député d'Argenteuil, je désire faire observer que si l'honorable député est intéressé dans cette question au point de ne pas avoir droit de voter en vertu des règles du parlement, naturellement il n'a pas besoin de notre permission. Sinon, la règle est que tout membre à son siège doit voter.

M. ABBOTT : Je n'ai pas parlé des règles du parlement et je ne sais pas quel intérêt il me faudrait avoir pour être inhabile à voter. Je n'ai pas la règle sous la main.

M. L'ORATEUR : La règle 16 se lit comme suit : "Nul membre n'a le droit de voter sur une question dans laquelle il a un intérêt pécuniaire direct, et tout vote donné par un membre ainsi intéressé sera désavoué."

M. ABBOTT : Alors, j'ai l'honneur de déclarer que je n'ai aucun intérêt pécuniaire direct dans cette question ; mais en même temps je ne me sens pas en position de voter impartialement.

L'amendement (de M. Vail) est rejeté sur la division suivante :

POUR :

Messieurs

Allen, Allison (Lennox), Armstrong, Auger, Bécharé, M. O'BRIEN	Fairbank, Fisher, Fleming, Forbes, Geoffrion,	McIsaac, McMullen, Mulock, Patterson (Brant), Platt,
---	---	--

Bernier, Blake, Bourassa, Burpee (Sunbury), Cameron (Huron), Cameron (Middlesex), Campbell (Renfrew), Cartwright, Casey, Casgrain, Catudal, Charlton, Cockburn, Cook, Davies, De St. Georges.	Gillmor, Gunn, Harley, Holton, Houde, Innes, Irvine, Jackson, King, Kirk, Landerkin, Laurier, Lister, Livingstone, McCraney, McIntyre,	Ray, Rinfret, Robertson (Shelburne), Sriver, Somerville (Brant), Somerville (Bruce), Springer, Sutherland (Oxford), Thompson, Trow, Vail, Watson, Weldon, Wheler, Wilson, Yeo.—63.
--	---	---

CONTRE :

Messieurs

Allison (Hants), Amyot, Bain (Soulanges), Baker (Missisquoi), Baker (Victoria), Beaty, Bell, Belleau, Benoit, Benson, Bergeron, Bergin, Billy, Blondeau, Bolduc, Bossé, Bourbeau, Bowell, Brecken, Burnham, Burns, Cameron (Inverness), Cameron (Victoria), Campbell (Victoria), Carling, Caron, Chapleau, Cimon, Cochrane, Colby, Costigan, Coughlin, Coursol, Curran, Cuthbert, Daly, Daoust, Dawson, Desaulniers, Desjardins, Dickinson, Dodd, Dugas, Dundas, Dupont, Farrow,	Ferguson (Leeds et Gren), Ferguson (Welland), Fortin, Foster, Fréchette, Gagné, Gault, Gigault, Girouard, Gordon, Grandbois, Guilbault, Guillet, Hackett, Haggart, Hall, Hawkins, Hay, Hesson, Hickey, Hilliard, Homer, Hurteau, Ives, Jamieson, Kaulbach, Kilvert, Kinney, Kranz, Labrosse, Landry (Kent), Landry (Montmagny), Langevin, Lesage, Macdonald (King), Macdonald (Sir John), Macdonald (Cap-Breton), Mackintosh, Macmaster, Macmillan (Middlesex), McMillan (Vaudreuil), McCallum, McDougald, McGreevy, McLelan,	McNeill, Massue, Méthot, Mitchell, Moffat, Montplaisir, O'Brien, Orton, Ouimet, Paint, Patterson (Essex), Pinsonneault, Pope, Reid, Riopel, Robertson (Hamilton), Robertson (Hastings), Ross, Royal, Rykert, Scott, Shakespeare, Small, Smyth, Sproule, Stairs, Sutherland (Selkirk), Tassé, Taylor, Temple, Tilley, Tupper (Picton), Tyrwhitt, Valin, Vanasse, Wallace (Albert), Wallace (York), White (Cardwell), White (Hastings), Wigle, Williams, Wood (Brockville), Wood (Westmoreland), Woodworth, Wright.—136.
---	---	--

La motion principale est adoptée sur la même division, renversée, et la Chambre se forme en comité général.

(En comité.)

Sur la résolution 2,

M. BLAKE : Il n'est pas possible, en l'absence de renseignements qui doivent être fournis à la Chambre, d'avoir une idée de l'estimation du prix de revient des diverses sections et des diverses divisions relativement aux travaux difficiles et aux travaux faciles. Je constate tout simplement que les matériaux nécessaires pour une discussion intelligente n'ont pas été fournis par le gouvernement.

Sur la 4e résolution.

M. BLAKE : J'aimerais à savoir quelles informations le gouvernement possède au sujet de la dette flottante de la compagnie ?

Sir CHARLES TUPPER : Je ne comprends pas très bien l'honorable monsieur. La somme est mentionnée.

M. BLAKE : Il est dit " jusqu'à un montant n'excédant pas \$7,500,000."

Sir CHARLES TUPPER : Autant que je puis voir, c'est le chiffre mentionné par la compagnie. Mon honorable ami peut voir que nous ne spécifions aucune somme.

M. BLAKE : Le gouvernement est informé que la dette flottante est d'environ \$7,500,000 ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

M. BLAKE : J'ai fait remarquer, au cours du précédent débat, que d'après les données que nous avons, la dette flottante devait comprendre l'emprunt de \$10,000,000 sur le stock. Je ne pouvais faire autrement que de placer les \$4,950,000 obtenus au moyen de cet emprunt temporaire de \$10,000,000, qu'au compte de la dette flottante.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que la dette flottante est en dehors de l'emprunt de \$4,950,000.

M. BLAKE : L'honorable monsieur est-il en mesure d'affirmer la chose positivement ?

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que oui.

M. BLAKE : Alors la dette de la compagnie est de \$12,500,000.

Sir CHARLES TUPPER : Pas précisément, puisque les \$10,000,000 de stock garantissent cet emprunt.

M. BLAKE : Je sais très bien qu'il y a une garantie, et il peut se faire qu'il y en ait une pour les \$7,500,000.

Sir CHARLES TUPPER : C'est la même chose que si on avait vendu pour ce montant.

M. BLAKE : Mais si c'est, comme on l'a dit, une dette de \$12,500,000, bien qu'on ait émis les \$7,500,000, on a obtenu les \$4,950,000 au moyen d'une garantie temporaire sur le stock ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui, c'est ainsi que je comprends la chose.

Sur la résolution 5,

M. BLAKE : J'aimerais à savoir si les termes de cette résolution couvrent les intérêts que la compagnie possède dans les lignes qu'elle a louées ?

Sir CHARLES TUPPER : Non.

M. BLAKE : Alors on ne se propose pas de tenir compte de ces intérêts comme garantie ?

Sir CHARLES TUPPER : Non.

M. BLAKE : L'honorable monsieur a-t-il réfléchi à la position particulière que le gouvernement occuperait dans le cas où celui-ci deviendrait, comme il semble le prévoir avec une certaine complaisance, le propriétaire de la ligne dans ces circonstances ?

Sir CHARLES TUPPER : Je regarde cette éventualité comme éloignée.

M. BLAKE : L'honorable monsieur peut-il nous renseigner au sujet des obligations encourues par la compagnie en rapport avec les lignes qu'elle a louées ?

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami peut voir, je crois, que dans le cas où les lignes deviendraient la propriété du gouvernement, en vertu de ces résolutions, nous ne serions aucunement liés par les engagements que la compagnie aura pu faire relativement aux lignes louées. La propriété désignée deviendra la nôtre, libre de toutes obligations.

M. BLAKE : Cela dépend entièrement des termes de la convention et des documents que possède l'honorable monsieur et qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre. Nous sommes saisis d'un bill privé ayant pour objet la ratification de certaines conventions relatives à la location

des lignes, et d'après ce que je puis savoir nous pourrions être liés par ces conventions. J'ignore quelles seraient les obligations que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien aurait vis-à-vis d'autres lignes dans le cas où cette alternative éloignée se produirait.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais prendre note de ceci et je donnerai plus tard à l'honorable monsieur le renseignement dont il s'agit.

M. BLAKE : Il y a un autre point. A-t-on l'intention de s'assurer comme garantie, ou de s'approprier de quelque autre manière, les \$10,000,000 de stock dont on a parlé comme servant à garantir temporairement les \$4,950,000 ?

Sir CHARLES TUPPER : Non.

M. BLAKE : On se propose de les laisser sous le contrôle de la compagnie ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si j'ai bien compris le ministre, aujourd'hui, il a dit dans son discours que l'on se proposait de faire une certaine émission de bons dans le but de construire des embranchements. Maintenant, si je comprends bien les termes mêmes des résolutions, l'hypothèque du gouvernement couvrirait tous ces embranchements. Dans ce cas, nous ne devrions pas permettre l'émission de bons, je suppose, sur ces embranchements, ou la compagnie, à tout événement, ne devrait pas le faire.

Sir CHARLES TUPPER : Voici ce que j'ai dit. J'ai dit que si l'on permettait à la compagnie d'émettre des bons sur les parties des embranchements déjà construites dans le but exprès de prolonger ces embranchements, la chose ne dérangerait rien, puisque si la ligne principale et les embranchements devenaient la propriété du gouvernement, les prolongements construits au moyen des bons en question auraient le même sort. L'honorable monsieur pourra voir que ces prolongements passeraient aussi en la possession du gouvernement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mais la compagnie ne ferait pas d'émission dans ces conditions.

Sir CHARLES TUPPER : Mais j'ai dit qu'il faudrait une action législative pour cela.

M. BLAKE : On propose d'autoriser la compagnie à établir une hypothèque sur les embranchements déjà construits, sur l'embranchement d'Algoma-Mills par exemple, et sur d'autres embranchements dont l'exécution est commencée, au Nord-Ouest, et qui seront construits avec ces sommes d'argent.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai voulu parler en termes généraux d'un mode praticable de pourvoir au prolongement de ces embranchements, un mode dont l'effet serait de permettre d'appliquer à ces prolongements l'argent provenant des embranchements mêmes; on fournirait ainsi à la compagnie le moyen d'étendre ses lignes latérales, qui reviendraient toutes au gouvernement, avec la ligne principale, advenant le cas prévu par les résolutions.

M. BLAKE : L'honorable monsieur a déclaré très distinctement qu'il y avait émission de débentures sur les embranchements actuels dans le but de les prolonger, le gouvernement deviendrait propriétaire de ces prolongements comme dans le cas où il deviendrait propriétaire du reste. Je désirerais savoir si cette déclaration est exacte.

Sir CHARLES TUPPER : Je le crois.

M. BLAKE : Alors on se propose d'autoriser la compagnie à émettre des débentures au montant de \$12,000 par mille sur des lignes dont la construction coûte \$10,700 ?

Sir CHARLES TUPPER : Non.

M. BLAKE : C'est ce que comporte le bill privé.

Sir CHARLES TUPPER: Nous ne sommes pas responsables du bill privé.

M. BLAKE: L'honorable monsieur parle assez comme s'il en était responsable.

Sir CHARLES TUPPER: Il faut que ce bill passe par le comité des chemins de fer, et le gouvernement aura alors l'occasion de le reviser.

M. BLAKE: Mais c'est l'objet du bill. Je le demanderai de nouveau, qu'est-ce qui restera, en fait de valeur sur ces embranchements du Nord-Ouest, qui ont coûté \$10,700 par mille; quant on les aura hypothéqués pour \$12,000. Je laisse à l'honorable monsieur de répondre. C'est une chose assez sérieuse, en rapport avec la garantie et les assertions faites à ce sujet par l'honorable monsieur dans la première partie de son discours, que la compagnie puisse grever aussi lourdement les embranchements actuels. Il est manifeste qu'on va les grever pour le prix qu'ils rapporteraient s'ils étaient vendus, et les remarques faites par l'honorable monsieur quant à la nature de la garantie, s'élevant à \$3,000,000 ou \$4,000,000 pour l'embranchement d'Algoma-Mills et les embranchements du Nord-Ouest, se trouvent essentiellement modifiés par ses présentes déclarations.

Sir CHARLES TUPPER: Pas le moins du monde. Je supposerai qu'il y a un embranchement de cent milles et que l'on se procure, au moyen de débentures placées sur cet embranchement, des sommes qui seraient exclusivement consacrées à prolonger la ligne. Celle-ci ne perd rien de sa valeur, et vous avez les avantages résultant de son prolongement, l'extension des moyens de communications, du développement du pays, de l'augmentation du trafic qui a lieu pour la ligne principale, et cela sans que la propriété déjà existante perde aucunement de sa valeur.

M. CHARLTON: Est-ce qu'on a pris les moyens d'empêcher l'émission de débentures à trop bas prix, ou à des prix exagérés, écrasant ainsi la ligne d'une dette capable d'absorber et la valeur de l'embranchement original et les sommes provenant de l'émission de débentures.

Sir CHARLES TUPPER: On pourvoira à tout cela. J'ai dit qu'il faudrait une action législative, et en vertu de cette action législative il faudra que chaque piastre provenant des embranchements soit dépensée entièrement en travaux de construction.

M. CHARLTON: Ce n'est guère la réponse à ma question. Je demande si on a prévu le cas de l'émission de débentures à prix réduit.

Sir CHARLES TUPPER: Certainement.

Neuvième résolution,

M. BLAKE: Cette résolution contient une déclaration très générale autorisant le gouvernement à laisser affecter les \$35,000,000 de stock soit aux travaux d'amélioration ou de prolongement du chemin, soit à son équipement, soit au remboursement des sommes prêtées à la compagnie par le gouvernement. L'honorable monsieur nous donnerait-il des renseignements plus précis sur le genre de prolongements ou d'amélioration auxquels il s'agit de consacrer ces sommes d'argent. Est-ce à des améliorations sur la ligne principale ou à des prolongements autorisés par la charte? Dans quelle mesure le gouvernement contrôlera-t-il ces dépenses?

Sir CHARLES TUPPER: Tout cela est assez distinctement défini dans la résolution, où il est dit qu'il s'agit de travaux d'amélioration ou de prolongement sur la ligne, de l'équipement de celle-ci et du rachat de la dette.

Dixième résolution,

M. BLAKE: L'honorable monsieur a fait allusion, au cours de débats antérieurs, à un point qui, si je l'ai compris, M. BLAKE.

lui aurait échappé auparavant, au sujet des augmentations de pouvoir à accorder à la compagnie.

Sir CHARLES TUPPER: Cela sera compris dans le bill.

M. BLAKE: Qu'est-ce que ce sera?

Sir CHARLES TUPPER: Le pouvoir d'émettre des bons représentant la valeur des terres, avec certaines restrictions, pour l'amortissement du passif de la compagnie.

M. BLAKE: Encore des bons représentant la valeur des terres?

Sir CHARLES TUPPER: Pour amortir complètement le tout et pour émettre de nouveaux bons représentant la valeur des terres, le montant étant affecté à l'extinction de la dette.

M. BLAKE: A concurrence de combien?

Sir CHARLES TUPPER: Il est tout à fait impossible de le dire. Ce sera jusqu'à concurrence d'un montant approuvé par le gouvernement et ce sera calculé à tant de l'acre.

M. BLAKE: Combien par acre?

Sir CHARLES TUPPER: Je ne sais pas que cela soit positivement réglé.

M. BLAKE: Je pensais que tout cela était arrangé.

Il est décidé de faire rapport des propositions.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. OUIMET: Avant l'ajournement, M. l'Orateur, je me permettrai d'attirer votre attention et celle de cette honorable Chambre sur un article qui a été publié dans le *Mail* de ce matin et que je regarde comme une insulte pour moi et pour d'autres représentants de la province de Québec, qui agissent généralement avec moi. L'article est intitulé: "Une basse mais vaine conspiration." Je vais lire quelques lignes qui donneront une idée de l'article:

Une des plus basses tentatives de corruption en gros dont l'on ait été témoin dans les annales d'un gouvernement parlementaire, vient justement d'être faite à Ottawa, mais vainement, par l'honorable Edward Blake. Il paraît qu'il n'a tenté rien autre chose que d'acheter tous les conservateurs de la province de Québec. Ce n'est pas un secret que le gouvernement de cette province est dans des embarras financiers et que des représentants de ce gouvernement ont été pendant plusieurs jours dans la capitale fédérale dans le but d'obtenir de "meilleures conditions" du gouvernement fédéral. Sir John A. Macdonald n'a pas accédé aux demandes de ces messieurs et la chose venant aux oreilles de M. Blake, ce dernier, poussé par quelque idée diabolique, a fait des propositions corromptrices aux députés de cette province qui appuient le gouvernement fédéral, dans le but de les amener à voter contre le projet proposé à l'effet d'accorder une subvention à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, ce qui aurait entraîné la chute du gouvernement de sir John. Les députés de Québec se sont réunis et ont examiné les ouvertures, mais, bien que le premier ministre n'ait pas intervenu dans leurs consultations, disons-le à leur honneur, ils ont repoussé avec mépris ces propositions et sont restés fidèles à leur drapeau. Un membre du gouvernement, paraît-il, a succombé dans un moment de faiblesse, et croyant, sans doute, que le gouvernement serait renversé, il a envoyé sa démission. C'est l'honorable John Costigan, ministre du revenu de l'Ontario. On le remplacera facilement par un homme plus digne.

Je crois, M. l'Orateur, qu'il n'est que juste, pour moi et pour les députés de la province de Québec qui ont agi de concert avec moi depuis le commencement de cette session, et qui, je l'espère, appuieront avec moi ce gouvernement conservateur; je crois, dis-je, qu'il n'est que juste de dire qu'il est entièrement faux que nous ayons jamais eu l'occasion de nous réunir pour examiner des propositions de l'honorable M. Blake. Je suppose que le journal veut parler de l'honorable chef de la gauche; et je suppose que l'honorable chef de la gauche—si, comme je l'ai cru, c'est l'honorable membre dont on a parlé—doit trop nous respecter pour se croire justifiable de nous faire des propositions corromptrices, de quelque nature qu'elles soient. Et, dans le cas même où

l'on nous aurait fait des ouvertures de ce genre, il est juste d'ajouter que les représentants de la province de Québec auraient cru de leur devoir de ne pas les examiner. J'ajouterai qu'en agissant comme nous l'avons fait—car certains membres de la Chambre ont trouvé étranges quelques-uns de nos actes—nous avons agi d'une façon constitutionnelle; en faisant ce que nous considérons comme des représentations raisonnables, nous avons agi en partisans loyaux d'un gouvernement qui, je dois le dire, est un gouvernement juste. Nous avons fait nos représentations, croyant qu'elles étaient bonnes; nous avons insisté sur ce que nous réclamions et nous insisterons tant que nous croirons que nos réclamations sont justes. Et nous n'accepterons jamais, nous ne considérerons pas des tentatives de ce genre comme faites dans le but de nous corrompre pour obtenir notre appui ou pour nous faire manquer de fidélité envers notre parti ou pour nous empêcher de remplir notre devoir envers notre pays et notre province.

Je crois aussi qu'en justice pour l'honorable chef de la gauche, nous devons dire qu'il n'a jamais été fait d'offre de ce genre. Je ne m'attendais guère à ce que le gouvernement ou l'opposition nous traitât comme si nous pouvions être tentés par une proposition aussi basse.

Avant de reprendre mon siège, M. l'Orateur, je dirai que, d'après moi, les tentatives de ce genre faites par des journaux, de quelque parti qu'ils soient, dans le but d'intimider des membres de l'un ou de l'autre côté de cette Chambre, sont des tentatives de chantage et rien autre chose. Je regrette sincèrement que le nom d'un honorable ministre, que je considère comme un des meilleurs amis que j'aie en cette Chambre et comme un des meilleurs amis que les représentants de la province de Québec possèdent depuis 1867, je regrette, dis-je, que l'on ait mêlé son nom dans cette affaire. Et je dois dire que jamais, à ma connaissance, ni à la connaissance d'aucun de mes amis, l'honorable ministre ne s'est adressé à nous pour savoir ce que nous faisons ou ce que nous voulions faire. Je dirai aussi que cette dernière partie de l'article mérite également d'être blâmée par les membres des deux côtés de cette Chambre.

M. SCRIVER. Je regrette qu'en attirant l'attention de la Chambre sur l'article du *Mail*, l'honorable préopinant n'ait pas en même temps attiré son attention sur le même rapport fait dans la correspondance de la *Gazette* de Montréal, et n'ait pas contredit ce rapport aussi énergiquement qu'il contredit celui du journal de Toronto.

M. BLAKE. Comme la Chambre le sait très bien, ce n'est pas mon habitude de m'arrêter aux attaques des journaux, et dans cette circonstance, je n'ai pas voulu déroger à cette coutume; mais comme mon honorable ami a parlé de cette question pour ce qui le concerne, je pense que je puis en un seul mot, le remercier des paroles dont il s'est servi. Lui et ses amis m'ont combattu pendant plusieurs années. Nous n'avons pas appris à partager les mêmes opinions, mais j'espère que nous avons appris à nous respecter réciproquement.

Je considère que ce serait faire injure au sentiment de dignité que doit avoir tout membre de cette Chambre que de supposer un seul instant qu'il fût capable de prêter l'oreille à des ouvertures ou des propositions comme celles que l'article qui vient d'être lu par mon honorable ami, prétend avoir été faites. Si j'avais pensé que l'honorable membre et ses compatriotes fussent tombés assez bas pour permettre qu'on leur fit de semblables propositions, j'aurais eu trop de respect pour ma dignité personnelle pour me mêler ainsi à de telles personnes.

Ainsi, des deux côtés, il est tout à fait impossible que cela ait pu arriver. Il est vrai, comme le journal l'a dit, qu'il y a eu une basse mais vaine conspiration, et, comme l'honorable député de Huntingdon (M. Scriver) le dit, la *Gazette* de Montréal conspire aussi maintenant, pour confondre dans un commun déshonneur l'humble membre qui vous parle à

l'heure qu'il est et les députés conservateurs de la province de Québec.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ajouterai seulement ceci à ce qui a déjà été dit sur cette question: c'est que je suis naturellement en mesure d'assurer au delà de tout doute, qu'aucune pression inconstitutionnelle ou qui ne fut pas convenable n'a été exercée sur le gouvernement par les membres de la province de Québec, auxquels on a fait allusion. Quelques-uns d'entre eux, dans l'exercice de leurs privilèges et dans l'accomplissement de leurs devoirs, m'ont dit à moi, et, je n'en doute pas, à d'autres membres du gouvernement, qu'ils avaient certaines questions au sujet desquelles ils pensaient, comme représentants de la province de Québec, devoir insister auprès du gouvernement. Mais qu'il y ait eu quelque chose qui ressemblât à un marché ou à une proposition inconvenante, qu'il y ait eu quelque chose qui ressemblât à une pression morale ou immorale, cela est entièrement faux et erroné.

En ce qui concerne mon collègue, auquel on a fait allusion dans cet article, je dirai que l'on ne peut, sous aucun rapport, lui reprocher sa conduite. Il est aujourd'hui mon collègue, M. l'Orateur, et j'espère qu'il le sera longtemps. Et, M. l'Orateur, comme les journaux ont parlé de l'offre qu'il a faite de sa résignation, je pourrais ajouter que les motifs qui l'ont poussé à agir ainsi étaient tout à fait personnels et n'avaient aucun rapport avec les résolutions maintenant soumises à la Chambre. J'ai beaucoup regretté cet acte de sa part et j'ai presque refusé de présenter au gouverneur général l'offre qu'il avait faite de remettre son portefeuille. Après des explications échangées entre lui et moi, il a retiré sa résignation; il reste membre du gouvernement comme il l'a toujours été depuis qu'il en fait partie.

La motion est adoptée, et à 3 heures et 15 minutes, a. m., la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 21 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE :

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés successivement et lus pour la première fois :

Bill (N° 96) pour amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles.—(M. Robertson, Hamilton.)

Bill (N° 97) pour amender la loi criminelle et déclarer délit le fait de laisser sans entourage ni protection les trous, ouvertures, etc., faits dans la glace sur les eaux navigables et fréquentées.—(M. Robertson, Hamilton.)

Bill (N° 98) pour amender la loi concernant la procédure dans les causes criminelles et les devoirs des juges de paix hors des sessions, relativement aux personnes accusées de délits poursuivables par voie d'accusation.—(M. Robertson, Hamilton.)

Bill (N° 99) pour refondre et amender les actes pour accabler le procès des personnes accusées de félonies ou de délits dans les provinces de Québec, d'Ontario et du Manitoba.—(M. Robertson, Hamilton.)

SERVICES DE M. SMITH DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MILICE.

M. CAMERON (Middlesex) : M. H. Smith, de Cobourg, a-t-il été employé par le département de la Milice en aucun

temps entre le 1er juillet 1883 et le 1er janvier 1884? Si oui, en quelle qualité? S'il a eu des emplois de diverses natures, la nature de ses fonctions dans chaque emploi, la durée de son service, et ses émoluments ou salaire dans chacun?

M. CARON: L'état de services du major H. Smith est comme suit: Il a été nommé lieutenant de la compagnie des carabiniers de Cobourg le 16 mars 1866; adjudant du 40e bataillon le 5 octobre 1866; major de brigade du district n° 3, du 12 janvier 1872 au 1er mai 1876, avec un salaire de \$800, et \$8 d'allocation accordées aux compagnies dont le service est bien fait. Il a été nommé de nouveau adjudant du 40e bataillon le 11 août 1882, avec un salaire de \$3 par jour et des allocations pour rations et logement. Il a fait partie d'un régiment de réguliers à Halifax, pendant les trois mois qui ont précédé sa nomination au grade de capitaine du corps de l'école d'infanterie. Il est à Toronto.

PRISE DE POSSESSION DES QUAIS ET JETÉES PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

M. DAVIES: En l'absence de M. King, je demanderai si c'est l'intention du gouvernement de prendre possession d'aucun ou de tous les quais ou jetées de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, et de rembourser aux gouvernements locaux de ces provinces les fonds qu'ils ont dépensés pour ces quais ou jetées depuis la confédération.

Sir HECTOR LANGEVIN: Le gouvernement n'a pris aucune décision à ce sujet.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. BLAKE: Quelle est l'estimation faite par les ingénieurs du gouvernement du coût de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien entre le sommet des montagnes Rocheuses et Kamloops? Quelle est la distance approximative? Quel est le coût estimatif de l'équipement?

Sir CHARLES TUPPER: L'estimation que l'ingénieur en chef a faite du coût de la construction du chemin entre le sommet des montagnes Rocheuses et Kamloops, est de \$12,000,000; matériel de roulage, \$800,000, soit, en tout, \$12,800,000, ce qui comprend aussi le coût d'un matériel de roulage suffisant pour la partie de la ligne comprise entre le sommet des montagnes Rocheuses et Port-Moody.

M. BLAKE: Quelle est l'estimation faite par les ingénieurs du gouvernement du coût de la construction du reste de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique dans les divisions du lac Supérieur et Nipissingue? Quelle est l'estimation du coût de la construction de la section difficile de 95 à 100 milles? Quelle est l'estimation du coût de l'équipement?

Sir CHARLES TUPPER: L'estimation que l'ingénieur en chef a faite du coût de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, dans les divisions du lac Supérieur et Nipissingue, 450 milles, y compris tous les travaux exécutés jusqu'aujourd'hui, est de \$16,300,000; matériel de roulage, \$900,000, soit, en tout, \$17,200,000. L'estimation que l'ingénieur en chef a faite du coût de la construction de la section difficile du chemin, de 95 à 100 milles, est de \$7,400,000.

M. BLAKE: L'honorable ministre voudra bien remarquer que j'ai demandé spécialement des renseignements au sujet du coût de ce qui reste à construire des divisions du lac Supérieur et Nipissingue, à l'exclusion de ce qui est déjà construit.

Sir CHARLES TUPPER: Si l'honorable chef de la gauche veut consentir à ce que la question soit suspendue, je lui donnerai ce renseignement demain.

M. BLAKE: Il n'est pas nécessaire que la question soit suspendue, mais l'honorable ministre peut me donner au-

M. CAMERON (Middlesex)

jourd'hui le premier renseignement et me donner l'autre demain.

M. BLAKE: A-t-on l'intention de faire naviguer les steamers de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à partir d'Owen-Sound pendant la prochaine saison? Si oui, arrêteront-ils régulièrement à Algoma-Mills?

Sir CHARLES TUPPER: Il n'est pas encore décidé d'où ces steamers partiront durant la prochaine saison.

ACTE DES LICENCES DE 1833.

M. KIRK: Est-ce l'intention du gouvernement d'adopter des dispositions relativement aux salaires des commissaires et aux autres dépenses encourues pour mettre en force les dispositions de l'Acte concernant la vente des liqueurs, de 1833, dans les districts où le fonds des licences sera insuffisant pour y faire face?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le gouvernement s'occupe actuellement de la question et présentera une loi à ce sujet.

PORT D'ARMES DANGEREUSES.

M. McMULLEN: Un juge de paix est-il autorisé à confisquer un pistolet trouvé sur la personne, dans un cas de mise en arrestation en vertu du chap. 30 de la 40e Victoria?

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est une question de droit à laquelle, je crois, le gouvernement ne devrait pas être tenu de répondre.

PRATIQUE PARLEMENTAIRE.

M. L'ORATEUR: Avant de passer à l'ordre du jour, je désire déclarer que depuis la dernière séance de la Chambre, j'ai examiné la pratique suivie relativement aux membres de la Chambre à qui l'on demande de voter, et je ne vois pas que l'on ait enregistré d'exemple de ce genre depuis la Confédération. D'après les règlements qui existaient avant cette époque, il semble bien établi que l'on peut demander à un membre qui se trouve dans la Chambre de voter, et qu'il doit voter à moins qu'il n'ait un intérêt pécuniaire direct dans la question au sujet de laquelle on prend le vote, ou à moins que la Chambre ne lui permette de ne pas voter, et, dans ce cas, une résolution doit être proposée et consignée dans les procès-verbaux. Je crois qu'il serait peut-être bien, à l'avenir, de suivre cette règle.

M. BLAKE: Je crois, M. l'Orateur, que vous avez bien fait de nous faire cette déclaration, et je ne doute pas qu'elle soit conforme à la loi parlementaire. Naturellement, l'observance étroite de cette règle amène une difficulté, à propos de laquelle nous devrions nous bien entendre; je veux parler de la question des abstentions simultanées. En Angleterre, où nous prenons notre pratique parlementaire, tout membre qui se trouve dans la Chambre lorsqu'un vote a lieu, ne peut pas s'excuser en déclarant que lui et un de ses collègues se sont engagés à s'abstenir simultanément. En conséquence, ce n'est qu'en s'absentant de la Chambre, qu'un membre peut rendre valable une abstention simultanée. Naturellement, si nous devons adopter la modification que la pratique a créée sous ce rapport, c'est une question que la Chambre doit examiner. Il n'y a pas de doute que ce n'est qu'en suivant cette pratique et en ne nous opposant pas à la chose, que l'on a pu, jusqu'aujourd'hui, s'excuser valablement de ne pas voter en recourant à l'abstention simultanée.

Je profite simplement de cette circonstance pour dire qu'il serait peut-être bien de nous entendre parfaitement sur la question; sinon, il pourrait arriver qu'il y eût quelque méprise lorsque l'on demanderait à un membre de voter, car l'on pourrait prétendre, dans le cas où il y aurait abstention simultanée, qu'il ne peut pas donner cette excuse pour ne pas voter.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable chef de la gauche a sans doute cité exactement la pratique suivie en Angleterre, car l'abstention simultanée y est reconnue comme ici ; mais ici, un membre est obligé de s'absenter s'il y a eu abstention simultanée. Je ne suis pas très sûr que la pratique suivie en Angleterre soit la meilleure. Dans le parlement anglais, l'abstention simultanée a lieu, et le lendemain matin, selon la convention arrêtée par les piqueurs, il est annoncé que M. un tel et M. un tel ont convenu de s'abstenir simultanément. Il me semble que lorsqu'un membre a fait une semblable convention, il est infiniment plus satisfaisant, dans le cas où il serait appelé à voter, qu'il se lève et dise que lui et un de ses collègues se sont entendus pour s'abstenir simultanément. Je crois qu'il vaut beaucoup mieux, quand un homme a consenti à une abstention simultanée, qu'il le déclare de son siège, afin que ses commettants puissent savoir que bien que son vote n'apparaisse pas dans la division, il n'a pas négligé son devoir, vu qu'il a consenti à une abstention simultanée avec un autre député qui nourrit un sentiment différent du sien sur une question particulière.

M. MACKENZIE : Telle a été notre coutume.

M. BLAKE : Il y a un côté de la pratique anglaise qui est plus satisfaisant que le nôtre, et c'est ceci : quand un député est partie à une convention d'abstention et d'absence simultanée, la déclaration à ce sujet doit dire aussi à propos de quelle question cette convention a eu lieu, et s'il est favorable ou non à la proposition. Vous voyez que ces détails sont donnés et vous savez alors de quelle façon l'honorable monsieur aurait voté. Je me souviens d'une circonstance où l'honorable monsieur ait convenu de s'absenter de voter durant l'absence d'un de ses collègues, sir George Cartier, et personne n'a pu découvrir dans quel sens il aurait voté ; et jusqu'à ce que l'honorable député de Laval (M. Onimet) eût présenté ce bill, l'autre soir, il a toujours existé quelque doute sur les sentiments de l'honorable monsieur et sur ceux de son collègue, sir George Cartier, sur cette question. Je recommanderai donc cet amendement, que lorsqu'un député quelconque est appelé à voter et qu'il s'excuse en alléguant le fait qu'il est convenu de s'abstenir pendant l'absence d'un collègue, il devrait déclarer dans quel sens il aurait voté s'il n'avait pas fait telle convention.

M. l'ORATEUR : On pourrait, à partir de maintenant, établir une règle dans ce sens, que lorsqu'un honorable membre déclare qu'il est convenu de s'abstenir de voter pendant l'absence d'un autre membre, la déclaration sera mise dans le procès-verbal qu'il est convenu de s'abstenir de voter pendant l'absence de tel autre honorable monsieur, et qu'il aurait voté pour ou contre la motion.

RAPPORTS.

M. PLATT : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je veux savoir ce qu'est devenu un certain rapport dont la production a été ordonnée au commencement de la session dernière au sujet du transport des malles dans le comté de Prince-Edouard. Le rapport du secrétaire d'Etat mentionne que ce document a été présenté à la Chambre sous le titre "Résumé des rapports présentés à la Chambre des Communes en 1883," et je n'ai pu m'assurer où il est. On dit qu'il a été présenté à la Chambre le 22 mai, avant la clôture de la dernière session.

M. l'ORATEUR : D'après ce que m'a dit le greffier, bien que ce document soit mentionné dans le rapport du secrétaire d'Etat comme ayant été présenté, nous n'avons rien ici qui nous dise qu'il a été déposé.

M. CHAPLEAU : Je comprends qu'il y a erreur dans le rapport, et je vais voir à la chose.

M. BLAKE : Je désire appeler l'attention sur les rapports déposés sur le bureau en réponse à une adresse de la Chambre,

votée il y a quatre semaines, au sujet de l'office de haut commissaire. J'ai déjà dit une ou deux fois que j'avais l'intention d'appeler l'attention de la Chambre sur la position de l'honorable ministre des chemins de fer et du haut commissaire, et je voulais avoir ces renseignements afin de mettre la Chambre au courant des faits qui sont nécessaires pour étudier cette question ; et j'ai appelé l'attention de l'honorable monsieur sur l'inconvénient extrême que nous trouvons au retard apporté dans la production des renseignements demandés. L'adresse a été votée et accordée le 25 janvier. Il a fallu juste quatre semaines pour produire le rapport, qui se compose de partie d'une page de papier contenant copie d'un arrêté du conseil qui recommande la nomination de sir Charles Tupper comme successeur de sir Alexander Galt, et c'est là tout ce qui a été déposé. Cependant, l'adresse demandait copie de tous les arrêtés du conseil, la correspondance, les commissions et les instructions relatives à la nomination du haut commissaire actuel, relatives à l'accomplissement des devoirs du ministre des chemins de fer pendant son absence en Angleterre, où il remplissait les fonctions de haut commissaire, et relatives à l'accomplissement des devoirs du haut commissaire pendant qu'il est au Canada en qualité de ministre des chemins de fer. L'arrêté du conseil ordonne l'émission d'une commission, mais on n'a déposé aucune commission ; il n'y a pas du tout de réponse à cette partie de l'adresse. La seule communication produite, c'est que conformément à la demande contenue dans une adresse à la Chambre des communes, on transmet copie de l'arrêté du conseil. S'il n'y a pas autre chose à produire, je crois que le moyen ordinaire et la seule façon respectable de parer à la chose, c'est de faire faire par le fonctionnaire qu'il convient une déclaration alléguant qu'il n'y a pas de papiers répondant à la demande contenue dans l'adresse.

S'il n'y a eu ni commission, ni correspondance ni instructions, nous devrions le savoir ; nous ne le savons pas parce qu'il n'y a aucune déclaration dans l'un ou l'autre sens ; et ce document est manifestement un papier qui ne convient pas. Le même jour, la Chambre des communes a donné ordre de produire "copie de toute correspondance ayant trait à tous paiements, réclamations ou allocations pour quelque chose que ce soit ayant rapport à l'office de haut commissaire, qui n'aurait pas déjà été produite, et des états séparés donnant en détail les dates et les sommes de ces paiements faits en rapport avec l'office pendant qu'il a été tenu par sir A. T. Galt et par le titulaire actuel, respectivement, et une estimation détaillée de toutes sommes payables pour telles affaires, jusqu'à cette date, et qui n'ont pas encore été payées ; aussi copie de la correspondance relative au loyer d'une résidence pour le haut commissaire et l'état des termes et des sommes à payer pour loyer, taxes et autres charges au sujet de cette résidence et la date du bail de loyer." La seule réponse à ce rapport consiste en une lettre de l'auditeur général contenant deux papiers dont l'un donne quelques détails, bien qu'il n'y ait pas les dates, qui sont importantes—quelques-uns des paiements faits durant que sir A. T. Galt était titulaire de l'office. L'autre document donne un état des paiements faits durant que sir Charles Tupper tenait l'emploi. C'est ceci : "1883-84—frais de déplacement de sir Charles Tupper, par compte en date du 21 septembre 1883, \$636," sans qu'il y ait du tout de date du paiement ; "Banque de Montréal, Londres, —chèque au crédit du haut commissaire, \$3,893.33, sans date de paiement, sans lettre de crédit, ni sans aucun détail au sujet des paiements qui, d'après mes renseignements, ont été faits en rapport avec ce chèque. Il n'y a pas ici le moindre état que je puis retrouver au sujet des paiements qui, d'après mes renseignements, ont été faits à sir A. T. Galt pendant qu'il tenait la position,—par le département de l'agriculture et de l'immigration. Je crois que quelques-uns des rapports indiquaient, et je suis informé que tels paiements ont été faits. Cette adresse demande les

états en détail, avec les dates de tous les paiements, réclamations, allocations pour quelques affaires que ce soit, et il n'y a rien à ce sujet, bien que, à moins que je sois bien mal informé, de tels paiements aient été faits en rapport avec le département de l'immigration, et je présume, d'après ce que nous avons su en général de la manière dont le ministre actuel a rempli ses fonctions, que tels paiements ont été faits pendant qu'il occupait la position de haut commissaire. Il n'y a rien qui fait voir qu'il y ait des sommes qui s'augmentent, qui sont dues et non encore payées; et s'il y en a nous en voulons avoir un état.

L'adresse demandait aussi copie de la correspondance, et il n'y a pas de réponse à cela. Peut-être n'y a-t-il pas de correspondance, mais nous voulons savoir s'il y en a. Vu que l'arrêté du conseil qui nomme sir Charles Tupper haut commissaire, déclare que ses frais de voyage seront payés de la même façon que ceux de sir A. T. Galt, et vu qu'il appert au document que j'ai sous les yeux que durant que sir A. T. Galt tenait l'office, la somme totale pour le loyer, le combustible et autres nécessités devait être payée par arrêté du conseil, on a probablement ordonné que les paiements à faire à sir Charles Tupper seraient faits de la même façon, et je crois que ce papier devrait être produit, attendu qu'il ferait connaître le mode et le principe d'après lesquels ces paiements ont été faits. J'espère que nous aurons le plus tôt possible des renseignements complets.

Sir JOHN A. MACDONALD : La pratique ordinairement suivie, quand on demande un rapport par motion, c'est de s'adresser au département où les employés permanents le préparent; il est ensuite examiné par le ministre, qui le présente, afin qu'il voie si cela répond aux demandes de la Chambre. Il est clair, dans le cas actuel, que les rapports sont tout à fait incomplets, et nous verrons à ce que des rapports complets soient fournis.

M. MACKENZIE : Je crois que la pratique est d'envoyer tous les rapports au secrétaire d'Etat d'abord, et c'est à lui de voir à ce qu'ils soient produits.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est certainement la pratique que tous les rapports soient envoyés par le greffier de la Chambre au secrétaire d'Etat, qui les examine et les envoie au département qui convient. Quelquefois, comme dans le cas actuel, on peut demander un rapport qui doit passer par plus d'un département, et il est probable que l'honorable secrétaire d'Etat, ou ses employés, ont envoyé celui-ci au ministre des finances, et qu'on ne savait pas que le département de l'agriculture y fût concerné en quoi que ce soit. C'est pour cela qu'il n'y a pas eu de demande de faite à ce département.

Sir LEONARD TILLEY : Je viens de recevoir une note m'apprenant qu'un honorable membre de cette Chambre a appelé l'attention de l'auditeur général sur le fait que l'état des dépenses en détail n'était pas complet, et que l'auditeur général a dit qu'aussitôt que possible il ferait préparer et envoyer au département du secrétaire d'Etat des rapports additionnels.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'an dernier, on a demandé un rapport au sujet des permis d'exploitation forestière qui paraît n'avoir pas été produit. L'honorable premier ministre voudra-t-il prendre note de cela ?

M. BLAKE : Je vois qu'une partie considérable du retard apporté à l'impression des rapports provient du fait qu'on les a retenus alors qu'ils étaient prêts à être présentés. Je n'accuse pas le secrétaire d'Etat de ce retard, vu qu'il peut avoir livré les rapports au ministre qu'il convenait, mais le retard se fait en très grande partie sentir après que les rapports ont été déclarés prêts à être déposés.

M. CHAPLEAU : Au commencement de la session, le département du secrétaire d'Etat a adressé une lettre circulaire à chacun des départements de l'administration, men-

M. BLAKE.

tionnant les demandes de rapports auxquelles il n'avait pas été fait de réponse, et les rapports tels que reçus ont été envoyés, à l'exception de deux ou trois documents qui sont restés sur mon bureau depuis le commencement de ce débat sur la question du chemin de fer du Pacifique. Aucun de ces rapports n'est resté à attendre pendant un seul jour dans les départements.

M. DAVIES : J'aimerais à savoir quand je puis m'attendre à recevoir un état des rapports faits par les inspecteurs de bateaux à vapeur.

M. McLELAN : Je verrai à ce qu'ils soient préparés et déposés.

FRAUDE DANS LA VENTE DES DROITS DE BREVET.

M. MULOCK : Je propose la troisième lecture du bill (n° 26) demandant qu'il soit pris de meilleurs moyens de prévenir les fraudes en rapport avec la vente des droits de brevet.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'objecte pas à la troisième lecture du bill, bien que j'y consente avec beaucoup d'hésitation. On a fortement insisté auprès de moi pour me faire voir que ces ventes frauduleuses de droits de brevet sont devenues une affaire criante, qui exige une législation spéciale. Je regrette beaucoup que ces fraudes aient été si considérables qu'elles exigent une législation particulière.

Le bill est lu la troisième fois.

BILL RÉFORMANT L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

M. MULOCK : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 52) pour réformer de nouveau l'acte refondu des chemins de fer, 1879. Voici la première clause du bill :

Chaque fois qu'un chemin de fer sera construit en travers ou le long d'un chemin public, et sur le même niveau, il ne sera permis à aucune compagnie de chemin de fer de laisser volontairement une locomotive ou partie de locomotive, un tender ou un wagon appartenant à telle compagnie ou mis en usage par elle, sur aucune partie de ce chemin public pendant plus de deux minutes.

Si je comprends bien la position des compagnies de chemins de fer aujourd'hui, à propos de la manière de mettre leurs chemins en exploitation, elles ont droit de construire et d'entretenir leurs lignes sur les chemins publics, en travers ou le long de ces chemins; le long de ces chemins, c'est naturellement avec l'approbation des municipalités. Par les pouvoirs généraux dont elle sont revêtues, elles ont droit de traverser avec leurs trains, et, en autant qu'elles peuvent le juger nécessaire, d'obstruer les voies publiques en laissant leurs convois s'arrêter sur les travers.

Il me semble que les compagnies de chemins de fer ont abusé de ce pouvoir et qu'elles sont arrivées à la conclusion qu'elles peuvent se servir des voies publiques pour arrêter leur trains sur le travers, aussi longtemps qu'elles le jugent nécessaire. Je ne crois pas que le mal soit local, mais je pense que dans tout le pays, les chemins de fer obstruent les voies publiques tant que cela leur convient. De plus, tout en paraissant s'efforcer d'avoir égard aux besoins publics, je crois qu'elles n'en tiennent compte que d'une façon mitigée.

Dans quelques parties du pays, les chemins de fer ont continué de séparer les trains de fret, pendant un certain temps, lorsqu'ils sont pour rester pendant un certain temps près des traverses, mais l'espace qu'on laisse entre les deux tronçons n'est pas assez large pour permettre aux véhicules de passer en toute sécurité. On ne fait qu'une étroite ouverture entre les wagons et les gens se trouvent exposés au danger de voir le train se refermer sur eux lorsqu'ils le traversent ou de voir leurs chevaux prendre le mors aux dents en passant près de ces objets de frayeur. Il m'a donc semblé à propos que, lorsque les trains sont coupés en deux de cette façon, ils devraient être laissés complètement en dehors de la voie publique, et que le public ait l'entier usage

de ses chemins, et que le public ne soit pas tenu de fournir des cours aux chemins de fer. Le deuxième paragraphe du bill a pour but d'attribuer un sens plus large au mot "village" tel qu'employé dans les sections 76 et 77 de l'acte refondu des chemins de fer, 1879. Les paragraphes 76 et 77 de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, arrêtent "qu'aucune locomotive ni engin de chemin de fer ne passera dans ou à travers une cité, une ville ou un village fortement peuplé à une vitesse plus grande que six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit convenablement clôturée." Les tribunaux ont prétendu que cette restriction quant à la vitesse ne s'applique pas aux villages non munis de chartes d'incorporation. Je présume naturellement que ce que la législature avait en vue c'est que là où il y avait, dans le pays, des populations denses, qu'il y eût ou non de corporation municipale, il fallait prendre certaines précautions, entre autres : clôturer la ligne ou réduire la vitesse, mais on a soutenu que ce mot "village" devrait être pris dans l'acception technique de village muni de charte d'incorporation. Il me semble opportun de lui donner le sens le plus large, et que la vraie raison pour laquelle on limite la vitesse devrait venir de la nature du voisinage et non du fait que le village est ou n'est pas érigé en corporation.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous n'avons pas d'objection à la deuxième lecture du bill si l'honorable député est disposé à l'envoyer au comité des chemins de fer. L'espace de deux minutes paraît très court, et je pense que la compagnie de chemin de fer devrait être entendue devant le comité au sujet du premier paragraphe ; et pour ce qui est du deuxième paragraphe, il est très difficile de savoir où commence et où finit un village qui n'a pas de charte d'incorporation.

Il y a quelques villages qui sont composés de maisons très éparses. Ainsi, dans la province de Québec, on trouve une rangée de maisons sur plusieurs milles de parcours, construites assez près les unes des autres pour qu'on puisse leur donner le nom de village. Le milieu de cette rangée, là où il y a ordinairement deux ou trois maisons ensemble, s'appelle généralement le village, et il faut qu'il y ait un moyen de savoir où le village finit et où commence la campagne. C'est naturellement là une question qui peut être étudiée dans le comité des chemins de fer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui, mais il serait bon aussi de formuler quelque opinion au sujet de la question dont a parlé mon honorable ami. Nous savons, la plupart d'entre nous, pour en avoir fait une désagréable expérience personnelle, que la compagnie de chemin de fer se met souvent en obstacle aux commodités du public, et qu'elle met souvent en péril sa sécurité, par l'habitude qu'elle a de laisser pendant un long temps ses trains en travers des chemins fréquentés.

Je puis dire, d'après ce que je sais moi-même, que j'ai vu encore, encore et puis encore, des convois de chemins de fer arrêtés pendant vingt minutes et plus en travers d'une rue, qui, je crois, dans cet espace de temps et dans le cours ordinaire des choses, pourrait être franchie par 100 voitures. Mon honorable ami a donc rendu un grand service en appelant l'attention sur l'infraction habituelle des compagnies aux droits de ceux qui voyagent sur les grandes voies publiques. Quant au temps qu'il a fixé, que ce soit ou non deux minutes, c'est d'une question qui mérite d'être étudiée par le comité des chemins de fer ; mais il n'y a pas de doute que les compagnies abusent considérablement du pouvoir qui leur est accordé de traverser les voies publiques dans les villes. Je pense que les honorables membres de la Chambre qui font partie du comité des chemins de fer peuvent, comme moi, rendre témoignage de la chose.

M. FARROW : Je puis dire comme l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), que sous l'opération de la loi actuelle, le public souffre de grands inconvénients. A environ un mille à l'ouest d'une petite ville de

mon comté, il y a ce qu'on appelle un "Y". Il y a un chemin public qui traverse le chemin, et les trains de fret y arrêtent en traversant cette voie, quelque fois pendant dix minutes et jusqu'à trois quarts d'heure. Quant les gens font des représentations à ceux qui ont charge du convoi, ils n'en reçoivent aucune réponse satisfaisante. Le personnel du convoi domine la loi et l'autorité. J'appuierai ce bill de tout mon cœur et de toute mon âme.

M. O'BRIEN : S'il y a un défaut à trouver à ce bill, c'est qu'il ne va pas assez loin. Parlant au nom des cultivateurs de la campagne, je dis que la façon dont ils sont traités par les compagnies de chemins de fer est tout à fait déplorable. Il n'y a pas un seul pays prétendant être gouverné par des gens civilisés où le public tolérerait de telles exactions et une pareille conduite de la part des compagnies de chemins de fer, autant qu'on le fait au Canada. Eh quoi ! en Angleterre, on ne permettrait pas à un chemin de fer de traverser le moindre chemin où il se fait le plus petit montant possible de trafic, à moins de construire un pont ou de faire une voie souterraine. Il me semble qu'en ce pays-ci, le public s'est résigné à subir de la part des corporations de tous genres, une quantités de mauvais traitements simplement étonnante. Où je réside, il y a un chemin de fer qui traverse le village d'Allandale, situé sur le chemin de fer du Nord. Il n'y a pas un seul jour de l'année où la vie et la propriété ne sont pas mises en péril à cause de cette traverse, et il faut s'étonner de ce qu'il n'y a pas plus d'accidents. Il y a dans mon comté un endroit ainsi traversé où il se fait beaucoup de trafic, et personne ne peut franchir cette traverse sans courir certains dangers.

Il y a eu et il y aura des accidents, mais le public paraît ne pas s'en occuper. Ce n'est de l'affaire de personne de se mêler de la chose, et l'on continue à endurer. Il me semble que la vraie manière de traiter cette affaire, c'est de renverser la politique mise en vigueur dans l'acte refondu des chemins de fer ; et, au lieu d'ériger des chemins de fer, de construire des ponts seulement quand ils sont requis de le faire ou lorsque le comité des chemins de fer leur demande de le faire, l'acte devrait les contraindre à construire des ponts et des voies souterraines sur tous les chemins de fer, à moins d'être spécialement exemptés de la chose. C'est la ligne de conduite que le pays doit suivre. Dans mon voisinage, il ne se passe pas un jour sans que la vie et la propriété soient mises en danger par la compagnie de chemin de fer. Prenant en considération les subventions considérables que ce pays accorde aux compagnies de chemins de fer, le moins que puissent exiger les cultivateurs du pays, qui sont les intéressés, et le public voyageur qui circule sur les chemins, c'est que le gouvernement insiste auprès de ces compagnies pour qu'elles prennent des mesures qui donneront de la sécurité aux personnes qui traverseront leurs lignes. J'espère que l'honorable ministre des chemins de fer accordera son attention à l'affaire. Il ne peut, dans les circonstances actuelles, faire moins, vu l'augmentation considérable des voyageurs, l'augmentation du nombre des trains, et les grands privilèges et secours que les compagnies de chemins de fer reçoivent de ce pays. Le moins que le gouvernement puisse faire, c'est de modifier, de renverser notre manière d'agir actuelle, et, au lieu de ne rendre les compagnies tenues de construire des ponts que lorsque la chose leur sera demandée, on devrait les contraindre de construire des ponts partout où ils sont nécessaires, à moins de recevoir une exemption spéciale.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

COUR MARITIME D'ONTARIO.

M. ALLEN : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 70) pour étendre la juridiction de la cour maritime d'Ontario.

M. DAVIES : Il y a dans ce bill un article qui, je crois, devrait n'être pas adopté. Je veux parler de l'article qui

arrête qu'un navire sera passible de saisie pour frais de réparations, ou pour approvisionnements fournis, quand le propriétaire réside dans la même province. C'est tout simplement l'introduction d'un nouveau principe : que soit que le propriétaire réside ou non dans la province, on peut prendre des procédures *in rem* contre le vaisseau pour approvisionnements fournis. Je ne pense pas qu'il soit au pouvoir de ce parlement d'appliquer le principe à d'autres provinces. Nous ne pouvons méconnaître la juridiction des tribunaux de vice-amirauté, qui la tiennent de la législation impériale, ni appliquer le principe de ce bill *quoad* les tribunaux d'Ontario. Vous avez une loi dans l'Ontario et une loi dans Québec. De plus, le principe n'est pas bon. Je ne vois pas pourquoi un fournisseur de navire, ou n'importe quelle province qui approvisionne un navire, ne pourrait pas compter sur le crédit du propriétaire, si le propriétaire est dans la province ; pourquoi en adoptant des procédures *in rem* contre le vaisseau, il pourrait le saisir. Jamais pareil principe n'a été introduit dans la législation impériale. Je crois qu'il aurait pour effet d'opérer avec injustice contre les propriétaires de navires si on l'appliquait ici, et les honorables messieurs qui favorisent le bill ne nous en ont pas donné les raisons.

M. LISTER : L'honorable monsieur qui vient de porter la parole à la Chambre vient des provinces maritimes. Il objecte à ce bill parce qu'il n'est pas conforme à la loi anglaise. Je désire dire simplement à la Chambre que l'acte maritime actuellement en vigueur dans l'Ontario est basé sur la loi maritime de l'Angleterre. Cette loi arrête que, à l'endroit où le propriétaire d'un navire quelconque a fait faire des réparations ou a acheté des approvisionnements pour son navire, s'il réside dans le pays, il n'y a pas d'obligation maritime. Pourquoi y aurait-il un droit contre un navire étranger pour ses approvisionnements et ses réparations, et pourquoi n'y en aurait-il pas contre un vaisseau du pays ? Cette question a été soumise au Congrès des États-Unis, et un comité spécial a fait à ce sujet un rapport très volumineux. Ce rapport dit qu'il n'y a pas du tout de raison pour qu'un navire du pays soit traité autrement qu'un navire étranger. Ces vaisseaux sont souvent dans des ports où les propriétaires ne sont pas connus, où la responsabilité des propriétaires n'est pas connue. Ils ont besoin de réparations, ils ont besoin qu'on leur fournisse des effets afin de compléter leur voyage ; ils ont besoin de réparations à cause d'avaries subies probablement dans les lacs, et c'est dans l'intérêt des propriétaires de navires eux-mêmes comme dans l'intérêt des gens qui fournissent les approvisionnements, que cette loi devrait être mise en vigueur.

Je ne comprends pas pourquoi le droit maritime n'accorderait pas une entière protection aux gens qui font les réparations et qui fournissent les choses nécessaires, alors que le propriétaire du navire reçoit toute la valeur des réparations et des approvisionnements.

Comment se fait-il que dans notre pays et à propos des vaisseaux qui appartiennent à nos compatriotes mêmes, ceux qui fournissent les approvisionnements doivent s'adresser aux propriétaires pour se faire payer, alors que dans le cas d'un vaisseau appartenant à un pays étranger, ou dont le propriétaire est en dehors de cette province, ceux qui fournissent les approvisionnements ont un droit sur le vaisseau ? Il n'y a pas de raison pour justifier cette distinction. Notre loi arrête que les gages des marins, les frais de remorquage et certaines autres charges constitueront un droit contre le vaisseau, qu'il appartienne à ce pays ou à un pays étranger. Ça a toujours été un mystère pour moi que la loi s'arrête là. Il est de l'intérêt du propriétaire du navire et certainement de l'intérêt de ceux qui fournissent les approvisionnements, que ce vaisseau soit responsable de ce qu'il obtient. Considérant la chose à ce point de vue, j'espère que le bill présenté par l'honorable député de Grey-Nord (M. Allen) sera pris en considération par la Chambre et qu'on ne le rejettera

M. DAVIES

pas à la période peu avancée où il se trouve, vu qu'après avoir été pleinement débattu, on verra que les raisons qui militent en faveur de ce projet de loi sont si puissantes et si bonnes que la Chambre l'adoptera enfin. A cette période peu avancée du bill, il n'est pas nécessaire que je m'étende longuement sur les raisons pour lesquelles il devrait être inséré dans le statut ; qu'il nous suffise de dire qu'il y a des gens qui approvisionnent les navires d'un bout du pays à l'autre, qui ont appris à leurs dépens les déficiences de la loi actuelle et qui prétendent que si un vaisseau reçoit des approvisionnements ou subit des réparations, il n'est que juste que ce vaisseau soit responsable.

L'honorable député de Queen (M. Davies) invoque contre cette mesure la vieille raison que comme cette loi n'existe pas en Angleterre, elle ne devrait pas exister ici. Ce n'est pourtant pas là une raison valable pour repousser ce bill.

Les États-Unis ont un droit maritime, et toute nation qui a une marine devrait avoir un droit maritime, attendu que c'est la seule manière de régler les différends entre les réclamants et les propriétaires. Aux États-Unis on a changé la loi ; on l'a rendue différente de la loi anglaise et on a décidé que les vaisseaux mêmes répondraient pour les réparations ou les approvisionnements reçus par eux. Je ne puis comprendre pourquoi on ferait une distinction entre le droit auquel donnent naissance les approvisionnements et les réparations, et tout autre droit en autant que la responsabilité du vaisseau même est concernée. J'espère que le bill subira la deuxième lecture, et, lorsqu'il reviendra, la Chambre aura l'occasion d'en examiner la valeur.

M. PATTERSON (Essex) : J'espère que le bill de l'honorable député de Grey-Nord passera en deuxième délibération et recevra l'approbation de la Chambre. J'approuve entièrement les sentiments émis par l'honorable député de Lambton (M. Lister). J'ai eu quelque expérience de la façon dont fonctionne l'acte maritime d'Ontario, et c'est un grand inconvénient que les vaisseaux qui viennent de loin puissent obtenir des approvisionnements et des réparations, employer des ouvriers, et que ces hommes soient privés de leurs salaires.

Pour des raisons qui se présenteront d'elles-mêmes à l'esprit des honorables députés, ce n'est pas toujours facile de se faire payer par les propriétaires. En faisant des recherches au port où le navire est enregistré, on peut trouver que le navire appartient à une personne qu'on n'en soupçonnait pas propriétaire, ou qu'il est grevé d'une hypothèque. Je suis certain qu'on éprouve de grandes difficultés, vu le défaut d'une loi de ce genre. Il y a une certaine loi en vigueur du côté américain des grands lacs et rivières, et une loi différente du côté canadien, et il en surgit des difficultés. Si nous avions une loi semblable, ce serait une grande amélioration. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Queen, — qui est, en fait de loi, un réformiste distingué — s'opposer au bill surtout parce que ce n'est pas la loi en Angleterre. Je pense qu'il aurait dû se placer à un point de vue plus élevé.

M. DAVIES : L'honorable monsieur a mal compris mes remarques. J'ai dit que la loi anglaise était mise en vigueur pour les provinces maritimes, et qu'on n'a pas le droit sous l'opération de l'acte proposé, de poursuivre devant la cour de vice-amirauté. Nous aurons ainsi une loi dans une province et une loi différente dans une province voisine, et je crois que cela n'est pas bien.

M. PATTERSON : J'accepte l'explication de l'honorable député. A la dernière ou à l'avant-dernière session, l'honorable ministre de la justice a annoncé qu'il soumettrait cette question au gouvernement impérial dans le but d'avoir une loi uniforme pour tout le Canada. Il serait intéressant de savoir quel a été le résultat de la correspondance. J'admets que l'honorable député de Queen a raison quant à la loi dans les provinces maritimes ; mais dans l'Ontario, nous sommes sous l'opération de la loi d'Ontario, et mon expé-

rience à ce sujet est semblable à celle de l'honorable député de Lambton, et je serai très heureux de faire tout ce qui sera en mon pouvoir pour favoriser le bill de l'honorable député de Grey-Nord.

Sir JOHN A. MACDONALD : Deux honorables députés ont déclaré qu'ils approuvent le principe du bill, et ils espèrent qu'il subira sa deuxième lecture et qu'on en étudiera ensuite le mérite. C'est là une pratique non parlementaire. Le débat doit se faire lors de la deuxième lecture. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner ce bill avec le ministre de la justice. Maintenant qu'il a attiré l'attention des honorables députés, je pense qu'il vaudrait mieux ajourner la deuxième lecture, car nous ne pouvons en faire la deuxième lecture ni en affirmer le principe sans que la Chambre soit parfaitement convaincue des mérites du bill. Je répète que l'attention de la Chambre a été appelée sur ce bill, les mérites en ayant été exposés trop brièvement et peut-être d'une façon non entièrement satisfaisante, la deuxième lecture devrait être ajournée. Je propose donc l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

OFFICIERS DE LA DOUANE DANS LE COMTÉ D'INVERNESS, NOUVELLE-ÉCOSSE.

M. CAMERON (Inverness) : Je demande par ma motion copie de toutes les requêtes et de la correspondance relatives à la nécessité d'augmenter le nombre des officiers de la douane à Chéticamp, Mabou, Port-Hood, Whyocomah, Baie-Ouest, et Hawkesbury, Inverness, Nouvelle-Écosse. En faisant cette proposition, je désire dire quelques mots afin de faire voir la raison pour laquelle je me propose de demander les papiers et la correspondance mentionnés. Dès l'abord, je puis assurer à cette Chambre qu'en ma qualité de représentant de l'île du Cap-Breton, j'occupe ici une position tout à fait spéciale et fort peu agréable. Je vois que je ne reçois guère l'appui de la sympathie des députés de la Nouvelle-Écosse proprement dite. Mais il est peut-être bon d'exposer maintenant une fois pour toutes la position particulière que non-seulement moi, mais que tous les représentants de l'île du Cap Breton occupent dans cette Chambre.

M. l'Orateur, il y a des années, immédiatement après la Confédération, la question des conditions plus avantageuses (*better terms*) à obtenir pour la Nouvelle-Écosse a pris une grande importance dans l'esprit de la population de cette province et dans le mien surtout. A cette époque, j'ai eu le plaisir d'écrire une lettre à l'honorable sir John Rose à ce sujet. Je me propose aujourd'hui d'en faire la lecture, car elle mettra devant la population du Dominion la position exacte que j'ai prise, à cette époque, à l'égard de cette question. Elle se lisait comme suit :

MABOU, 21 janvier 1869.

Sir JOHN ROSE :

CHER MONSIEUR.—Je remarque que l'honorable M. Joseph Howe et M. McLellan sont partis de cette province, afin de régler, si possible, la difficulté dans laquelle se trouve la Nouvelle-Écosse. Je prends donc la liberté d'appeler votre attention sur la nécessité de prendre en considération les réclamations de l'île du Cap-Breton dans tous les changements qui pourraient être faits à l'acte d'Union. La Nouvelle-Écosse a ses chemins de fer et d'autres avantages pour lesquels cette île, depuis son annexion à la Nouvelle-Écosse, a été lourdement taxée.

Cette île est plus grande que l'île du Prince-Édouard ; elle avait dans son temps son propre gouvernement ; elle est aussi peuplée et plus importante pour la Confédération que l'île du Prince-Édouard. Avant la confédération, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse avait toujours négligé cette île, et le canal Saint-Pierre était la seule compensation qu'elle eût pour tous les travaux publics de la Nouvelle-Écosse, qui ont coûté au delà de \$3,000,000. Si l'île du Prince-Édouard fait partie de l'Union, il faut que ce soit à des conditions beaucoup plus favorables que le Cap-Breton, qui est beaucoup plus important par ses ressources naturelles. Les besoins locaux de cette île seront négligés par tous les gouvernements, vu le manque de cette influence que la force numérique commande dans toute représentation.

La justice demande pour cette île les mêmes conditions que l'île du Prince-Édouard obtiendra de la Confédération, avec un nombre déterminé de sénateurs, la garantie d'être considérée comme une colonie séparée, même sans gouvernement local, et certains privilèges si elle

entre dans la Confédération, ou lorsqu'elle y sera entrée. A moins qu'on ne fasse quelque chose de ce genre pour le Cap-Breton, toute modification pour donner satisfaction à la Nouvelle-Écosse proprement dite, n'améliorera en aucune manière notre condition. Espérons que ces quelques suggestions sincères attireront votre influente considération sur les réclamations d'une population de plus de 80,000 âmes, entraînée malgré elle dans l'Union, et dont une partie émigre tous les jours dans la république voisine.

J'ai l'honneur d'être, cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. CAMERON, M.P.

A cette lettre, j'ai reçu la réponse suivante :

OTTAWA, 30 janvier 1869.

MON CHER MONSIEUR.—J'ai reçu votre lettre du 20 courant et j'ai lu avec beaucoup d'intérêt les remarques qu'elle contient. Je vous donne l'assurance que je ne suis pas indifférent à l'isolement du Cap-Breton, et j'espère que les arrangements que nous venons de conclure avec M. Howe et M. McLellan, mettront le gouvernement local en état d'aider puissamment aux réformes que vous demandez. Ces arrangements sont en substance comme suit : la Nouvelle-Écosse entre dans l'Union avec une dette de \$1,100,000 de plus, et elle recevra pendant dix ans environ \$30,000 par année, sans compter d'autres avantages accessoires.

M. Howe et M. McLellan sont entièrement satisfaits de la conclusion à laquelle nous sommes arrivés et qui mettra la Nouvelle-Écosse dans une situation financière qui lui permettra de faire face à tous les besoins locaux, tant pour ce qui regarde le service des bateaux à vapeur que pour les chemins et les ponts.

J'ai parlé à M. Howe au sujet de votre lettre ; il se rend immédiatement à la Nouvelle-Écosse, et le rapport qu'il sera en état de nous soumettre satisfera, je l'espère, même les plus exigeants.

Vous comprendrez immédiatement, que malgré tout ce qu'il peut y avoir de vrai dans ce que vous dites des réclamations du Cap-Breton, comme faisant partie de la Nouvelle-Écosse proprement dite, nous n'avons pas le pouvoir de changer les dispositions de l'acte de l'Union, ni de considérer l'île autrement que comme une partie intégrale de la province. Cependant, je serai heureux de discuter toutes ces questions quand vous viendrez ici pour la session, qui aura lieu probablement vers la fin de mars.

Veillez écrire que je suis,
Votre très respectueux,

JOHN ROSE.

H. CAMERON, écuyer,
Mabou, Cap-Breton, Nouvelle-Écosse.

Quinze années se sont écoulées depuis, et j'ai le regret de dire que mes appréhensions se sont pleinement réalisées, et malgré que depuis ce temps des sommes considérables aient été mises à la disposition des gouvernements locaux, pas une seule piastre n'a été dépensée sur l'île du Cap-Breton. On me dira peut-être que nous n'avons pas le droit de nous plaindre ici, et qu'il est lâche d'attaquer les gouvernements locaux, qui ne sont pas ici pour se défendre. Mais, M. l'Orateur, comme j'occupe la position de représentant du Cap-Breton, je ne manquerai jamais l'occasion de me plaindre de la conduite du gouvernement local de la Nouvelle-Écosse, chaque fois qu'il manquera à son devoir en ne portant pas secours au Cap-Breton, lorsque la chose sera nécessaire. A cette époque je ne demandais seulement pour le Cap-Breton une juste compensation pour son entrée dans la Confédération, comme on a dû l'accorder à l'île du Prince-Édouard avant d'obtenir son consentement à l'Union. Bien que le Cap-Breton ne demande pas encore la même compensation que l'île du Prince-Édouard a reçue, je peux bien, une fois pour toute, dire à cette Chambre que le jour approche rapidement où le peuple du Cap Breton demandera son autonomie provinciale, à moins qu'on ne prête plus d'attention que par le passé à ses justes demandes. Depuis la Confédération on a dépensé au-delà de \$3,000,000, en chemins de fer, dans la Nouvelle-Écosse proprement dite, et malgré cela, on vient demander de nouveaux subsides au gouvernement fédéral ; nous nous plaignons que le gouvernement local de la Nouvelle-Écosse a toujours refusé de nous donner aucune aide pour nos chemins de fer. Certains députés de la Nouvelle-Écosse viendront peut-être me dire qu'on a donné toute l'assistance possible pour la construction de chemins de fer au Cap-Breton. Des gens haut placés ont été induits à croire qu'on a de fait dépensé de l'argent pour les chemins de fer au Cap-Breton. Malheureusement, lorsque la question de l'extension des chemins de fer vers l'est et l'ouest, a été agitée dans la Nouvelle-Écosse, le Cap-Breton a été laissé de

côté avec de simples promesses. Mais je discuterai cette question un autre jour. Mon but pour aujourd'hui, c'est d'exposer devant cette Chambre la position qu'occupe le Cap-Breton, afin qu'elle nous excuse lorsque nous venons nous plaindre et demander pour cette Ile plus de considération qu'elle n'en a reçue. Nous nous plaignons de ce qu'on n'a pas accordé une attention suffisante aussi bien aux autres services qu'à celui des chemins de fer de l'Ile, et un de ces services, qui n'est pas le moindre, c'est la protection du revenu, surtout dans le comté d'Inverness. Pendant plusieurs années des représentations m'ont été faites de toutes les parties du comté relativement à la nécessité de protéger le revenu dans les différentes localités de ce comté; et pendant des années et encore dernièrement, je me suis rendu au département des douanes, où j'ai fait mon possible pour obtenir des réformes.

Tout en reconnaissant qu'à chaque fois j'ai été reçu avec la plus parfaite courtoisie, je confesse que je ne suis jamais parvenu à convaincre le département de la nécessité de prendre d'autres mesures pour protéger le revenu de ce côté de l'Ile du Cap-Breton. Nous ne nous plaignons pas autant de la quantité de la contrebande qui se fait sur ces côtes que du fait que cette contrebande a lieu surtout pour les liqueurs enivrantes. Je crois que le comté d'Inverness est un des plus tempérants du Canada. Je crois aussi que ce sont surtout les avocats de la tempérance de ce comté qui se plaignent de ce manque de protection du revenu, qui permet l'introduction en contrebande, des liquors dans le comté. La réponse invariable qu'on m'a toujours fait au département, c'est que les revenus perçus dans le comté d'Inverness ne permettraient aucune augmentation dans les dépenses. A première vue, l'objection semble raisonnable; mais d'après moi, c'est justement cette modicité du revenu qui prouve la nécessité d'en augmenter la protection. Malgré tout cela je ne suis pas parvenu à convaincre le département. Je prétends que le montant des importations et des exportations d'une circonscription placée sur le bord de la frontière ne donne pas une idée exacte de la quantité de marchandises consommées dans cette circonscription. Les exportations de la Nouvelle-Ecosse en 1883 se sont élevées à \$9,820,331, et les importations à \$9,042,617, laissant au crédit de la Nouvelle-Ecosse \$778,315. Les exportations pour toute l'Ile du Cap-Breton, d'après les Tableaux du commerce, ne se sont élevées qu'à \$581,005 et les importations à \$246,358 seulement, ce qui donne un surplus en faveur du Cap-Breton de \$334,697. Mais, M. l'Orateur, toute personne raisonnable du Cap-Breton qui connaît quelque chose du commerce de cette Ile doit admettre que les importations et les exportations sont beaucoup plus considérables que les chiffres indiqués par ces rapports. Je maintiens, et avec raison, que les exportations du Cap-Breton sont de plus d'un cinquième des exportations totale de la province de la Nouvelle-Ecosse. Il est vrai que les exportations du Cap-Breton ne se font pas toutes des ports de cette Ile, car Halifax, qui est le principal port d'expédition de la province exporte une partie des produits du Cap-Breton. Les Tableaux du commerce indiquent que les exportations du comté d'Inverness ne sont que de \$117,005, et cependant je crois pouvoir prouver irréfutablement que les exportations actuelles de ce comté sont de \$80,000, ou d'environ huit fois la somme indiquée dans les rapports. Afin d'expliquer la position plus clairement devant cette Chambre, je désire attirer l'attention sur les importations et les exportations des différents ports de l'Ile, qui sont comme suit:

	Importations.	Exportations
Arichat.....	\$ 24,883.	\$ 33,623
Beddeck.....	16,592	97,928
Hawksbary ..	17,178	113,445
Port Hood.....	908	3,560
Sydney.....	42,262	204,360
Sydney Nord	144,752	128,141
	\$246,358	\$581,055

M. CAMERON (Inverness).

Maintenant, M. l'Orateur, les importations d'un comté dépendent des moyens d'acheter que possède la population de ce comté. A l'exception de l'Ile du Prince-Edouard, qui, comme pays agricole, est à la tête de la Confédération, l'Ile du Cap-Breton, sous ce rapport, fait aussi bonne figure que toute autre partie des provinces maritimes, et qu'une bonne moitié des comtés des grandes provinces. Je ne parlerai pas des produits de toute la province, mais je rappellerai brièvement ceux du Cap-Breton. En 1881, le Cap-Breton a produit, comme on peut le voir par le recensement, 49,842 boisseaux de blé, 529,259 boisseaux d'avoine, 1,226,842 boisseaux de pommes de terre, et 105,825 tonnes de foin, et cet état, que j'ai devant moi, donne la production de tous les comtés de la province. Inverness seul produit 21,814 boisseaux de blé, 256,483 boisseaux d'avoine, 435,533 boisseaux de pommes de terre, 47,816 tonnes de foin; et toujours d'après les mêmes rapports, je conclus que l'Ile du Cap Breton est la meilleure section agricole de la province de la Nouvelle-Ecosse, et que le comté d'Inverness est le meilleur comté agricole de l'Ile, j'irai même plus loin, et je dirai que c'est le meilleur de toute la Nouvelle-Ecosse. En égard à son étendue et à sa population, Inverness est le comté le plus productif de la Nouvelle-Ecosse, et si nous avions les mêmes facilités quant aux ports et aux chemins de fer pour distribuer et expédier les produits de l'Ile, ce serait un encouragement pour augmenter la production, et je n'hésite pas à dire que cette production serait doublée. Mais ces difficultés de distribution sont si grandes que les habitants de l'Ile en sont découragés, et ne tiennent pas à produire beaucoup plus qu'il ne faut pour la consommation locale. En comparant la statistique des différents comtés, j'en suis arrivé à la conclusion suivante pour ce qui regarde Inverness: Inverness ne produit que quelques tonnes de foin de moins que les comtés de Richmond, Queen, Shelburne et Yarmouth, et partout le foin est un grand indice de la fertilité du sol. Inverness produit 43,471 minots de pommes de terre de plus que les comtés de Richmond, Guy-borough et Queen; autant de blé que Yarmouth, Guysborough, Shelburne et Queen, et plus d'avoine que Richmond, Guysborough, Queen, Shelburne, Yarmouth, Lunenburg, Annapolis, Digby et Halifax. Et cependant, chose étrange, tous ces comtés ont un chemin de fer et Inverness n'en a pas, et le fait que nous n'avons pas de chemin de fer, démontre ce que nous pourrions produire si nous possédions ces facilités de communication.

Les exportations de la Nouvelle-Ecosse consistent en grande partie en poissons, et par les Tableaux du commerce, je trouve que les exportations d'Inverness dépassent la moyenne des exportations de toute la province. Je sais personnellement que l'an dernier Inverness a exporté pour plus de \$500,000 de poissons, et cependant les rapports ne nous accordent que \$117,000 pour toutes nos exportations; mais dans les rapports, ces exportations n'apparaissent pas comme venant du port d'Inverness, mais du port d'Halifax, qui est le point de distribution.

Les exportations d'animaux du comté d'Inverness ne s'élèvent pas à moins de \$150,000; le beurre exporté produit \$100,000; les conserves de bœuf et de mouton \$50,000; les moutons \$10,000; les chevaux \$10,000; en tout \$320,000, et cependant les rapports ne nous donnent que \$117,000, donnant ainsi une fausse idée des qualités productives d'Inverness d'environ \$700,000. En outre de cette production démontrée à l'aide des rapports que je viens de citer, je peux nommer d'autres sources de production dans ce comté. En 1880, ainsi qu'on le voit par le recensement, Inverness possédait 5,552 chevaux, nombre plus considérable que celui de tout autre comté de la province, 458 bœufs de travail, 29,843 bêtes à cornes, 45,453 moutons—ou plus de bêtes à cornes et de moutons que tout autre comté; 5,573 cochons, ce qui est plus que dans tout autre comté; 117,081 livres de laine, ou plus de laine que dans tout autre comté; 611,271 livres de beurre; 153,083 livres de fromage; 9,549 livres de lin; 147,211 verges d'étoffe et flanelle de fabrication indi-

gène, plus qu'il n'en a été fabriqué dans tout autre comté de la province; 5,792 verges de toile; 3,730 minots de pommes, ce qui, je l'admets, est peu en comparaison de la vallée d'Annapolis; 913 minots d'autres fruits; 5,668 livres de sucre d'érable. Je donne ces chiffres pour montrer que les importations et les exportations d'Inverness doivent être beaucoup plus considérables qu'elles n'apparaissent dans les rapports du commerce; et les mêmes remarques s'appliquent à tous les comtés du Cap-Breton. C'était avec cet argument qu'on nous répondait lorsque nous insistions sur notre droit d'obtenir des améliorations, mais c'est un argument bien faux. On peut se demander s'il y a de la contrebande. Je suis peiné de dire qu'il y en a, et surtout dans le commerce des liqueurs enivrantes, et sur une grande échelle. Afin de démontrer que tel est le cas, je demande la permission de lire un extrait d'un journal publié au chef-lieu du comté, qui se lit comme suit:

La goëlette *Harriet Tory*, de Souris, I. P. E. 59 tonneaux, a été saisie dans notre port dimanche dernier, le 16 courant, pour infraction aux règlements de douane, en ayant à bord une cargaison de marchandises entrées en contrebande et consistant surtout en boissons. Le navire et la cargaison sont maintenant entre les mains du percepteur. Il semblerait que notre ministre des finances, si tempérant, n'a pas plus réussi, avec sa politique nationale, à créer une production indigène de cognac, de rhum, de whiskey et de genièvre, que pour le coton, le sucre et les verreries, car ces produits s'importent encore.

Mon but en lisant ce qui précède est de faire voir qu'il y a beaucoup de contrebande dans cet endroit, et lorsque j'aurai affirmé devant cette Chambre que ce n'est là qu'un petit village parmi beaucoup d'autres dans le comté, elle devra conclure avec moi qu'une grande quantité de marchandises est amenée là pour la consommation, et qu'une grande quantité y est apportée pour être vendue dans d'autres villages. Dans le comté il n'y a pas moins de cinq ou six villages aussi considérables que celui de Port-Hope, et l'absence de ports sur la côte nord-ouest du Cap-Breton ne sert qu'à encourager le commerce de contrebande. Il n'arrive que rarement que ce commerce soit fait par notre population, car malheureusement elle ne possède que très peu de navires, et si elle possède peu de navires, c'est parce qu'elle n'a pas de ports sur la côte nord où les navires puissent entrer, excepté ceux d'un petit tonnage. Ainsi, en règle générale, ce n'est pas notre population qui se livre à ce commerce; mais ceux qui y trouvent quelque avantage s'y engagent et inondent le pays de liqueurs dont la plus grande partie est entrée en contrebande. Quand j'aurai fait remarquer au ministre des douanes qu'il n'y a eu que \$993, ou environ, de perçues pour le revenu dans le comté d'Inverness, depuis le détroit de Canso jusqu'au Cap-Breton, il devra conclure avec moi, que presque toute, sinon toute la boisson employée dans le comté, y est amenée en contrebande, et j'ai le regret de dire que je sais cela par expérience.

Afin de nous débarrasser de ce commerce illicite, j'ai l'intention d'attirer l'attention du ministre des douanes sur le nombre d'employés qui, dans mon humble opinion, serait nécessaire pour protéger le revenu dans ce comté, et aussi le nombre qui serait requis pour faciliter l'expédition dans les différents endroits où le commerce est considérable.

Je puis lui dire d'abord qu'à Cheticamp, où il se fait beaucoup d'affaires, surtout dans le commerce du poisson, les commerçants de cette localité se plaignent de ne pas avoir un sous-percepteur de la douane pour obtenir un permis pour sortir du port ou y entrer sans avoir le trouble et l'inconvénient de faire un voyage de dix-huit ou vingt milles pour l'avoir. A Boad Cove Marsh, où il se fait beaucoup d'affaires avec l'île Margaree et les commerçants de la côte, il faudrait un employé pour prévenir la contrebande, suivant les représentations qui m'ont souvent été faites par les avocats de la tempérance. A Mabou aussi, qui est, je crois, la place commerciale la plus importante du comté, il faudrait un garde côte ou un sous-percepteur. Il est certain qu'il faudrait un sous-percepteur dans cette localité afin de

protéger le revenu et aussi pour faciliter l'expédition des produits, car, je suis heureux de le constater, les améliorations que le département des travaux publics y a fait exécuter dernièrement ont eu pour résultat d'augmenter considérablement le commerce. Autrefois, et à venir jusqu'à dernièrement, il y avait à peine un navire possédé par la population de Mabou; à présent elle possède quelques navires et elle en fait construire d'autres, ce qui rend plus grande la nécessité d'avoir un sous-percepteur de douane dans cet endroit. A Port-Hood, où j'ai vu moi-même deux ou trois cents voiliers des différentes parties de la province et des Etats-Unis, il faudrait plus d'employés, afin de mettre le percepteur des douanes en état de remplir ses fonctions efficacement et bien. Il n'y a pas que les liqueurs qu'on introduit dans le comté en contrebande, il y a aussi le tabac, la kérosine et d'autres articles sur lesquels pèse un droit élevé; et il arrive trop souvent que les Américains qui fréquentent nos rives se livrent au commerce des chaussures et de la kérosine le long de la côte. A Judique, à mi-chemin entre le détroit de Canso et Port-Hope, il y a aussi un certain nombre d'hommes d'affaires, et afin d'empêcher la contrebande il est absolument nécessaire d'y avoir un employé. Il faudrait aussi un sous-percepteur à Whycoomagh, qui est un grand village, peut-être le plus grand du comté. Un autre serait nécessaire à West-Bay, qui est aussi un village d'avenir du comté. Le port de Hawkesbury, qui est un terminus de chemins de fer et de plusieurs steamers, aurait aussi besoin d'un employé de douane. A présent, qu'est-ce que coûteraient ces employés? Le surplus de dépenses à encourir ne dépasserait pas \$1,200. Les frais actuels de perception et de surveillance dans ce grand comté ne dépassent pas \$1,000; en réunissant ces deux sommes, la dépense pour le comté d'Inverness n'atteindrait pas celle d'aucun comté de la Nouvelle-Ecosse, et ne serait pas plus du dixième de ce que coûte l'île du Prince-Edouard sous ce rapport.

Les frais de perception dans l'île du Cap-Breton ne sont pas tout à fait autant que dans l'île du Prince-Edouard, et mes honorables amis de cette province admettront avec moi que les sommes dépensées chez eux dans ce but, ne sont pas plus que suffisantes pour assurer l'efficacité du service. Lorsque nous demandons que le revenu soit protégé dans les intérêts de la cause de la tempérance, nous demandons aussi à ce qu'il le soit dans les intérêts du revenu lui-même. J'admets que les sommes perçues dans le comté d'Inverness ne seront pas beaucoup plus considérables qu'aujourd'hui, mais je prétends que les revenus d'Halifax, de Montréal, et des autres villes d'où nous achèterons nos marchandises imposables, augmenteront notablement.

Puisque j'en suis sur cette question, il serait peut-être à propos de vous faire connaître le système pratiqué, qui est celui-ci: Certain commerçant entreprenant ira à Halifax, achètera pour \$2,000 ou \$3,000 de liqueurs en entrepôt, et transportera cette marchandise à l'île Saint-Pierre ou Miquelon; des navires côtiers ou des bateaux de pêche, partis de Terre-Neuve ou de tout autre port, arrêtent aux îles Saint-Pierre et Miquelon, chargent la marchandise et la distribuent le long de la côte du Cap-Breton; de cette manière il doit nécessairement y avoir une diminution dans les revenus des villes d'où ces liqueurs ont été expédiées.

Mon but, M. l'Orateur, est d'attirer l'attention du ministre des douanes et du gouvernement sur la nécessité qu'il y a d'augmenter la surveillance sur les côtes nord-ouest d'Inverness ainsi que sur les lacs.

Lorsque j'aurai dit que les côtes d'Inverness sont aussi étendues que celles de toute l'île du Prince-Edouard, on admettra que le nombre des employés n'est pas ce qu'il devrait être; et ce que nous demandons ne ferait que trois employés de plus que le nombre que possède déjà le comté de Richmond. On me permettra d'ajouter que je viens encore, une fois pour toute, d'accomplir un devoir en demandant plus de protection. Je combats pour cela depuis maintenant quinze ans, avec pas ou peu de succès.

On a nommé un employé à Mabou en 1871 ou 1872, je crois, mais en 1874, il fut congédié sans doute parce que les revenus de l'endroit étaient peu considérables; mais parce que les revenus sont peu considérables, cela ne prouve pas du tout qu'il fallait renvoyer cet employé; au contraire, cela est une preuve qu'il faut augmenter la surveillance dans le comté.

Ainsi, je fais motion pour copie de toutes les requêtes et correspondances se rapportant à la nécessité d'augmenter le nombre des employés de douane à Cheticamp, Mabou, Port-Hope, Whycomagh, West-Bay et Hawkesbury, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.

M. TAYLOR : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur le fait que nous avons dans le port de Gananoque un percepteur de douane aussi capable que tous ceux d'Ontario. Cet employé remplit ses fonctions depuis vingt ou vingt-cinq ans. Je crois que des correspondances ont été échangées demandant au gouvernement de lui nommer un assistant; pourqu岸 cet assistant lui a été refusé, je ne saurais le dire. Il y a quelques années, un assistant a été envoyé à cet endroit, mais pour une raison ou pour une autre, il fut retiré. Si le chiffre des recettes et des dépenses doit être pris en considération, je crois que nous avons un excellent droit de demander un assistant à ce port. Dans les rapports du commerce et de la navigation, je trouve les chiffres suivants basés sur les recettes et les dépenses des dix dernières années :—

Année.	Percn.	Frais.
1873.....	\$ 2,837	\$1,127
1874.....	3,178	1,158
1875.....	5,314	1,498
1876.....	4,258	1,994
1877.....	3,507	1,983
1878.....	3,116	1,983
1879.....	4,103	1,926
1880.....	6,836	1,713
1881.....	8,616	1,586
1882.....	14,068	1,581
1883.....	14,248	1,668

A présent, M. l'Orateur, puisque les frais de perception d'une somme de \$3,116 en 1878 étaient de \$1,983, je ne vois pas de raison pour qu'en 1883 on ne paie que \$1,668 pour percevoir la somme élevée de \$14,248. Pendant les années 1876-77-78 et une partie de 1879, il y avait un assistant à ce port, mais pour des raisons que j'ignore, l'employé qui avait la surveillance de ce port en 1878, fait maintenant tout l'ouvrage seul.

Je prétends, M. l'Orateur, que cet homme est accablé d'ouvrage et qu'il n'est pas suffisamment rétribué. En 1873 son salaire était de \$700; pendant les années que j'ai nommées on envoya un assistant avec un salaire de \$730—\$30 de plus que l'employé en charge du port.

Depuis 1878 les dépenses de ce port ont diminué de \$315, tandis que les recettes ont augmenté de \$11,132—une augmentation de 356 pour 100 dans les recettes et une diminution de 18 pour 100 dans les dépenses. Je maintiens, M. l'Orateur, que s'il y a un port dans Ontario ou dans toute la Confédération qui puisse montrer un meilleur état de compte que le port de Gananoque, avec un seul employé, il mérite d'avoir un assistant. Il devrait y avoir un assistant à Gananoque à présent, parce que c'est un terminus de chemin de fer et qu'en rapport avec ce terminus, il y a un bateau-passeur qui fait le trajet trois fois par jour, entre Gananoque et la rive opposée, dans l'Etat de New-York.

Pour ces raisons, M. l'Orateur, je propose en amendement à la motion, qu'après les mots "Nouvelle-Ecosse," les mots suivants soient ajoutés "et Gananoque, Ontario."

M. PAINT : Je désire ajouter quelques mots sur cette question. Je dois dire qu'en plusieurs occasions j'ai insisté auprès du ministre des douanes pour le convaincre de la nécessité d'augmenter le nombre des officiers chargés de la surveillance dans le comté de Richmond, et j'ai l'espoir que

M. CAMERON (Inverness).

ma demande sera bientôt accordée. Je suis reconnaissant à mon honorable ami le député d'Inverness (M. Cameron) d'avoir attiré sur cette question l'attention du ministre. Il a parlé de la question de l'extension du chemin de fer dans l'île du Cap-Breton. Cette question est de la plus grande importance pour cette île, et les députés de cette île s'y intéressent beaucoup. Cette île souffre depuis longtemps de l'inconvénient de ne pas avoir de communication par chemin de fer, et plus tard, j'aurai probablement l'occasion d'ajouter quelques remarques sur ce sujet. J'espère que sa demande sera accordée, et qu'on n'oubliera pas le comté de Richmond en cette occasion. Il me fait plaisir d'apprendre par la bouche de l'honorable député d'Inverness, que ce comté est aussi fertile; mais je constate, en même temps, qu'il ne possède pas pour l'expédition de ses produits, les mêmes facilités que les comtés des autres provinces.

M. GAULT : Je crois que l'occasion est très favorable pour dire quelque chose en faveur de la douane de Montréal. Je ne demande pas une augmentation dans le nombre des employés, mais les salaires sont insuffisants et non proportionnés aux prix des choses nécessaires de la vie. Aujourd'hui, l'estimateur en chef à Montréal reçoit \$1,800 par année, ce qui n'est pas autant que ce que reçoivent des commis. Je connais des employés qui reçoivent annuellement \$3,000 et \$4,000, et cependant ces fonctionnaires du gouvernement se trouvent tous les jours dans des situations qui leur permettraient de quintupler leur salaire. J'espère que l'honorable ministre des finances prendra en considération cette question des salaires payés à ces employés et les portera au chiffre auquel ils ont droit.

M. MITCHELL. J'ai une plainte semblable à faire pour ce qui regarde mon comté; et comme c'est la première fois que je me plains à l'honorable ministre des douanes, j'espère qu'il m'en tiendra compte. Pendant longtemps j'ai attendu la nomination d'un estimateur pour la ville de Newcastle. Nous n'avons qu'un seul estimateur dans le comté, et il demeure dans le district de Chatham, et c'est pour cela que je voudrais en voir nommer un pour Newcastle.

Mais obtenir quelque chose de l'honorable ministre des douanes, c'est comme lui extraire la dent de l'œil. Je ne sais pas s'il faut attribuer cela à son désir d'économiser ou à la crainte qu'il a que nous fassions un petit bénéfice, mais je lui serais bien reconnaissant s'il voulait faire ce que je lui demande depuis longtemps, c'est-à-dire de nommer un employé avec un bon salaire, pour remplir les fonctions d'estimateur dans ma ville natale. Je crois que ce ne sera que justice pour moi et pour mes commettants, de ne pas oublier la demande que je lui ai faite pour mon comté lorsqu'il aura à s'occuper des griefs qui lui arrivent des districts éloignés du Cap-Breton, du détroit de Canso et de la métropole commerciale de la Confédération.

M. BRECKEN : J'ai quelques mots à dire au nom de l'île du Prince-Edouard, dont l'honorable député d'Inverness a parlé en termes très flatteurs, mais non exagérés. Je désire faire voir à l'honorable ministre des douanes la nécessité de nommer un inspecteur de douanes pour la province de l'île du Prince-Edouard. Je n'avouerai pas, comme le député d'Inverness l'a fait pour le Cap-Breton, que les habitants de l'île du Prince-Edouard sont de grands contrebandiers. Je ne sais pas que nous le soyons; mais mes commettants m'ont souvent recommandé d'insister sur la nécessité d'avoir un inspecteur des douanes, et m'ont dit qu'un employé capable et actif sauverait au revenu de la Confédération quatre ou cinq fois plus que son salaire. Nous avons un espèce de *detective* qui résidait à Souris, comté de King, et dont les fonctions consistaient à visiter les différents ports de l'île et d'empêcher la contrebande. Mais l'honorable ministre, il me fait peine de le dire, bien qu'il ait peut-être de bonnes raisons pour cela, a jugé à propos de se dispenser de ses services. Si nous avons un inspecteur de

douane, et une ou deux personnes employées comme *detectives* pour visiter les différents ports et baies, nul doute que l'honorable ministre des douanes verrait le revenu de l'île augmenter considérablement, car quelles que soient les dispositions de la population, les facilités naturelles offertes à la contrebande sont très grandes.

M. DALY : Je m'étais proposé de garder pour une autre occasion mes observations sur ce sujet, lorsque les estimations seraient devant la Chambre. Mais puisque la question des salaires des employés de douane est venue sur le tapis, je désire attirer l'attention du ministre sur les salaires des employés de la douane à Halifax. Plusieurs représentations lui ont été faites en ce sens, en différentes occasions, et je suis heureux de voir par les estimations de cette année, qu'on a accordé quelque augmentation dans les salaires de cette année. Néanmoins, il y a encore des cas auxquels on n'a pas encore pourvu, et auxquels il serait urgent de pourvoir. Il y a actuellement, dans ce qu'on appelle la "grande salle," à la maison de douane d'Halifax, des employés de 10 ou 12 ans d'expérience, qui retirent un salaire de \$600 par année, ce qui n'est pas suffisant pour les faire vivre d'une manière décente. Je crois qu'on devrait prendre ces cas en considération, et que les salaires de ces employés devraient être augmentés en proportion du temps qu'ils ont été employés. C'est avec plaisir que j'appuie les réclamations de l'honorable député d'Inverness. Je suis d'opinion que le service de surveillance extérieur de la Nouvelle-Ecosse n'est pas suffisant quant au nombre des employés, et que les salaires de ces employés ne sont pas proportionnés à l'ouvrage qu'ils font. Le plus tôt l'honorable ministre agira dans le sens indiqué par l'honorable député, plus il verra son revenu augmenter, et les faibles salaires qu'il donnera seront rendus au Trésor au centuple.

M. TEMPLE : Au sujet des employés de douane, je dirai qu'il en faudrait un dans le noble comté de York, N. B., que j'ai l'honneur de représenter. Il y a toute une partie de mon comté dans laquelle il n'y a pas d'employé de douane ; il serait très opportun d'en avoir pour prévenir la contrebande qui se fait entre ce comté et l'Etat du Maine. Il n'est pas juste pour nos marchands de laisser la contrebande se faire sous leurs yeux. Cela leur cause de grandes pertes, et j'espère que l'honorable ministre s'efforcera de nommer un employé de douane pour cette section.

M. IRVINE : Comme le comté de l'honorable monsieur est limitrophe du mien, je pourrai peut-être faire quelque chose pour le tirer d'embarras. Je puis dire qu'il y a dans notre comté trois ou quatre employés de douane dont nous pourrions facilement nous passer, pour le plus grand avantage de mon honorable ami. Notre population est si foncièrement honnête qu'elle croit de son devoir de n'employer à son usage que ce qui est fabriqué au Canada, afin de donner un coup de main à la politique nationale. Il n'y a pas de contrebande dans mon comté, et je suis peiné d'apprendre qu'il y en a dans celui de mon honorable ami. Nous nous sommes dit que les établissements manufacturiers recevraient une telle impulsion de la politique nationale, que dans notre patriotisme bien entendu, nous avons décidé de ne consommer que des articles de provenance canadienne. Ainsi, au lieu de nommer un nouvel employé à la place de celui qui a été démis, je suppose parce qu'il était libéral, — c'est ordinairement ainsi que le gouvernement agit — le ministre devrait envoyer quelques-uns de nos employés de douane dans l'autre comté. Nous ne voulons pas enfoncer nos mains plus avant dans le trésor, pour le plus grand plaisir de ces cormorans affamés qui le pillent continuellement. Nous contribuerons plutôt à le remplir. A tout événement, nous n'avons plus besoin de ces employés.

M. BOWELL : Je suis certain que la Chambre remercie l'honorable député d'Inverness de la statistique très intéressante qu'il nous a donnée, prouvant du moins que cette partie de la Confédération est non-seulement très fertile,

mais qu'elle augmente rapidement en richesse et en développement. Que la contrebande y existe sur une aussi grande échelle que mon honorable ami a bien voulu le dire, c'est ce que j'ignore. Mais un cas auquel il a référé, c'est la saisie dans l'île du Prince-Edouard d'un navire portant des boissons.

M. CAMERON (Inverness) : Je demande pardon à l'honorable monsieur ; c'était dans mon comté.

M. BOWELL : S'il en est ainsi, le fait que le bâtiment a été saisi pendant qu'il entrait des liqueurs en contrebande, prouve qu'il y avait là des officiers remplissant leurs devoirs, il n'y avait donc aucune nécessité, en tant que ce cas particulier était concerné, d'augmenter les dépenses en nommant d'autres officiers.

La Chambre comprendra que sur une ligne côtière comme celle de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que dans d'autres parties de la Confédération, il serait tout à fait impossible d'avoir des officiers stationnés dans tous les coins et recoins où un petit bateau pourrait atterrir.

Les endroits dont a parlé l'honorable député d'Inverness ont plusieurs bureaux, et un, deux ou trois officiers. Le port de Mabou, auquel on a fait allusion, a eu pendant longtemps un employé de douane, et un autre vient d'être nommé à sa place, soit parce qu'il a donné sa résignation ou qu'il est mort ; et, cependant, Mabou n'est qu'une porte de surveillance.

C'est une chose nouvelle pour moi d'entendre dire que c'est à ces endroits, où il y a des employés, que les contrebandiers ont l'habitude d'opérer. Au contraire, la contrebande a lieu ordinairement à d'autres endroits que ceux-là ; et si le revenu doit être protégé de la manière que l'on suggère, il serait nécessaire de nommer des surveillants qui voyageraient et iraient d'un endroit à l'autre, vu qu'il serait tout à fait impossible d'avoir un fonctionnaire à tous les endroits qu'il plairait aux contrebandiers de visiter. Lorsque l'on songe combien il est difficile dans tous les pays qui ont un tarif d'empêcher la contrebande, il faut s'attendre à ce que la contrebande existe aussi longtemps qu'il y aura un droit, et que ce droit soit réduit ou élevé, le peuple sera toujours porté à enfreindre la loi ; en Angleterre, où ils avaient des surveillants à cheval pour voyager le long des côtes, il y avait des contrebandiers, en dépit de ce moyen de surveillance.

J'ai été surpris d'entendre que dans un comté que mon honorable ami dit être si tempérant, où la tempérance est peut-être plus répandue que dans aucun autre comté du Cap-Breton, ou de la Nouvelle-Ecosse proprement dite, on pouvait introduire tant de liqueurs en contrebande. Si cette population est aussi tempérante qu'on le dit, elle ne se procure ces liqueurs que pour les exporter dans les comtés voisins et moins tempérants.

Si l'honorable monsieur veut consulter les rapports qui ont été soumis à la Chambre dès le commencement de la session, en réponse à une motion du chef de l'opposition, il verra que plusieurs navires venant du port de Saint-Pierre ont été saisis au moment où ils faisaient de la contrebande. Il est pénible d'avoir un port libre si près des côtes de la Confédération, et il est très difficile d'empêcher la contrebande dans cette partie du pays. Si l'honorable monsieur veut consulter la statistique, il verra qu'on exporte en entrepôt à destination de Saint-Pierre presque assez de tabac, de liqueurs et autres produits, pour alimenter un continent ; et je puis assurer l'honorable monsieur que cette pratique ne se borne pas à Halifax et aux autres ports de la Confédération, car les rapports de Boston et des autres ports américains font aussi voir que tous les ans des centaines de milliers de dollars de produits sont retirés des entrepôts et expédiés à l'île de Saint-Pierre.

Il est difficile de dire ce que deviennent ensuite ces marchandises ; mais nous savons qu'il se fait un commerce irrégulier, et un nombre d'employés aussi considérable que le

justifie le revenu sont sur le qui-vive, dans les différentes parties du pays, pour prévenir ce commerce illicite autant que possible. Dans tous les cas où l'on a signalé à mon attention la nécessité d'établir soit de nouveaux ports, ou des avant-ports, ou de nommer des employés additionnels, j'ai de suite référé la question aux inspecteurs, qui, dans plusieurs cas, ont fait rapport qu'il serait dans les intérêts du revenu de faire ces nominations. Dans d'autres cas sur lesquels les représentants du comté ou d'autres personnes avaient vivement insisté, le rapport des inspecteurs a été qu'il n'y avait pas de nécessité de nommer d'autres employés. Il est nécessaire qu'on prenne en considération les rapports de ces inspecteurs, à qui sont confiés des devoirs très importants.

Les honorables messieurs admettront sans peine que les officiers du bureau principal, à Ottawa, ne peuvent connaître personnellement toutes les localités des diverses parties du pays; mais je puis assurer l'honorable monsieur, et la division qu'il représente, qu'il surveille bien sous ce rapport les intérêts de cette dernière.

La plainte générale que font les membres de cette Chambre, à l'effet que les salaires des fonctionnaires ne sont pas assez élevés, n'est pas une question nouvelle. Je suis persuadé que si mon prédécesseur dans ce département était présent, il corroborerait ce que je vais dire, savoir, que les représentants des diverses parties du pays ne sont jamais lents à demander que les salaires des divers officiers soient augmentés. Nous voyons, cependant—et il est tout aussi bien que nous le rappelions—que lorsque nous allons devant l'électorat, c'est un thème favori de dire que les chefs du département, ceux qui dirigent particulièrement les douanes et d'autres départements, où il y a une grande dépense d'argent, ont été extravagants et n'ont pas rempli la promesse qu'ils avaient faite de ne pas augmenter les dépenses pendant l'année précédente. J'ai essayé, autant que me le permettaient les crédits votés par les Chambres, d'égaliser les salaires payés aux officiers des divers ports; les honorables messieurs doivent tenir compte du fait que, bien qu'un officier ou un commis d'un port quelconque puisse ne recevoir un salaire aussi élevé que celui que reçoit un officier ou un commis d'un autre port, on trouvera, en s'enquérant des faits, qu'il n'y a probablement pas dans un cas la moitié de la responsabilité ou un dixième de la besogne qu'il y a dans l'autre cas. Je n'ai jamais la moindre difficulté à trouver des hommes pour remplir immédiatement les places qui deviennent vacantes, même pour les salaires que l'on paie actuellement.

Pour les positions de \$600 ou de \$700, dont mon honorable ami de Montréal a parlé, je ne crois pas qu'il ait jamais eu de la difficulté à trouver des hommes qui voulussent les accepter, même avec ces salaires.

Quant à ce qui concerne Gananoque, mon honorable ami a fait une légère erreur. Il a dit que depuis 1873 jusqu'à ce jour, les frais de perception des douanes avaient diminué d'environ 18 pour 100 à cet endroit. Cela est très vrai, mais l'augmentation des revenus, au lieu d'être de 35 pour 100, à ce port, est plus près de 335 pour 100. J'ai constaté qu'à ce port il y avait un percepteur—et comme mon honorable ami de Leeds-Sud (M. Taylor) l'a dit, c'était l'un des meilleurs percepteurs du pays—qui recevait un salaire moindre que celui qu'avait un officier temporaire, un monsieur très âgé était employé là moyennant un certain salaire par jour, plus élevé que le salaire du percepteur.

Comme j'ai constaté que le percepteur pouvait faire toute la besogne, j'ai transféré cet officier à un autre endroit, où j'ai pensé que ces services seraient plus utiles, et j'ai réduit le salaire qu'il recevait. M. Ormiston est un bon officier, et, au lieu de nommer un autre fonctionnaire, j'ai augmenté son salaire de cent ou deux cents dollars par année, et je vois qu'il est tout à fait disposé à remplir tous les devoirs qui lui sont dévolus.

Je ne puis convenir avec mon honorable ami de Northumberland, N.B. (M. Mitchell), qu'il soit nécessaire de nom-

M. BOWELL.

mer un estimateur à Newcastle. Il est vrai qu'autrefois il y avait un estimateur à ce port, parce qu'il y a quelques années c'était un point important sur la rivière Miramichi; mais si l'honorable monsieur examine les Tableaux du commerce et de la navigation, il y verra que le revenu perçu dans ce port n'a été que de \$10,400; et comme Chatham n'est qu'à cinq milles de cet endroit, après la mort de l'estimateur de Newcastle, j'ai cru que l'estimateur de Chatham pourrait faire la besogne dans les deux endroits, et il reçoit pour cela un salaire additionnel. S'il y avait des entrées considérables à Newcastle, surtout des marchandises que mon honorable ami importe, je ne sais s'il ne serait pas nécessaire de nommer un estimateur dans ce port. Je crois pouvoir dire que la politique du département a été en général d'augmenter les salaires des bons officiers partout où la chose était possible; et, tout en agissant ainsi, il faut se rappeler que si toutes les nominations que l'on demande de faire dans tout le pays étaient effectuées, le chef du département serait obligé de venir demander à cette Chambre d'augmenter les crédits d'environ \$50,000 à \$60,000 par année.

Les augmentations dans la ville de Montréal ont été quelque peu nombreuses l'année dernière.

Mon honorable ami verra, lorsqu'il examinera les dépenses, qu'elles ont augmenté beaucoup plus rapidement que plusieurs ne le croiront peut-être justifiable, et lorsque je lui dirai que les dépenses dans ce port sont d'environ \$14,000 plus élevées qu'elles ne l'étaient l'an dernier, et que je serai forcé de demander, dans les prévisions supplémentaires, un crédit pour couvrir les dépenses additionnelles, je me demande si la Chambre approuvera les demandes d'augmentation qui sont continuellement faites à ce département et à d'autres départements de diverses parties du Canada.

Les recettes de la douane dans le port de Montréal se sont élevées de moins de \$4,000,000 qu'elles étaient en 1878, à près de \$8,000,000 l'année dernière, et j'ai jugé nécessaire de nommer deux ou trois nouveaux estimateurs dans ce port; et je puis dire que ces estimateurs—principalement celui qui connaît la chimie, et qui est capable d'analyser les médecines brevetées—ont souvent rendu au pays des services plus que suffisants pour payer leurs salaires.

J'ai rencontré une grande difficulté dans le fait que durant l'administration de mon prédécesseur, sous l'ancien gouvernement, des officiers avaient été nommés dans divers ports, surtout dans des endroits importants, avec des salaires de \$1,000 à \$1,200, pour faire précisément la même besogne dont s'acquittaient depuis une dizaine ou près d'une vingtaine d'années, des hommes également compétents et ne recevant que \$500 à \$700 par année. Ceci a donné lieu à de nombreuses plaintes, presque à une petite rébellion, parce que l'on prétendait que si quelqu'un méritait une promotion, c'étaient ceux qui servaient sous le département depuis plusieurs années.

Un des vices du système, c'est de ne pas faire de promotion dans le service, chaque fois que la chose est possible, bien que, je l'admets, l'expérience m'ait appris que dans dix-neuf cas sur vingt, en ce qui regarde les percepteurs de la douane, un homme qui s'est livré au commerce et qui, si je puis me servir de cette expression, est à la hauteur de l'époque, qui comprend le génie du commerce de l'époque, fera un meilleur percepteur que celui qui a travaillé péniblement pendant dix à quinze ans comme employé du bureau de la douane. Je m'explique ceci par le fait que le commis fait sa besogne régulière sans s'occuper beaucoup de ce qui se passe en dehors du bureau, sans étudier les changements qui, nous le savons tous, s'accomplissent rapidement dans le commerce, et les divers modes d'après lesquels se font les affaires dans toutes les parties du pays. Si vous prenez un homme engagé dans le commerce, qui a des années d'expérience, qui a commercé sur tous les divers articles importés dans le pays, vous le trouverez, en général, plus compétent que ceux qui ont été pendant des années au service du

département, pour surveiller les intérêts tant du marchand que du revenu. C'est du moins ce que m'a appris l'expérience, et je ne puis m'expliquer cela autrement que comme je viens de le dire.

Je suis content de savoir que l'honorable député de Carleton (M. Irvine) est disposé à laisser réduire le nombre des fonctionnaires dans sa localité. Bien que je n'aie pas très bien saisi ce qu'il avait dit, j'ai compris qu'il avait déclaré que le gouvernement avait destitué un réformiste dans cet endroit. Je n'ai pas eu connaissance qu'aucune destitution de ce genre ait eu lieu.

M. IRVINE : J'avais compris, ai-je dit, par les rapports qu'un surveillant des douanes avait été destitué l'année dernière dans le comté d'York.

M. BOWELL : L'honorable monsieur s'est mépris, aucun officier du comté d'York n'a été destitué, mais on en a suspendu un pour des raisons que je n'aime pas à dire ici. Mais si l'honorable monsieur le désire, je donnerai ces raisons. Si la perception du revenu exige un nouvel officier dans le comté d'York, je serai très heureux d'en nommer un. Je me rappelle très bien un discours que mon honorable ami a prononcé ici il y a un an ou deux, et dans lequel il nous a dit que toutes les marchandises consommées dans Carleton étaient entrées en contrebande. Je suis heureux d'apprendre toutefois que la nomination d'officiers à cet endroit a rendu les commettants de mon honorable ami honnêtes, sous ce rapport du moins.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée et (à 6 heures p.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 22 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

SERMENTS ET ASSOCIATIONS ILLICITES.

M. WHITE (Cardwell) : Je présente le bill (n° 100) pour amender de nouveau le chapitre 10 des Statuts Refondus du Bas-Canada concernant les serments et les sociétés illicites et séditionnelles.

Le caractère de ce bill est très simple. Il est semblable à celui du bill passé en 1865 par l'ancien parlement du Canada.

Dans l'ancienne ordonnance concernant les serments et les sociétés illicites et séditionnelles, il y avait une clause qui soustrayait les francs-maçons des grandes loges de la Grande-Bretagne et d'Irlande aux effets de ce bill. Plus tard les francs-maçons de la province du Canada établirent dans ce pays une grande loge qu'ils appelèrent grande loge du Canada, et, en 1865, il fut passé un acte simplement à l'effet d'ajouter dans le premier acte les mots "grande loge du Canada" après le mot "d'Irlande."

Après l'établissement de la Confédération, la province de Québec étant devenue un tout politique, les francs-maçons de cette province établirent ce qu'ils appelèrent la Grande Loge de Québec en vertu du principe habituellement reconnu parmi eux, et qui consiste à limiter la juridiction de leur association à celle du territoire.

L'objet de ce bill est donc simplement d'ajouter les mots "Grande Loge de Québec" après "Canada." La même chose a été faite en 1865, et l'on n'a pas alors enregistré les votes du parlement sur cette question.

Le bill est lu pour la première fois sur division.

EMPRUNT DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que quand les résolutions présentées par sir Charles Tupper touchant le chemin de fer du Pacifique canadien seront rapportées et qu'il sera proposé qu'elles soient adoptées, telles que rapportées, telle motion de concours aura priorité chaque jour après les affaires de routine.

M. BLAKE : Comme il est impossible de discuter davantage cette question sans que les documents qui n'ont pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre soient produits, je ne crains pas une plus longue discussion de ce sujet.

Comme je l'ai souvent fait remarquer, nous ne pouvons continuer cette discussion d'une manière intelligible sans ces informations. Pour examiner d'une manière intelligente plusieurs des propositions émises par la droite et plusieurs des déclarations et des calculs qui ont été faits au sujet de l'état de l'entreprise, il faudrait les informations qui auraient dû être soumises à la Chambre en vue de la proposition du gouvernement—qui ont été demandées à maintes reprises, mais qui n'ont cependant pas encore été fournies.

Dans ces circonstances, je ne crois pas que la discussion se prolonge beaucoup, et, pour cette raison, bien que je m'oppose à la motion, je n'ai pas l'intention de demander une division, mais je demande qu'elle soit adoptée comme l'étant sur division.

La motion est adoptée sur division.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. BERGERON : M. l'Orateur, avant que l'on procède aux ordres du jour, je désire attirer l'attention de la Chambre sur les faits suivants : Je trouve dans un journal quotidien publié à Montréal et portant le nom de *L'Étendard*, une correspondance datée de la capitale, qui contient des inexactitudes que je désire relever. Je ne m'en serais pas occupé si mon nom n'eût pas été mentionné dans cette correspondance et d'une manière tout à fait fautive. Je ne suis pas surpris que ce correspondant ne dise pas la vérité, puisque dans les caucus qui ont été tenus dernièrement par les députés de la province de Québec, je ne crois pas qu'il y en ait un seul qui ait agi comme mouchard et qui ait renseigné le rédacteur de cette feuille sur ce qui s'est passé dans ces caucus. Par conséquent, je lui pardonne facilement les inexactitudes qui s'y trouvent. Dans les caucus qui ont eu lieu, j'ai compris que les députés avaient agi loyalement, honorablement et constitutionnellement, d'après ce qu'a dit le premier ministre de la Puissance lui-même.

Maintenant, M. l'Orateur, on semble vouloir dire que des personnes en dehors de cette Chambre, des personnes étrangères à la députation, ont agi sur les députés canadiens-français pour leur faire tenir ces caucus et pour les induire à faire au gouvernement les représentations qu'ils ont cru devoir faire dans l'intérêt de leur province et du pays. Mon nom étant mentionné dans cette correspondance, je nie, pour ma part, tout ce qui y est dit, et je le nie aussi au nom de mes collègues de la province de Québec. Il n'y a eu rien de tel. Les députés de la province de Québec se sont réunis, mais ils n'ont eu aucune relation avec qui que ce soit en dehors de cette Chambre. Ils ont décidé de faire des représentations, et, comme l'a dit le premier ministre, ils l'ont fait constitutionnellement. Je fais ces observations dans le but de démontrer qu'il y a parmi les rédacteurs des journaux de la province de Québec, et entr'autres à *L'Étendard*

des personnes qui, poussées par des motifs inavouables et que je ne connais pas, écrivent dans leurs journaux des choses qui sont parfaitement inexactes.

AFFAIRES DU GOUVERNEMENT.

M. BLAKE: Hier soir, l'honorable premier ministre n'étant pas à son siège, j'ai signalé à l'attention de ses collègues l'opportunité de fixer un jour pour la deuxième lecture du bill concernant le cens électoral quelque temps avant le jour qui sera fixé pour la deuxième lecture, pour des raisons que j'ai données alors, et que les collègues de l'honorable monsieur ont paru approuver. Je demanderai maintenant s'il peut dire quel jour il a l'intention de lire ce bill, parce que plus tôt ce jour sera connu, plus les honorables députés auront de temps pour se préparer à le discuter. Je demanderai au ministre des finances, qui nous a déçus aujourd'hui en ne présentant pas le bill concernant les manufactures, s'il a l'intention de le présenter sans trop de délai, vu que nous sommes déjà à une période assez avancée de la session.

Quant aux demandes de documents, j'espérais que l'on aurait aujourd'hui réparé les omissions qu'il y a dans les rapports déjà produits au sujet de la position du haut commissaire et du ministre des chemins de fer; mais je ferai remarquer que l'on n'a pas encore donné suite aux adresses ou ordres concernant la production des documents se rapportant à cette question, surtout ceux que devrait nous fournir le département de l'agriculture.

M. POPE: On est actuellement à les préparer.

M. BLAKE: Mais ils devraient l'être depuis un mois.

M. POPE: Nous n'aurions pu les préparer aussi tôt.

M. BLAKE: Ils devraient être prêts depuis un mois—un mois lunaire, ce qui convient mieux à l'honorable monsieur qu'un mois de calendrier.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai pas saisi la raison que l'honorable monsieur a donnée hier soir pour demander qu'un jour soit fixé pour la deuxième lecture du bill concernant le cens électoral.

M. BLAKE: Parce que le bill est très volumineux et très important. Nous nous sommes occupés d'autres sujets, et il me semble important que nous soyons avertis cinq ou six jours d'avance de la date que l'honorable monsieur se propose de fixer.

Je voulais faire cette demande de très bonne heure, parce que je ne désirais pas causer de retard lorsque l'honorable monsieur proposerait la deuxième lecture du bill. Comme je crois qu'il est important de discuter ce dernier aussi vite que possible, j'ai pensé qu'il devrait nous dire le plus tôt possible quand il se propose que nous étudions ce bill.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je reconnais parfaitement l'absurdité de la proposition de l'honorable monsieur, laquelle n'est pas dans le sens du mois lunaire.

Mon honorable ami dit qu'il désire que le bill soit étudié à fond. Le bill a été soumis à la Chambre pendant la dernière session, et il est resté sur le tapis pendant un an pour qu'on eût le temps de l'étudier; mais, néanmoins, mon honorable ami, avec toute sa vivacité de perception, avec toute sa promptitude à se former un jugement, ne s'est pas encore fait une opinion. Il est donc tout à fait raisonnable qu'un jour soit fixé.

Je n'ai pas la moindre objection que de mardi prochain en huit soit choisi, c'est-à-dire si nous sommes débarrassés à cette époque de la question actuellement devant la Chambre au sujet du chemin de fer, et à moins que le ministre des finances ne soit empêché par quelque hasard de faire son exposé financier avant ce jour. Nous désirons qu'il fasse cet exposé aussitôt que possible, et dès que cette question du chemin de fer du Pacifique sera réglée; mais si, par hasard, il ne peut le faire avant mardi en huit, sa mesure

M. BERGERON.

aura la priorité sur la mienne, qui viendra immédiatement après.

EMPRUNT DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Sir CHARLES TUPPER: Je propose que les résolutions concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, rapportées par le comité général (page 456, version anglaise), soient lues pour la deuxième fois.

M. WATSON: M. l'Orateur, j'ai un amendement à proposer.

Comme l'un des représentants du Nord-Ouest, je suppose que je devrais expliquer à la Chambre et au peuple mon vote sur les résolutions, comme je l'ai fait dans le passé.

Je suis, je crois, le seul représentant du Nord-Ouest dans cette Chambre qui ait voté contre ces résolutions. J'ai plusieurs raisons pour agir ainsi, et l'une des principales, c'est que je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt du pays d'accorder cet argent au chemin de fer canadien du Pacifique sans obtenir en retour quelque chose du chemin de fer canadien du Pacifique.

Nous avons dans cette contrée certains griefs auxquels il est à propos, je crois, de demander aujourd'hui que l'on porte remède. Je veux parler principalement du monopole des chemins de fer dans le Nord-Ouest.

Mon ami, l'honorable député de Lisgar (M. Ross), a fait, l'autre soir, ce que je considère être un très brillant discours sur les capacités productives du Nord-Ouest, et j'approuve de tout cœur ce qu'il a dit au sujet des avantages naturels de cette contrée. S'il était possible de dire plus des avantages naturels de cette contrée, je le ferais, mais je crois qu'il a épuisé le sujet. Néanmoins, je crois qu'il a peut-être commis quelques erreurs lorsqu'il a terminé, en approuvant le monopole du chemin de fer canadien du Pacifique et en acceptant la position dans laquelle est le pays, sous le tarif protecteur élevé, ainsi que les règlements concernant les terres. Je crois que nous pouvons peut-être différer considérablement d'opinion sur ces questions. Je crois que les habitants de cette contrée ont tout autant d'intérêt que ceux d'aucune autre province à ce que ce chemin soit complété; mais c'est la seule province, je crois, où l'on ait exercé le droit de veto pour désavouer des chartes de chemins de fer rivaux.

Je m'intéresse grandement à ce pays, et désire le voir prospérer; et la seule chose qui puisse le faire prospérer, c'est de le bien coloniser, et pour cela, nous devons avoir de bonnes lois agraires et des tarifs de chemins de fer modérés; et le seul moyen d'avoir des tarifs modérés, sur les chemins de fer, c'est d'avoir de la concurrence.

Je crois que les tarifs exigés par le chemin de fer canadien du Pacifique sont un peu élevés, d'autant plus que le ministre des chemins de fer a dit, lorsque ce contrat fut passé et que ce monopole fut accordé à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, que cette dernière serait obligée d'exploiter sa ligne à perte pendant les dix premières années. Si la compagnie a le monopole du commerce de transport pendant vingt ans, elle pourra s'indemniser pendant les dix dernières années de tout ce qu'elle n'aura pas fait durant les dix premières.

Nous voyons par les rapports soumis à cette Chambre, et par un état fait par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, que durant les dix mois qui ont précédé la confection de cet état, la compagnie avait réalisé un profit net de plus de \$900,000.

Si le chemin rapporte autant, et que le gouvernement ait le droit d'intervenir dans la fixation des tarifs du fret, je crois qu'il est de son devoir d'intervenir. Si la compagnie a réalisé ces énormes profits en dix mois, dans les premiers temps de son monopole, lorsqu'il y a une si petite étendue de terres cultivées, et une population si éparsée, il est évident

que lorsque le pays aura une population plus dense, les profits du chemin seront quelque chose d'énorme.

Je dois dire que je doute que cet état de la compagnie soit exact. Je crois qu'elle l'a probablement fait dans le but d'améliorer la condition de son stock, afin de pouvoir obtenir de l'argent pour payer l'intérêt sur ses obligations. S'il en est ainsi, et qu'elle ait réalisé ce montant, elle l'a réalisé par l'exploitation d'environ 300 milles de son chemin.

Je suis un de ceux qui croient, M. l'Orateur, qu'il aurait été de l'intérêt de la compagnie que le chemin n'eût pas été construit aussi rapidement dans l'ouest qu'il l'a été. Les gens de ce pays savent parfaitement que les établissements y sont très épars, ce qui est très incommode pour les cultivateurs. Je vois dans les journaux depuis quelques jours que la compagnie ne trouvera pas son avantage à faire circuler des trains sur l'extrémité ouest de sa ligne plus d'une fois par semaine, et depuis Brandon jusqu'à la Mâchoire-d'Orignal plus de deux fois par semaine. Cela démontre clairement que l'on construit un chemin qui ne sera pas productif. Il y a dans cette contrée plusieurs régions où la compagnie pourrait exploiter avec profit une voie ferrée, surtout ces régions que les gens ont colonisées dans l'attente qu'ils auraient un chemin de fer à peu de distance de leurs établissements. Mais ceux qui sont allés là dans cette attente ont été déçus. Au lieu de construire des embranchements pour accommoder les colons actuels, la compagnie a consacré ses efforts à avancer la ligne-mère dans la direction de l'ouest. Les honorables députés peuvent sans doute différer d'opinion quant à la sagesse de cette politique, mais, pour ma part, je crois que ce n'est pas sage, et je suis certain que chaque mille qui a été construit à l'ouest de la province du Manitoba n'a rapporté aucun profit.

Je diffère un peu d'opinion avec quelques honorables messieurs au sujet de la nature du sol à l'ouest de la Mâchoire-d'Orignal, mais toutes mes informations—et je crois que je me renseigne à d'aussi bonnes sources qu'aucun autre député—me démontrent que cette région est presque un désert stérile. Un arpenteur qui y était allé l'an dernier m'a dit que dans certains districts il s'écoule trois mois et demi sans qu'il pleuve. Je ne crois pas qu'aucun pays puisse prospérer, comme pays à grains, s'il se passe plus d'un quart de l'année sans qu'il pleuve. A part cela, il est très difficile d'y trouver de l'eau. Je sais qu'en certains endroits la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a creusé jusqu'à une profondeur de 480 pieds, sans pouvoir se procurer de l'eau. Quand même le pays serait un paradis sur tous les autres rapports, le manque d'eau est une objection fatale. Dans quelques endroits il en coûterait plus cher pour se procurer de l'eau que pour acheter une ferme dans le Manitoba.

Je crois aussi que le gouvernement aurait dû obliger le syndicat à suivre pour la construction de la ligne le tracé fait par le gouvernement. Je crois que la ligne aurait dû suivre la route tracée par le gouvernement Mackenzie—je puis dire par les deux gouvernements. Plusieurs colons ont beaucoup souffert dans cette contrée par suite du changement de tracé. Des gens y ont émigré il y a six ou sept ans, se sont établis à proximité de la ligne tracée pour le chemin de fer canadien du Pacifique, et y sont encore. Ils ont cassé une certaine étendue de terre, et en ont cultivé une certaine portion, mais ils ne peuvent vendre leurs grains parce qu'ils sont trop loin des marchés. En conséquence, ils ont souffert beaucoup de tort par le fait que l'on n'a pas suivi pour la construction du chemin le tracé fait par le gouvernement.

Je crois que la construction de la ligne à l'ouest de Brandon jusqu'aux montagnes Rocheuses a donné lieu à beaucoup de spéculation dans cette contrée. De fait, je crois que la compagnie a construit son chemin dans le sud dans le but d'obtenir des terres le moins cher possible pour la construction du chemin. Il n'y avait pas de colons dans cette partie du pays, et les terres, le long du tracé fait au nord par le

gouvernement, étaient prises. Tous les endroits pour des emplacements de ville avaient également été pris ; en conséquence, le syndicat du chemin de fer ne pouvait bénéficier de la vente d'emplacements de ville le long du tracé nord, comme il l'a fait le long du tracé sud.

J'ai regretté d'entendre un membre de cette Chambre se servir d'expressions comme celles qu'a employées l'autre soir l'honorable député de Cardwell (M. White). Les habitants du Nord-Ouest ne sont pas nourris à la cuiller. Dans diverses occasions, on leur a présenté la cuiller, mais elle est passée à d'autres bouches avant d'arriver à la leur. Je puis assurer l'honorable monsieur que je connais quelque chose des misères qu'ont éprouvées les habitants d'Ontario, mais je puis aussi l'assurer qu'il y a dans le Nord-Ouest plusieurs personnes qui ont enduré d'aussi grandes misères que n'en ont souffert les premiers colons d'Ontario—et je crois même de plus grandes. Le climat du Nord-Ouest est très rigoureux. Celui qui habite ce pays a besoin d'être bien nourri et bien vêtu pour supporter l'hiver. Dans Ontario, les hivers sont également froids, mais la population a plusieurs commodités qui font défaut aux habitants du Nord-Ouest. Je crois que l'honorable monsieur serait mieux renseigné s'il se rendait dans les plaines, pour voir ce que quelques-uns des habitants ont à souffrir. S'il voyait des gens sans vêtements bien chauds, et probablement sans assez d'aliments dans leur maison, où le cultivateur est obligé d'aller avec ses bœufs à dix ou vingt milles pour trouver du bois, par un froid de trente degrés au-dessous de zéro, il connaîtrait quelque chose des misères qu'ils ont à endurer.

Sir CHARLES TUPPER: Vous nous faites-là un beau tableau du pays.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Ayons la vérité pour une fois.

M. WATSON: Ce que je dis est vrai. Il n'en est pas ainsi dans toutes les parties du pays ; mais je parle de la partie de cette contrée située à l'ouest de la province du Manitoba, où le bois est très rare.

Un honorable DÉPUTÉ: Quelle section?

M. WATSON: Prenons Régina, par exemple.

M. BOWELL: Qu'y a-t-il à propos de Régina ?

M. WATSON: Il faut aller à dix ou vingt milles, à travers les plaines de Régina, pour se procurer du bois. Je n'ai pas obtenu mes informations exclusivement de la presse, mais de commerçants et d'anciens résidents, qui ont habité le pays pendant trente ou quarante ans. Je fus renseigné longtemps avant que le chemin de fer du Pacifique fût construit dans cette partie du Nord-Ouest, et d'après mes renseignements je savais que c'était une région stérile sur une étendue de plusieurs milles, jusqu'à douze milles, à peu près, à l'ouest de la Mâchoire-d'Orignal. Je désire me tromper sur ce point, et que l'opinion exprimée par l'honorable député de Lisgar (M. Ross) soit exacte. Ce n'est pas par des rapports inexacts que l'on colonisera cette région.

Quant au Manitoba, on ne saurait trop en vanter les ressources naturelles, et je crois que si cette province était bien administrée, elle formerait l'un des plus brillants fleurons de la Confédération. Mais les règlements concernant les terres n'ont pas été de nature à satisfaire la population. Le gouvernement admettra, je crois, que ces règlements, il y a quelques années, étaient très souvent changés, et qu'on ne pouvait compter sur le même règlement pour plus de deux ou trois mois. Je suis heureux de constater qu'il y a aujourd'hui de meilleurs règlements.

Les honorables députés de la droite ont lu, je présume, les discours prononcés sur la question, et ils doivent se souvenir que l'honorable député de Lisgar a fait, l'autre soir, l'éloge de ces règlements, et a déclaré qu'un colon pouvait recevoir, au Manitoba, 160 acres de terre comme homestead et 160

acres de terre à titre de préemption. Je suis heureux qu'il en soit ainsi. L'année dernière, l'honorable député de Lisgar disaient que les pires spéculateurs dans le Nord-Ouest étaient les colons, qui obtiennent des homesteads et des préemptions. Je n'ai pas partagé son opinion alors, et je ne la partage pas encore aujourd'hui. J'espère seulement que les règlements du gouvernement fédéral, concernant les terres, continueront d'être aussi avantageux qu'ils le sont aujourd'hui.

Il y a en outre la question des embranchements. Lorsque le gouvernement accorde une telle somme additionnelle au syndicat, chaque province doit voir à ce que cette subvention lui rapporte quelque chose en compensation.

D'après l'arrangement conclu, le syndicat est obligé à placer dans la construction de la ligne principale chaque dollar qu'il reçoit du gouvernement fédéral, et il donne comme garantie tout le chemin déjà construit, ainsi que son matériel roulant. Par suite, il ne lui restera rien pour lui permettre de construire des lignes d'embranchement. J'aimerais que le gouvernement avisât aux moyens, soit de faire construire ou d'aider à construire des embranchements à travers le Manitoba.

J'ai parlé des établissements du Nord-Ouest, où les colons se sont fixés le long de la ligne projetée du Pacifique.

Ces colons ont attendu pendant plusieurs années la construction de ce chemin, et on leur demande aujourd'hui de forts bonis pour des compagnies privées qui construiront une ligne parallèle à la route que l'on avait localisée pour la compagnie du Pacifique. Il s'agit ici de la nouvelle ligne que construit la compagnie du Manitoba et du Nord-Ouest. Cette compagnie est subventionnée par le gouvernement, et a obtenu des bonis considérables sur le parcours de sa ligne. Ceci, à mon avis, ne devrait pas être toléré. Je crois que le gouvernement fédéral devrait s'efforcer de construire ou de faire construire des chemins de fer dans l'intérêt des colons. Les profits réalisés par ces chemins paieraient le gouvernement et le syndicat qui les entreprendraient, et ces routes seraient très avantageuses aux établissements.

On réaliserait plus de bénéfices en construisant cinquante ou cent milles d'embranchements, sur lesquels circulerait régulièrement la locomotive, que de presser la construction du chemin du Pacifique dans l'ouest, où il ne passera pas plus d'un train par semaine.

Il y a une autre raison pour laquelle je suis opposé aux résolutions. Si le blé du Nord-Ouest doit être expédié, jusqu'à Montréal, tout le long du parcours par voie ferrée, je crois qu'après avoir déduit les frais de transport, les prix reçus par les cultivateurs seront très bas; mais je suis d'avis qu'il faudra, pour atteindre la mer, adopter des moyens plus rapides de communication. Le chemin est construit jusqu'à Port-Arthur, qui sera, je pense, le débouché pour le blé du Nord-Ouest. Comme de raison, cette partie du chemin ne sera pas exploitée en hiver. Le taux du fret, je crois, sera si élevé sur la ligne monopolisée le long du lac Supérieur, qu'à moins d'avoir des routes concurrentes au Manitoba, il sera peu rémunérateur de cultiver sur une grande échelle.

On a besoin de deux choses dans le Nord-Ouest. Premièrement, nous avons besoin d'instruments agricoles à bon marché, et secondement, d'un tarif réduit pour transporter les produits exportés.

Nous devons nous rappeler qu'une fois le Nord-Ouest établi, il est douteux que nous ayons un marché pour tout le blé du Nord-Ouest; mais avec un tarif de transport à bon marché, nous pourrions fournir au dehors une énorme quantité de blé, parce qu'au Manitoba, le blé est de meilleure qualité et sa culture coûte moins cher qu'en aucune autre province de la Confédération. J'ai été un peu surpris, l'autre jour, d'entendre l'honorable député de Wellington-Ouest (M. Orton) nous dire que la seule cause de mécontentement dans le Nord-Ouest, à présent, était due à la gelée l'automne

M. WATSON

dernier, et que les mécontents se bornaient seulement à quelques cultivateurs et agitateurs politiques.

M. WHITE (Hastings-Est): Ecoutez, écoutez.

M. WATSON: L'honorable député de Hastings-Est nous dit: "Ecoutez, écoutez." Il a visité le Nord-Ouest et il devrait savoir mieux. Je ne pense pas que certains rapports faits par l'honorable député aient donné une vraie description de ce qu'il a vu dans cette partie du pays. Il est de fait que les cultivateurs ont certains griefs; mais je ne pense pas qu'il y ait rien de déloyal de leur part de demander au gouvernement d'y remédier. Une députation de cultivateurs du Nord-Ouest a soumis récemment la cause de ceux-ci à l'honorable premier ministre et fut très bien reçue; mais je crois que cette réception sera à peu près tout ce qu'elle obtiendra. La députation est retournée très peu encouragée. Néanmoins, j'espère que le gouvernement remédiera, du moins à quelques-uns des griefs qui lui ont été soumis.

Le premier ministre du Manitoba est également venu ici demander certaines concessions. J'espère que sa requête sera favorablement considérée; mais je crois que les perspectives pour lui ne sont pas très encourageantes. Je prendrai la liberté de lire à la Chambre un extrait du *Times* de Winnipeg, intitulé: "Position du Manitoba," et ce journal, comme les honorables députés de la droite le savent, est un organe du gouvernement. Avant de lire cet extrait, je puis dire que toutes les classes de politiciens sont représentées dans l'Union des Cultivateurs (Farmers Union). Pour ce qui me concerne personnellement, je ne suis pas un membre de l'Union. Je n'ai jamais assisté à aucune réunion à l'effet de nommer des délégués; je n'ai pris aucune part à ses procès, de peur que l'on pût la considérer comme une organisation politique, et j'approuve ceux qui trouveraient à redire à ce qu'elle prit ce caractère, ou tout autre de même nature.

Le *Times* de Winnipeg, du 13 février, s'exprime comme suit:

Il est impossible, maintenant, de nous dire jusqu'à quel point M. Norquay a réussi dans ses efforts pour obtenir des conditions meilleures pour le Manitoba. Il paraît certain, cependant, qu'il n'a pu induire le gouvernement à transférer les terres publiques à la province; que le gouvernement n'est pas décidé à étendre nos frontières jusqu'à la baie d'Hudson, et que la question de donner au Nord-Ouest un représentant dans le cabinet n'est pas encore résolue. Il nous sera probablement fait quelque concession sous forme d'une augmentation du subside; mais il faut avouer que les provinces de l'Est ne semblent pas disposées à agir généreusement à notre égard.

M. White, le très habile député de Cardwell, a sans doute réitéré l'opinion publique de ces provinces, quand il a déclaré que le peuple du Nord-Ouest était trop exigeant. Les provinces de l'Est, principalement celles du golfe, se sont persuadées que le chemin de fer du Pacifique se construit exclusivement dans les intérêts du Nord-Ouest. Elles ignorent leur propre admission, à savoir, que la construction de ce chemin est payée à même le produit de la vente de nos terres, et que cette entreprise est, sous tous les rapports, aussi nécessaire à la Confédération que le sont l'Intercolonial et le canal Welland, dont nous ne tirons aucun bénéfice, bien que nous payions beaucoup plus que notre part de l'intérêt sur l'argent emprunté pour les construire.

Ce sont là des faits patents; mais les provinces de l'Est, sans aucune raison, refusent de les admettre, et le gouvernement, comme de raison, est guidé par l'opinion de ces provinces. On peut aussi bien déclarer aujourd'hui que demain, que la porte a été fermée au nez du Manitoba, et que nous nous trouvons dans la position peu enviable d'un jeune enfant à l'avenir duquel il est insuffisamment pourvu.

Que faudrait-il faire à ce sujet? Il est inutile de blâmer M. Norquay. Il a évidemment fait de son mieux, et l'on pourrait en dire autant des députés du Manitoba et d'autres citoyens éminents de cette province, qui sont actuellement dans la capitale fédérale. Demander la sécession est entièrement hors de question, à moins que nous soyons prêts à subir l'inévitable résultat—l'annexion aux Etats-Unis. La seule ligne de conduite prudente que nous devions adopter, est de formuler nettement nos demandes, sans les exagérer, mais sans les amoindrir, et de les soumettre directement au parlement par l'intermédiaire de nos représentants.

Ceci est la voix du *Times* du Manitoba, un aperçu des opinions et des principes des honorables députés de la droite. M. Norquay a passé quelque temps ici, et a demandé l'extension des frontières de la province du Manitoba. Cette question préoccupe plus l'opinion publique qu'aucune autre.

Cette province veut aussi, si c'est possible, posséder ses propres terres, afin qu'elle en tire un revenu. Elle se trouve réellement dans la position décrite par le *Times*, c'est-à-dire, celle d'un jeune enfant à l'avenir duquel il est insuffisamment pourvu.

Elle n'a aucune ressource par elle-même; elle n'a rien pour subventionner un chemin de fer, et je crois que toutes les demandes qui ont été faites par notre premier ministre, M. Norquay, devrait être accordées. Ce dernier a aussi demandé un remaniement du subside provincial. Nous payons au Trésor fédéral une plus large proportion qu'aucune autre province, et je crois que nous recevons moins. Cette province s'agite maintenant sur la question d'avoir un chemin de fer la reliant avec la baie d'Hudson. L'une des causes de cette agitation, c'est qu'elle prévoit que les produits de cette région ne pourront atteindre la mer par le chemin de fer du Pacifique, et en conséquence elle désire avoir une route plus courte et meilleure.

Si nos frontières étaient étendues jusqu'à la baie d'Hudson, et nos terres publiques acquises par notre province, nous serions ainsi mis en état de contribuer comme nous le jugerions à propos, à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je pense que M. Norquay a soumis sa cause très clairement et loyalement au gouvernement fédéral; que ses demandes sont justes et que le gouvernement, j'en ai l'espoir, leur prêtera une favorable attention. M. Norquay n'a peut-être pas demandé autant que le peuple du Nord-Ouest le voulait; mais il est venu ici avec l'intention de mettre la population du Manitoba en position de se supporter elle-même.

La Chambre peut être sûre que l'agitation dont l'honorable député de Wellington a parlé, a été sous-estimée. Les délégués nommés à la première convention peuvent n'avoir pas été la meilleure représentation possible de cette convention; cependant, je ne dirai rien sur ce sujet; mais ceux qui se sont constitués sous le nom de "Union des cultivateurs du Manitoba," qui ont rédigé une constitution et adopté certaines résolutions, représentent 20,000 habitants du Manitoba qui appartiennent à l'Union, ont endossé les résolutions prises à la première réunion, ainsi que les actes des délégués qui sont venus ici. Je puis lire un télégramme de Winnipeg sur ce sujet. Il est daté du 18 février, et conçu comme suit :

Le conseil de "l'Union des cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest" a lancé une adresse au peuple de la province, sollicitant la coopération de toutes les classes pour prendre en considération la ligne de conduite à suivre à l'effet d'obtenir un soulagement contre l'oppression fédérale. Cette adresse est inspirée par le rapport des délégués revenus d'Ottawa, et elle débute comme suit : "Nous croyons que le temps est arrivé pour la province et le Nord-Ouest, par un effort combiné et les voies constitutionnelles, d'obtenir le redressement de nos griefs." Une convention générale s'assemblera à Winnipeg, le 5 mars. A une réunion tenue pour recevoir les délégués, il y a eu une vive discussion entre les conservateurs et les libéraux. On a parlé librement de sécession, et l'on peut prévoir de graves difficultés si l'on n'acquiesce pas aux demandes de la province.

Ce mouvement peut paraître de peu d'importance dans les provinces de l'Est, vu que notre province est jeune et embarrasée; mais les honorables députés ne doivent pas perdre de vue que la population qui s'est établie dans cette province, se compose surtout de jeunes gens qui sont allés là pour améliorer leur condition, et qui sont disposés à prendre une ferme position pour faire mettre leur province sur le même pied que les autres parties de la Confédération.

Pour ce qui regarde le fret sur le chemin de fer du Pacifique, dans le Nord-Ouest, je puis dire que, l'automne dernier, ce fret, comparativement à celui des autres lignes, a été transporté du Portage-la-Prairie à Saint-Vincent, distance de 126 milles, pour 19½ cents par 100 livres, tandis que la même quantité de fret, par le Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, distance de 392 milles, entre Saint-Vincent et Saint-Paul, a été transporté pour 21 cents. Cette comparaison démontre que le tarif du Pacifique est excessif. Le

tarif réduit du chemin américain, dans une certaine mesure, pour objet de détourner le trafic du chemin de fer du Pacifique pour le diriger sur Port-Arthur, concurrence que je ne voudrais pas, cependant, voir cesser.

Je ne pense pas qu'il soit avantageux d'accorder un monopole à n'importe quel chemin, ni qu'il soit juste de faire un prêt au Pacifique, à moins que certaines compensations soient données à la Confédération et au Nord-Ouest, parce que la meilleure carte que puisse jouer le gouvernement pour attirer l'immigration, serait d'annoncer qu'il possède les meilleures terres du monde, et qu'il n'y a pas de monopoles dans les chemins de fer.

Ce dont nous avons besoin est la concurrence, et c'est pour cette raison que j'ai préparé l'amendement que je vais soumettre et qui, je l'espère, sera dûment pris en considération. Je suppose que cet amendement sera combattu par les honorables messieurs de la droite, qui prétendent qu'il n'y a pas de monopole dans le Manitoba.

Nous avons, cependant, le fait devant nous que le gouvernement a désavoué des chartes octroyées par la législature locale, chartes, qui, suivant nous, auraient dû être maintenues. Elles ont été désavouées non parce que les dispositions du contrat s'y opposaient spécialement, mais parce que d'après le ministre de la justice, elles ne s'accordaient pas avec l'esprit du contrat.

Or, nous n'avons pas la certitude que ces désavoués ne se répéteront pas encore. L'honorable ministre des chemins de fer a déclaré qu'il peut se faire qu'au bout de deux ans, la clause du monopole disparaisse. S'il est juste de la faire disparaître dans deux ans, je pense qu'il vaudrait beaucoup mieux l'enlever dès aujourd'hui. Je considère que c'est le meilleur temps de frapper, lorsque la compagnie demande de l'aide au gouvernement. Si nous accordons cette aide, nous devrions obtenir quelque chose en retour.

Le syndicat, je crois, prétend qu'il pourra défer toute concurrence après qu'il aura terminé la section située au nord du lac Supérieur. J'en doute. Je pense que la route la moins dispendieuse, du Nord-Ouest aux provinces de l'Est, est par la voie de Port-Arthur, et j'espère que le gouvernement verra à ce que les taux du fret ne soient pas excessifs sur cette section de chemin de fer, parce que nous avons la concurrence des bateaux à vapeur sur les lacs, en arrivant à Port-Arthur. Je répéterai de nouveau que l'honorable député de Lisgar ne reflète pas les sentiments de la population du Nord-Ouest, et je pense que le gouvernement fédéral était aussi de cet avis quand il a inauguré la politique nationale. Si une partie du pays a souffert du tarif élevé, c'est le Manitoba et le Nord-Ouest, parce que nous n'avons pas de manufactures dans cette partie du pays et qu'il faut importer tout des provinces de l'Est.

Je suis de ceux qui croient que c'est le consommateur qui paie les droits, et ceci étant admis, le Manitoba doit payer une part considérable, excessive même, des droits perçus par le Trésor. J'espère que cet amendement sera adopté, et que le gouvernement saisira cette occasion d'exiger du syndicat quelque chose en retour du montant considérable qu'il va recevoir.

J'ajouterai que l'honorable député de Lisgar, que l'on a complimenté parce qu'il allait voter pour le gouvernement, bien qu'il fût un libéral indépendant, n'a pas toujours eu cette couleur. De fait, je ne sais pas au juste ce qu'il a été, car je suppose qu'il faut considérer comme une admission le fait qu'un honorable député ne contredit pas ce que l'on a dit de lui. A ce sujet, la Chambre se rappellera peut-être que l'honorable député de Provencher (M. Royal), parlant, lors de la dernière session, des députés du Manitoba, déclara que lui (M. Royal), et l'honorable député de Winnipeg, supportaient le gouvernement; que l'honorable député de Selkirk a été élu sur la question du chemin de fer, et qu'enfin il me donna aussi crédit d'avoir été élu par un vote de parti; mais l'honorable député de Provencher, parlant du député de

Lisgar, nous fit observer que M. Ross avait été élu pour M. Ross.

Les intérêts du comté de celui-ci sont, peut-être, changés depuis, parce que cet honorable monsieur n'a pas toujours parlé du monopole dans les mêmes termes qu'il l'a fait l'autre soir. Je lirai à la Chambre une motion faite par l'honorable député dans la législature du Manitoba, le 24 décembre 1850.

Elle est ainsi conçue :

M. Ross propose qu'il soit voté une adresse priant le gouverneur général en conseil de voir à ce que les conditions proposées dans le marché avec le syndicat ne soient pas adoptés si elles ne sont pas jugées acceptables par le peuple du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et plus particulièrement une partie de la clause 11 et les clauses 14, 15 et 16.

La clause 11 donne à la compagnie le droit de choisir ses terres; la clause 14 se rapporte à la construction d'embranchements; la clause 15 est la restriction concernant les lignes rivales, mieux connue sous le nom de clause du monopole; et la clause 16 concerne l'exemption des taxes.

L'honorable député de Lisgar prononça ensuite un vigoureux discours contre l'action du gouvernement en accordant au syndicat un tel monopole, et entre autres choses, il disait :

Le peuple consent à payer des taxes pour la construction de chemins qui lui seront utiles, mais non de chemins qui auront pour but de grossir les bénéfices des compagnies formées au delà de la ligne frontrière.

Si son discours n'était pas aussi long, je ne trouverais pas de meilleur argument contre le monopole que d'en faire la lecture. Je suis donc peiné de le voir approuver, aujourd'hui, la conduite du gouvernement à cet égard. Mais, comme je l'ai dit auparavant, les intérêts du comté de M. Ross peuvent être changés depuis.

Je propose donc, secondé par M. Holt, que tous les mots après le mot "que," dans la dite motion, soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants :

Que les dites résolutions soient renvoyées au comité de la Chambre, avec instruction d'ajouter, que comme condition de l'aide accordée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, il soit stipulé que la compagnie n'exige pas plus longtemps qu'il ne soit pas permis de construire aucune voie ferrée dans les limites du Manitoba, au sud du chemin de fer du Pacifique canadien, excepté telles lignes se dirigeant vers le sud ouest, ou à l'ouest du sud ouest, qu'il ne soit pas non plus permis de construire aucunes lignes de chemin de fer à moins de 15 milles de la latitude 49.

M. WHITE (Hastings) : M. l'Orateur, je demande à cette Chambre dix à quinze minutes pour lui faire part de ce que mon expérience personnelle m'a fait connaître du Nord-Ouest.

Je promets que je ne lirai aucune motion, ni aucun discours, et comme je n'ai pas pris de notes, je n'occuperai pas longtemps l'attention des honorables députés. Je crois que les résolutions de la Colombie-Britannique furent adoptées par les Communes en 1871. Depuis cette époque, j'ai entendu un grand nombre de discours pour et contre le chemin de fer du Pacifique, pour et contre la Colombie-Britannique, pour et contre les territoires du Nord-Ouest.

Jusqu'à ce que j'aie visité moi-même cette contrée, je dois dire que j'en connaissais très peu de chose. En quittant Winnipeg, je n'eus qu'à regarder dans toutes les directions, à travers le châssis du wagon, et toutes les localités que je visitai ne me laissèrent d'autres choses à voir que de magnifiques terres, et à chaque station jusqu'à Brandon, je vis une population accourue pour rencontrer leurs amis des anciennes provinces. Nous parcourions de vingt à vingt-cinq milles à l'heure, et tout le long de la route ce n'était que de belles terres sans fin. Bien que j'eusse entendu dire que sur le parcours de la ligne du chemin de fer, la terre n'était pas bonne, je me convainquis que ces rapports étaient mal fondés, en n'apercevant partout que le contraire.

M. Holt, l'ingénieur chargé de la construction du chemin de fer du Pacifique, me dit : vous pouvez vous mettre au lit

M. WATSON

le soir, et vous lever le matin, puis voyager des jours après des jours, et vous vous trouverez toujours au sein d'une belle contrée. Vous pouvez parcourir de Winnipeg à Calgary, 860 milles, et je suis convaincu qu'il n'y a pas, tout le long de la ligne, cinquante milles où vous ne verrez pas aussi loin que l'œil peut porter, de la première qualité de terre propre à la culture.

L'honorable député de Marquette trouve que le chemin de fer est construit trop rapidement. A-t-il été construit trop rapidement jusqu'au Portage-la-Prairie, pour l'honorable député, qui, je suis heureux de le dire, a fait sa fortune et vivra longtemps, je l'espère, pour en jouir ? Le chemin n'est pas construit trop rapidement, non plus, pour atteindre Régina et la Mâchoire-d'Orignal, parce que, tout le long de la ligne jusqu'à ce que vous ayez atteint ce point, il y a déjà un grand nombre de colons.

Je le demanderai à l'honorable député, le chemin a-t-il été construit trop rapidement pour atteindre les mines de charbon de Medicine-Hat, ce qui a réduit le prix de ce combustible à \$4 et \$5 la tonne, si non dans la cité de Winnipeg, au moins à travers le grand territoire du Nord-Ouest ? Je puis dire que sans l'exploitation des mines de charbon de Medicine Hat, le peuple du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest paierait aujourd'hui le charbon \$16 la tonne, quand il peut être acheté à Winnipeg pour \$10. Est-ce que l'honorable député maintiendra que le chemin de fer est construit trop rapidement, lorsque l'approvisionnement de ce combustible est transporté par ce chemin ? Je demanderai à l'honorable député s'il croit que les éleveurs d'animaux sont d'avis que le chemin est construit trop rapidement ? Si l'établissement d'élevage de M. Cochrane eût été bien administré et je regrette de constater qu'il ne l'a pas été, il aurait été en position d'expédier de Calgary, cette année, un grand nombre de bestiaux, parce qu'il en aurait possédé plus que les besoins de la consommation locale. Est-ce que les éleveurs du Nord-Ouest croient que le Pacifique soit construit trop rapidement ?

Quand j'eus le plaisir d'atteindre le sommet des montagnes Rocheuses et de traverser la magnifique vallée de la Rivière à l'Arc, je conversai avec les mineurs, qui étaient là, les uns depuis un an, d'autres, six mois et trois mois, et ils me dirent : "Homme blanc, servez-vous de votre influence pour que nous ayons un bon bill des mines, parce que cette région-ci est riche en minerais, et contient des quantités considérables de métaux précieux qui enrichiront la Confédération du Canada." Je demanderai si les mineurs des montagnes Rocheuses trouvent que le chemin du Pacifique soit construit trop rapidement.

La grève des ouvriers sur le chemin de fer du Pacifique atteignait son paroxysme quand j'arrivai à la Mâchoire-d'Orignal. Je fus étonné de rencontrer là un si grand nombre d'hommes, natifs des environs de London et du comté de Middlesex, et de les entendre parler si favorablement de mon honorable ami, le directeur-général des postes; mais, le jour suivant, après la grève, ils me dirent : "Eh bien, nous nous plaignons souvent de la compagnie du chemin de fer du Pacifique; mais que ferions-nous sans elle ? Elle est le seul moyen que nous possédions pour nous procurer ce dont nous avons besoin et pour expédier tout ce que nous produisons. Nous ne pouvons nous passer du chemin, et nous espérons que la grève ne recommencera plus."

Quand nous arrivâmes à Medicine-Hat, nous ne vîmes pas un wagon, mais six, chargés de houille de cette localité, en destination des différentes parties du Manitoba et du grand territoire du Nord-Ouest. Je demanderai à l'honorable député, quand il parle des intérêts de la population de cette vaste région, s'il y a quelque chose de plus utile pour elle que le combustible; s'il y a quelque chose dont elle ait plus besoin que le charbon ? Elle possède la terre, et en lui procurant du combustible, on l'aide beaucoup. Si le chemin n'avait pas été construit, les colons auraient, dans tous les cas, souffert de la privation de cet article. Je crois

que l'honorable député a dit, et si ce n'est pas lui, d'autres députés l'on dit, que le chemin du Pacifique n'était pas bien construit.

M. WATSON : Ce que j'ai dit, c'est que le chemin de fer du Pacifique est un bon chemin, et qu'il est bien administré. Sous le rapport de la construction, je n'ai jamais trouvé rien à redire dans tous les voyages que j'ai faits sur cette ligne.

M. WHITE : Je suis heureux de cette déclaration, parce que les amis politiques de l'honorable député ajouteront foi à la mienne en la voyant endossée par ce dernier. Le chemin tel que construit fait honneur à la compagnie.

Non-seulement la voie est bien construite, avec des rampes faciles; mais à tous les neuf ou dix milles, il y a deux voies d'évitement, une sur chaque côté de la voie principale. Le chemin est élevé de trois pieds au dessus de la prairie, et toutes les précautions sont prises contre l'amoncellement de la neige.

La compagnie a construit des clôtures, ou des ouvrages en terre pour protéger la voie contre la neige, et il n'y a pas de meilleures stations, de meilleures voies d'évitement, de meilleures rotondes ou de meilleures résidences pour les ouvriers, sur aucun autre chemin de ce continent que sur le chemin de fer du Pacifique, jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, excepté la station qui sera construite à Calgary.

La compagnie travaille seulement dans les intérêts de ceux qu'elle dessert, et je crois que son tarif pour le fret peut être comparé favorablement aux tarifs des autres chemins traversant le même continent.

Les officiers font, je crois, leur possible pour être à la hauteur des besoins du pays. La compagnie mérite beaucoup d'éloges, et il n'est pas juste, il n'est pas convenable, ni honnête pour n'importe quel député, de se lever dans cette Chambre, et d'essayer de déprécier la qualité du chemin du Pacifique.

L'honorable député nous a dit que le climat du Nord-Ouest n'était pas bon.

Je n'avais jamais, auparavant, dormi sous la tente, depuis que j'habite ce pays. Or, le 1er janvier, à 4 heures de l'après-midi, je quittai Calgary, et en compagnie de deux autres, je fis en voiture une course de 40 milles dans la plaine. La nuit arrivée, nous nous fîmes cuire quelque chose à manger, et nous dormîmes dans un campement, sur le sol, n'ayant pas de planches à notre disposition. Le jour suivant, nous parcourûmes 50 milles, et le troisième jour, 120 milles à travers le pays, jusqu'aux montagnes Rocheuses.

Au cours de cette expédition, nous avons dormi dix nuits sous la tente, n'ayant rencontré ni maisons, ni campements ou wigwams, ni habitants, mais trouvant partout une excellente contrée, et une grande quantité de bois détruit par le feu.

A 220 milles de Calgary, sur le côté nord de la Saskatchewan, jusqu'au comptoir des montagnes Rocheuses (Rocky Mountain House), il n'y a pas plus de trente milles de terre d'une qualité inférieure, ou de terre qui ne se comparerait pas favorablement avec la meilleure dans Ontario, Québec et les autres provinces.

M. WATSON : Je n'ai rien dit du climat. J'ai simplement déclaré que nous avons un climat rigoureux, et que la température était froide, parfois, dans le Nord-Ouest.

M. BOWELL : Vous avez exprimé l'avis que la terre n'était pas bonne.

M. WATSON : Pour ce qui regarde la température, je crois que nous avons le meilleur climat du Canada.

M. WHITE : J'ai compris que l'honorable député portait la température à 40 degrés au-dessous de zéro. S'il en est ainsi, je pense que j'ai dû la rencontrer entre le 1er et le 13, ou le 14 de janvier, lorsque j'eus le plaisir de dormir seule-

ment une ou deux fois sous un toit, et le reste du temps sous une tente. Et, M. l'Orateur, je suis de retour ici; je me trouve aussi sain que qui que ce soit dans cette Chambre; je me trouve aussi heureux que vous puissiez le désirer.

Le climat du Nord-Ouest n'a pas son supérieur sur le continent. Les brises de l'Asie, traversant la Colombie-Britannique et suivant la pente des montagnes Rocheuses, nous font respirer à l'aise, sont plus hygiéniques que les médicaments ou du whisky adulteré.

Pour ce qui regarde le climat, je dis que nous avons tout ce que nous pouvons désirer. Il peut, de temps en temps, faire froid à Winnipeg et ses environs, et dans d'autres parties du Manitoba; mais l'honorable député admettra avec moi que le brillant et pur soleil que nous avons, depuis son lever jusqu'à son coucher, que la brillante et pure atmosphère que nous respirons, fait de notre température un climat vraiment sain et fortifiant pour ceux qui résident dans cette partie du pays, et l'honorable député reconnaîtra avec moi que le Nord-Ouest a devant lui un grand, oui, un grand avenir.

L'honorable député a aussi fait remarquer qu'il devrait y avoir plus de lignes latérales et moins de chemin du Pacifique dans les montagnes Rocheuses.

Il ne serait pas hors de propos, maintenant, de faire quelques remarques sur les autres et plus anciennes provinces.

Si vous prenez le comté dans lequel j'ai l'honneur de résider, la cité de Belleville a donné \$150,000 à un chemin; le comté, \$80,000; trois townships, environ \$45,000, et nous avons construit un chemin de fer, croyant qu'il serait indépendant du Grand-Tronc; mais après quelque temps d'exploitation, nous désirâmes le transférer au Grand-Tronc, parce que ce dernier pouvait mieux l'exploiter et l'administrer que la compagnie qui l'avait construit.

L'honorable député a vécu quelque temps dans la province d'Ontario, et il devrait savoir qu'il y a une population dense dans plusieurs districts de cette province, population qui a payé sa part de l'argent reçu par le Grand-Tronc, qui a payé sa part de l'argent requis pour acheter le Nord-Ouest de la compagnie de la Baie d'Hudson, qui paiera sa part de ce que recevra le Pacifique pour sa construction, ainsi que sa part de ce que le gouvernement local a payé aux chemins de fer. Elle s'est taxée pour les quinze ou vingt années à venir pour l'argent qu'elle a souscrit en faveur des chemins de fer, et elle ne peut venir à bout d'éteindre sa dette. L'honorable député oublie-t-il qu'il y a dans cette province d'Ontario beaucoup de gens vivant à cinquante ou soixante milles des chemins de fer? oublie-t-il que dans quelques-unes des parties les mieux peuplées du pays, nombre de cultivateurs résident à douze, quinze et vingt miles des chemins de fer? Et cependant, l'honorable député trouve à redire, parce que le Pacifique ne s'est pas arrêté au Portage-la-Prairie, ou à Régina, ou à la Mâchoire-d'Orignal, pour construire la balance du chemin jusqu'à la porte de chacun, de façon à ce que celui ayant un minot de blé à exporter, n'aurait rien de plus à faire que de mettre ce minot de blé sur son épaule et de le jeter sur un wagon de chemin de fer. Cette Chambre et le pays ne peuvent exiger une telle chose.

Après que le chemin du Pacifique sera construit, après que l'aide, qui lui aura été accordée par le gouvernement, sera épuisée, les populations du Nord-Ouest devront suivre l'exemple des plus anciennes provinces; elles devront puiser dans leurs propres bourses et construire leurs tronçons de chemins de fer partout où elles le désireront. L'honorable ministre des chemins de fer nous a déclaré que la clause du monopole, à l'égard du Manitoba, serait supprimée dans deux ans, quand le chemin aura été construit au nord du lac Supérieur. Je n'ai aucun doute que si cette clause du monopole n'était pas enlevée, le gouvernement conclurait avec la compagnie du Pacifique un arrangement en vertu duquel celle-ci transporterait le fret au même taux qu'il est transporté *via* Chicago jusqu'à la mer, et au même taux chargé par le Grand-Tronc dans les localités qu'il tra-

verse. Cet arrangement satisferait les populations du Nord-Ouest; c'est tout ce qu'elles demanderaient et tout ce qu'elles espéreraient.

On a dit qu'il y avait beaucoup d'agitation dans le territoire du Nord-Ouest. Quelques uns ont prétendu qu'il se manifestait un sentiment de déloyauté et que les populations désiraient s'annexer aux États-Unis. J'ai visité le Nord-Ouest, et je ne crois pas me tromper en disant que j'ai, dans cette partie du pays, autant d'amis qu'aucun honorable député de cette Chambre. J'ai causé avec la population de diverses localités et divers districts, et j'affirme aujourd'hui que 99 sur 100 de cette population sont loyaux au gouvernement canadien, au Canada, et désirent appartenir à ce pays. Je dirai plus : j'ajouterai que les dix-neuf vingtièmes de la population sont satisfaits des règlements concernant les terres des territoires du Nord-Ouest, et que ceux du Manitoba sont meilleurs et plus conformes aux intérêts du colon que les règlements des terres aux États-Unis. J'irai encore plus loin.

L'honorable député de Grey a demandé où était le ministre de l'intérieur, et s'il était occupé à écrire des brochures? Lorsque cet honorable monsieur a cru qu'il était nécessaire à l'intérêt de son pays d'écrire des brochures, il les a écrites avec succès, il les a répandues avec succès et il a instruit le peuple avec succès, et il a fait cela avec le désir et dans le but de convaincre le peuple de la nécessité d'un changement de gouvernement.

Je suis persuadé qu'il administrera les affaires du pays et le département important de l'intérieur à la satisfaction de tout homme raisonnable. Tout homme qui aura une juste demande à faire sera entendu honnêtement et consciencieusement, mais nous ne nous flatons pas de satisfaire les agitateurs, les chercheurs de place, ceux qui s'en vont, discourant comme ils l'ont fait, dans le Nord-Ouest.

Il est impossible de confier des emplois à ces gens, et les députés de cette Chambre et le peuple de ce pays doivent s'élever contre eux; lorsqu'une agitation est soulevée par un chercheur de place, par un fonctionnaire renvoyé parce qu'il ne faisait pas son devoir, par un homme qui veut obtenir un siège dans cette Chambre ou au parlement local, par un mécontent, en un mot, nous devons lui dire : "Nous ferons pour vous ce que nous ferons pour tout le monde, nous ferons ce qui est juste et honnête, mais rien de plus." Si cette Chambre continue à accorder aux agitateurs du Nord-Ouest l'attention qu'elle leur a donnée par le passé, il deviendra tout à fait impossible de les satisfaire.

Si chaque piastre prélevée et chaque piastre gagnée était envoyée dans ce pays pour construire des chemins de fer, ils ne seraient pas satisfaits; ils faut les habituer à comprendre qu'ils sont aussi bien traités que toute autre partie de la grande Confédération du Canada.

Je dirai aussi pour l'information de l'honorable député de Grey, que les informations qu'il désire obtenir du département de l'intérieur ou du premier ministre, lui seront fournies avec empressement, ainsi qu'à tout autre député, et que personne n'aura à souffrir parce que l'honorable ministre de l'intérieur n'est pas un membre de cette Chambre. En autant que ces résolutions sont concernées, si j'étudie le contrat, l'engagement, ou la question du prêt, je ne crois pas que nous aurons à en souffrir si le gouvernement fait son devoir—et je suis convaincu qu'il le fera. Pourquoi en souffririons-nous?

Nous avons obtenu de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique le contrôle de \$35,000,000 d'actions. J'ai appris par les journaux du pays l'automne dernier, que le gouvernement a le droit de conclure un arrangement avec la compagnie en vertu duquel il prendra une somme d'argent suffisante pour payer 3 pour 100 sur \$100,000,000 d'actions, pendant dix ans, et le gouvernement paiera à la compagnie l'intérêt sur ce dépôt, jusqu'à ce qu'il le remette aux porteurs d'actions. Si tel est le cas, pourquoi le peuple aurait-il à souffrir par le fait de ce prêt. Le ministre des finances va

M. WHITE (Hastings).

en Europe avec \$35,000,000 d'actions du chemin de fer du Pacifique, et il dit aux prêteurs : "Nous acceptons 70 dans la piastre pour ces actions." Ne rapportera-t-il pas encore en mains environ \$6,000,000, en chiffres ronds? J'ai la certitude que l'honorable ministre des finances conclura cet arrangement, et s'il le conclut, quel droit avons-nous de nous alarmer!

Mais supposons qu'il ne le fasse pas. L'honorable député de Durham-Ouest, dans ce langage éloquent que nous admirons tous, a dit que les terres, si je ne me trompe, valaient \$3.10 par acre en moyenne. Je suppose qu'il calculait que les 10 cents étaient pour les frais d'arpentage. Supposons donc qu'elles valent \$3.10 l'acre; est ce que le gouvernement ne pourra pas avoir de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique \$10,000,000 ou \$11,000,000, même si ces terres ne valent que \$2.00 l'acre? Alors allons-nous perdre notre argent? J'aimerais à demander à l'honorable député de Huron Sud (sir Richard Cartwright) qui possède, ou qui a possédé 30,000 acres de terre dans la partie la plus fertile du Manitoba—

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Où ?

M. WHITE : Mais, dans le sud du Manitoba. N'ou avcz-vous jamais possédés là ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable monsieur se donne un peu trop de latitude dans ses suppositions.

M. WHITE : L'honorable monsieur ne dira pas que le terrain ne vaut pas \$2 l'acre dans une grande partie de ce pays. Il est convaincu du contraire. Je suis certain que s'il vendait les terres qu'il possède dans le sud du Manitoba à \$2 l'acre et plaçait cet argent dans le Nord-Ouest, il serait certain d'avoir une aussi bonne propriété que n'importe quel propriétaire dans Napanee. Nous avons beaucoup entendu parler de *better terms* pour l'île du Prince-Édouard, de *better terms* pour la Nouvelle-Écosse, de *better terms* pour le Nouveau-Brunswick, de *better terms* pour Québec, de *better terms* pour Ontario, de *better terms* pour le Manitoba, de *better terms* pour le Nord-Ouest. Je crois que la Colombie n'a pas demandé de *better terms*. Nous avons souvent entendu dire qu'on devrait prendre en considération la situation de telle ou telle compagnie, de telle ou telle province; que telle ou telle société, que tel ou tel compatriote ne devrait pas être laissé dans le besoin. Je crois que pour ce qui nous concerne dans la discussion de cette grande question, nous devons ignorer les provinces, les localités, les nationalités. Je suis d'opinion M. l'Orateur, que ce chemin sera profitable même à l'île du Prince-Édouard, il sera profitable à la Nouvelle-Écosse et à toutes les autres provinces, et que nous en ressentirons tous les bienfaits. Pourquoi ne pas se mettre à l'œuvre comme des hommes et dire : Faisons ce qui est juste pour cette compagnie; faisons ce qui est juste pour tous et laissons au gouvernement le soin d'aider les provinces le mieux qu'il pourra. Je trouve qu'il y a beaucoup de monde qui demandent des secours, et le gouvernement, j'en suis convaincu, fera droit à toutes les demandes, autant que possible. Dans son discours, l'honorable député a dit que l'honorable M. Norquay, premier ministre du Manitoba, est venu ici pour demander des *better terms*. Il a dit que les cultivateurs du Nord-Ouest s'étaient formés en associations et avaient envoyé trois délégués demander des *better terms* à ce gouvernement. Je crois, M. l'Orateur, que la conduite que devrait adopter le gouvernement serait de consulter les messieurs qui ont été choisis par le peuple pour venir ici, et de conseiller aux gouvernements locaux de rester chez eux et de s'occuper de leurs affaires. J'ai été heureux d'apprendre que l'honorable monsieur s'est abstenu d'assister à leurs réunions et qu'il n'a conseillé à aucun délégué de venir à Ottawa. Il sait par lui-même, que dans toute question qu'il aura à amener devant cette Chambre, il sera écouté avec toute la courtoisie et tout le respect que méritent sa position et ses commettants.

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable monsieur a dit que la province du Manitoba souffrait de la politique nationale ? Voilà une question sur laquelle nous pouvons comparer les données que nous avons respectivement. N'est-ce pas un avantage pour la population du Manitoba d'avoir une protection de quinze cents par minot sur son blé. En autant que la province du Manitoba est concernée, on peut manufacturer là les objets à aussi bon marché que dans la province d'Ontario. L'honorable monsieur niera-t-il cela ? Il peut acheter une moissonneuse, à Winnipeg pour \$270, et il peut acheter la même moissonneuse, fabriquée à London, pour \$270 ; il peut acheter le même instrument à Ottawa pour \$270 : il peut l'acheter à ce prix dans toute la province d'Ontario ; alors est-ce que le peuple du Manitoba a eu à souffrir ? L'honorable monsieur sait que l'été dernier ces instruments se vendaient au Manitoba \$10 moins cher que l'année précédente. Et il vient nous assurer que l'élevation du droit n'affecte pas le prix des instruments aratoires cette année et qu'il ne l'a pas affecté l'an dernier, parce que l'assortiment qu'ils ont en mains est suffisant pour répondre à la demande. La députation qui est venue ici est répartie satisfaite, elle a dû admettre qu'en ce qui regarde les instruments aratoires, les intérêts du Manitoba n'avaient pas été sacrifiés, et que le peuple n'avait pas raison de se plaindre. Je crois que l'honorable monsieur a dit qu'il n'y avait pas de manufacturiers dans cette province. Pourquoi ? n'ont-ils pas le charbon à bon marché ? Le nierait-il ? Il peut prétendre qu'ils ne manufacturent pas parce qu'ils manquent de la matière brute. Si vous pouvez transporter là dans un seul wagon, le matériel nécessaire à la construction de vingt-cinq ou trente instruments, le peuple de Winnipeg et du Nord-Ouest commencera bientôt à fabriquer ses propres instruments aratoires et à bien se trouver de la politique nationale. L'honorable monsieur se plaint que le peuple du Manitoba a des taux de fret très élevés à payer. Il sait très bien que dans la province d'Ontario un cultivateur est obligé de labourer sa terre trois fois et de sarcler en été pour avoir une récolte tous les deux ans, et quelquefois, ensemençer deux fois, parce que la semence a été détruite par l'hiver. Dans le Nord-Ouest, le cas est bien différent. Il admettra avec moi que les cultivateurs du Nord-Ouest peuvent récolter du blé avec plus d'avantage à 60 cents le minot, qu'un cultivateur d'Ontario à \$1. Il ne niera pas cela. Et pourquoi ? parce que dans le Nord-Ouest ils labourent en automne, ensemençent au printemps, et font la récolte plus vite et plus facilement que dans l'Ontario, où le sol est moins favorable. Ils font la moisson et le battage à la vapeur, et les récoltes sont si abondantes que les profits sont encore plus considérables. L'honorable monsieur admettra aussi que les instruments aratoires dureront beaucoup plus longtemps dans le Nord-Ouest que dans l'Ontario.

Comme le sol n'est pas aussi accidenté, les instruments ne sont pas aussi exposés à subir des avaries. C'est pour cela que je suis d'opinion que l'honorable député et tous les députés de cette province devraient accorder leur support au chemin de fer canadien du Pacifique. Qu'ils se rappellent qu'il s'agit de leur salut, de leur prospérité, et de l'avancement de leur vaste pays. L'honorable député dit de plus qu'ils veulent la construction du chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Le peuple de cette province est d'opinion qu'il devrait avoir ce chemin ; mais s'il n'y a pas de profits à expédier le grain par voie de Montréal, j'aimerais à savoir comment il y en aurait à l'expédier par la voie de la baie d'Hudson, où les détroits ne sont navigables que pendant trois ou quatre mois dans l'année. Si je ne me trompe pas, l'honorable monsieur s'occupe de minoterie, ou du moins il a quelque chose à faire avec cette industrie. S'il se présente à une banque pour obtenir une forte somme d'argent pour acheter du blé, la première question qu'en lui pose c'est pour savoir de quelle manière il va expédier ce grain. La réponse qui vient naturellement c'est : par le

chemin de fer canadien du Pacifique, directement à Liverpool. Si le blé était expédié à la baie d'Hudson, il resterait là jusqu'à l'été suivant, et n'arriverait à Liverpool que l'année suivante. Je sais parfaitement qu'une telle opération ne serait pas profitable. Cependant, puisque le peuple de cette province désire avoir ce chemin de fer, le gouvernement devrait lui donner toute l'assistance possible. L'honorable monsieur dit aussi qu'il est d'opinion que le gouvernement devrait aider les embranchements ; que le peuple n'est pas satisfait de la manière dont il a été traité par le gouvernement fédéral, et qu'il paie plus, par tête, que le peuple des autres provinces. J'espère et je crois que le gouvernement du Manitoba ne se trouvera pas dans une position à plonger la province dans les dettes, car nous avons l'exemple d'autres provinces possédant de grandes ressources et des hommes aussi en état de gouverner que la province du Manitoba. L'honorable monsieur n'a pas appris à la Chambre et au pays un des grands motifs de l'agitation ; ni par quels moyens les agitateurs ont capté la confiance des cultivateurs. Il a oublié de dire que grâce à la malheureuse gelée de l'été dernier, les propriétaires de minoteries n'ont payé que 35, 40, 45 et jusqu'à 60 cents par minot pour le blé. Je ne dis pas que cela s'est fait à ses minoteries ou aux minoteries du Portage-la-Prairie, mais cela s'est fait à toutes les autres minoteries. L'honorable monsieur ne niera pas ce fait ; le prix moyen a été de 45 cents par minot.

M. WATSON : Non.

M. WHITE (Hastings) : En moyenne le blé a rapporté, je crois, 45 cents par boisseau. Je crois que les meuniers — je ne dis pas qu'il l'a fait, je le crois trop honnête pour cela — donnaient 50 cents par boisseau.

M. WATSON : 50 cents pour le blé gelé.

M. WHITE (Hastings) : Le blé gelé a été acheté depuis 30 et 35 cents, et jusqu'à 40. Je dirai à l'honorable monsieur que les meuniers de ce pays ont prétendu que les quatre cinquièmes du blé étaient gelés. On leur a apporté le plus beau blé qui ait été récolté dans le Nord-Ouest, et ils ont répondu qu'ils n'en voulaient pas parce qu'il était gelé. Cependant ils l'ont acheté à 45 cents le boisseau et ont vendu la farine \$2.75 par 100 livres. Ils ont eu \$1.25 pour mouler le blé, et ils ont gardé le son et les résidus. Si l'honorable monsieur s'est rendu coupable de quelque chose dans ce genre, il ferait bien de se demander honnêtement s'il a fait son devoir envers cette population ; \$1.25 c'était réellement trop. Il pourrait y ajouter le son et les résidus. Il y a certainement là un monopole, et lorsqu'il place la courroie sur la roue qui fera tourner la meule, il moud — quoi ? Il moud l'argent du malheureux cultivateur, l'ar, gont qui devrait servir à acheter des instruments aratoires — à acheter du thé et du sucre, des habits et des chaussures pour envoyer les enfants à l'école. Je suis convaincu que les meuniers du Manitoba ont plus fait pour les malheurs de cette province que toute autre classe de la population. Je ne dis pas que l'honorable monsieur est coupable en aucune manière, mais je lui demande si tel n'est pas le cas.

M. WATSON : Je ne me suis pas occupé de minoterie depuis deux ans.

M. WHITE (Hastings) : J'étais certain de ne pas me tromper en disant qu'il n'était pas coupable, mais il sait que la chose a été faite. Je suis heureux de voir qu'il a vendu ses intérêts dans cette industrie, mais j'aimerais à en être devenu le propriétaire. Je broyerais jusqu'à la dernière cent des malheureux fermiers du Nord-Ouest, et je viendrais ici avec un morceau de meule de moulin que je lancerais à la tête du gouvernement, en disant que le coupable c'est lui ; pendant ce temps-là j'empocherai tranquillement l'argent. J'aime à reconnaître que les honorables messieurs de l'opposition ont admis que le gouvernement n'était pas responsable de la gelée du blé. Ils savent très bien que dans un an d'ici ils n'auront pas la chance de créer une agitation

dans le Nord-Ouest. Qui a été l'instigateur de ce mouvement? Qui a préparé ces résolutions? Qui les a publiées, et qui a pris une part si active dans les assemblées? C'est cet homme si bon et si honnête, l'ex-juge Ryan.

Tout méchant que puisse être le premier ministre, je le préfère comme guide à l'ex-juge Ryan, un homme qui n'a rempli ses devoirs ni dans l'intérêt du gouvernement ni dans celui du pays. J'espère que les résolutions seront adoptées par la même majorité que lors des votes précédents, et je suis convaincu que dans douze mois, l'honorable ministre des finances n'aura pas à se repentir de l'action du parlement. J'espère que le ministre des chemins de fer prendra des mesures pour que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique accorde aux populations du Manitoba et du Nord-Ouest les mêmes taux directs que les lignes américaines accordent aux cultivateurs, aux meuniers et aux commerçants, pour se rendre à Chicago, et le même taux de fret local que le Grand-Tronc, malgré tous ses défauts, accorde aux expéditeurs le long de sa ligne. Un mot au sujet du Grand-Tronc. Il n'y a pas un membre dans cette Chambre qui soit, plus que moi, désireux de voir prospérer le Grand-Tronc. Cette compagnie mérite toute la considération des membres des deux côtés de cette Chambre; elle a eu beaucoup de difficultés à surmonter, elle a soutenu le combat et vaillamment. Mais est-ce que le parti conservateur ne lui a pas toujours été fidèle en toute occasion? Ce parti a défendu la compagnie quand ses ennemis faisaient feu et flamme du moindre incident, ou de la plus légère faute, dont souvent elle n'était pas responsable; ce parti a défendu la compagnie jusqu'à ce qu'elle eût un bon chemin, un bon matériel roulant et une bonne position financière — aujourd'hui la compagnie a oublié tout cela et elle est passé aux messieurs de l'opposition. Espérons que les membres réformistes de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, n'oublieront pas quels sont ceux qui leur ont été fidèles lorsqu'ils ont eu besoin de secours. Mais peut-être suivront-ils la même ligne de conduite lorsqu'ils y trouveront leur intérêt, et feront-ils tous en leur pouvoir pour décrier et discréditer notre pays. Je répète qu'il y en a beaucoup de l'autre côté de la Chambre qui ne font pas cela, mais ils ne sont pas de ceux qui veulent ou espèrent devenir ministres. Espérons que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique terminera ses travaux d'ici à deux ans; tenons le gouvernement responsable de la conclusion de l'arrangement qu'on nous a promis entre le gouvernement et la compagnie.

Il est de notre devoir d'aider le gouvernement à conclure cet arrangement, et unissons-nous comme des hommes honnêtes, non pas comme Anglais, Irlandais, Écossais ou Français, mais comme Canadiens — non pas comme représentants du Manitoba, Ontario, Québec, ou toute autre province, mais comme des Canadiens qui représentent la Confédération; unissons-nous pour faire le bien du pays en général.

Je suis convaincu que le contrat qui a été passé entre la compagnie et le gouvernement et les présentes résolutions seront approuvés par le peuple, et c'est avec plaisir que je supporterai les résolutions présentées par l'honorable ministre des chemins de fer.

M. CASEY : Mon honorable ami, le député de Hastings (M. White), se donne beaucoup de mal dans la crainte qu'on pourrait jeter du doute sur l'excellence du climat du Manitoba; et pour nous prouver que ce climat est excellent, il nous fait part de l'expérience personnelle qu'il en a eue. Je suis certain que le climat de ce pays a été très favorable à l'honorable monsieur, car non-seulement il nous est revenu en bonne santé, et plein d'énergie, mais son éloquence même semble y avoir gagné; à moins qu'il ait pris des leçons de déclamation des *pow-wow*, des *pie-a-pots*, ou autres grands orateurs indigènes du Nord-Ouest, car il nous a parlé avec plus de facilité et d'enthousiasme que d'ordinaire.

Je m'accorde avec lui sur un point, c'est qu'une visite au Nord-Ouest est suffisante pour enthousiasmer qui que
M. WHITE (Hastings)

ce soit sur ce pays, et qu'il est impossible pour quiconque y est allé de parler du pays autrement qu'en termes qui peuvent paraître chaleureux et un peu exagérés à ceux qui n'y sont pas allés. Je crois que le climat du Nord-Ouest n'a pas besoin d'être défendu, ni par le député de Hastings-Est, ni par moi. La phrase du discours de l'honorable député de Marquette (M. Watson), qui a donné lieu à cette discussion, était bien simple et bien innocente. Il a voulu dire que tout pays nouveau a ses difficultés et ses désavantages, bien que le peuple ne croit pas, généralement, que le Manitoba ait les siens, et que par conséquent il ait aussi besoin qu'Ontario des facilités que procure les chemins de fer. Il a fait remarquer que des personnes éloignées du chemin de fer doivent trouver incommode de faire trente ou quarante milles dans un traîneau tiré par une paire de bœufs pour aller chercher une voie de bois, par une de ces journées de grands froids comme il y en a dans ce pays, bien qu'ils ne soient pas plus désagréables que quelques-uns de ceux que nous avons dans la capitale.

Je crois que ce n'est qu'en vertu d'une juste déduction de ces faits que les colons désirent un embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique, qui leur apporterait un peu de ce charbon dont l'honorable député de Hastings a tant parlé. La déduction, je crois, se faisait logiquement, mais il faut que le ministre des chemins de fer lance ses interruptions afin de faire comprendre à ses partisans de quelle manière ils doivent traiter la question. Eh! bien, M. l'Orateur, si tous ceux qui osent mentionner quelques-uns des désagréments ou des désavantages du Manitoba, ou de toute autre partie du Canada dénigrent le pays, nous avons des comptes à régler avec quelques messieurs qui siègent de l'autre côté. Nous avons un compte à régler avec l'honorable ministre de l'agriculture, qui a permis qu'on imprima sur le couvert de sa brochure sur l'émigration, l'annonce d'un de ces extravagants projets de colonisation du Kansas ou du Texas, dans les États-Unis.

Quelques DÉPUTÉS : Non, non.

M. CASEY : Je dois le savoir, je l'ai vu moi-même.

M. BOWELL : L'honorable député dit que l'honorable ministre l'a permis; mais il n'ignore pas que cette annonce a été mise là à l'insu de l'honorable ministre, et qu'elle a été supprimée dès qu'elle fut connue.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Après avoir été publié sous le sceau du département.

M. BOWELL : Certainement; nous savons cela.

M. CASEY : Cette annonce conseillait au peuple de cesser de lutter corps à corps avec les souches et les pierres dans l'Ontario, et d'aller là où il n'aura pas ces désavantages, c'est-à-dire dans les États de l'Ouest. Voilà ce qui est dénigrer le pays. Et l'honorable ministre des douanes dit que cette annonce a été mise là sans la connaissance du ministre de l'agriculture. Si c'est le cas, ce département doit être dans d'étranges conditions, et nous serons obligés d'en faire sortir le ministre actuel pour mettre à sa place l'honorable député de Hastings (M. White), ou l'honorable député de Perth-Nord (M. Hesson), ou d'autres messieurs, qui, d'après l'intérêt qu'ils paraissent prendre à cette question, verront certainement à ce que des annonces vantant les pays étrangers et dénigrant le nôtre, ne paraissent plus dans les documents publiés par ce département.

Je crois que l'explication donnée par l'honorable ministre des douanes que ces annonces pouvaient être mises là sans sa connaissance ou son consentement, fait autant de tort à l'honorable ministre de l'agriculture que l'accusation elle-même. Quant à la question du climat, je crois que mon honorable ami de Lisgar (M. Ross), qui a parlé sur ce sujet, a admis clairement que certains États du Nord-Ouest jouissaient d'un meilleur climat que le Manitoba.

Je suis porté à douter de cette déclaration, parce que des informations reçues de personnes qui ont habité les deux

pays me disent que le climat du Manitoba est préférable. Mais puisque nous en sommes à discuter les déclarations et les admissions des députés des deux côtés de la Chambre, il n'est que juste de mettre le langage tenu par l'honorable député de Lisgar (M. Ross) en regard de celui du député de Marquette (M. Watson). Pour revenir à l'honorable député de Hastings, je trouve qu'il a terminé son discours par une pieuse éjaculation. Il a dit : "Espérons et croyons que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique terminera le chemin de fer dans deux ans, et fera ce qu'elle a promis ; espérons et croyons que le gouvernement verra à ce que les conditions du contrat soient exécutées." Voilà, M. l'Orateur, la véritable disposition d'esprit d'un partisan du gouvernement, sur cette question. Il faut nécessairement qu'il soit dans des dispositions de foi et d'espérance, car nous n'avons aucune garantie que ces conditions seront remplies. C'est une question d'espérance et de foi, et ceux qui supportent les résolutions ne peuvent le faire qu'en s'en remettant à la bonne foi de la compagnie du chemin de fer, et à la possibilité de contrôle du gouvernement. Je n'ai aucun doute que l'expérience du passé, quant à l'influence de contrôle du gouvernement, à la perspicacité qu'il a montrée dans cette affaire, à la manière dont il a forcé la compagnie à agir dans les intérêts du Canada, au lieu de son propre intérêt ; à la manière dont il a forcé la compagnie à abandonner des tracés qui lui étaient favorables pour en choisir d'autres plus favorables au pays ; je n'ai aucun doute, dis-je, que c'est cette expérience du passé qui a convaincu l'honorable député de Hastings que nous n'avons rien à craindre en nous fiant au gouvernement et à la compagnie pour obtenir justice. Comme disait le regretté Artemus Ward : "Je parle un peu ironiquement en cette occasion," et je ne doute pas que l'honorable député s'en aperçoive.

Il a été question de savoir si les terres qui longent le chemin de fer canadien du Pacifique à l'ouest de la Mâchoire-Original, sont aussi bonnes que celles de l'ancienne province du Manitoba—si même elles étaient propres à la colonisation. Pour ma part, je crois qu'elles sont propres à la colonisation—du moins en grande partie—d'après ce que j'en ai entendu dire, bien que d'autres rapports, également dignes de foi, en fassent une peinture peu flatteuse. Néanmoins, je suis disposé à accepter le témoignage de mon honorable ami, qui a vu le pays et qui prétend qu'il est favorable à la colonisation ; mais il serait absurde de prétendre que ces terres sont aussi bonnes que celles de l'ancienne province du Manitoba. En effet, le tracé actuel du chemin de fer n'a pas été fait dans le but de traverser les meilleures terres, ou d'ouvrir à la colonisation les parties les plus favorables du pays. Je prétends qu'en choisissant le tracé de ce chemin, que tout le monde regarde comme l'œuvre du gouvernement, ce dernier aurait dû prendre ses mesures pour qu'il traversât et ouvrît à la colonisation la plus grande étendue possible de bonnes terres. Je crois que cette prétention est raisonnable. Je crois aussi que le tracé choisi par l'honorable ministre actuel des chemins de fer, la première fois qu'il a occupé cette charge, était probablement le meilleur qui pût être choisi. Je ne parlerai pas du changement qu'il a fait dans le tracé déterminé par son prédécesseur, dans la partie est des prairies ; je veux surtout m'occuper de la partie ouest du chemin. S'il avait été construit d'après le tracé adopté en premier lieu par l'honorable ministre des chemins de fer, il passerait presque aux mêmes endroits que le chemin de fer de fer du Manitoba et North-Western.

Il entrerait dans la vallée de la rivière Bataille, aux environs du fort Ellice ; il aurait touché à la vallée de la Saskatchewan, probablement dans les environs de Prince-Albert, et aurait suivi cette grande et fertile vallée jusqu'aux montagnes Rocheuses. Toute personne qui connaît le Nord-Ouest admettra que ce tracé aurait ouvert à la colonisation une étendue beaucoup plus considérable d'excellentes terres ; mais à partir de ce point, en allant vers l'ouest, nous savons tous que le chemin passe à travers un pays qui n'est pas

aussi propice à la colonisation que le premier tracé de l'honorable ministre. Sans doute que pour faire ce raisonnement je pose comme admis que le gouvernement, en négociant avec la compagnie, a dû exercer un certain droit de surveillance sur le tracé à adopter, qu'il a eu quelque chose à faire ; qu'il n'avait pas abdiqué complètement ses fonctions, et qu'il n'a pas laissé la compagnie absolument libre de choisir la route qu'il lui plairait. Nous devons supposer alors que les têtes plus fortes et les volontés plus puissantes des messieurs qui contrôlent la compagnie ont persuadé à l'honorable ministre d'abandonner son tracé primitif. Ceci peut nous paraître étrange, car nous avons toujours été sous l'impression que l'énergie, l'éloquence et la force de volonté de l'honorable ministre étaient toujours ce qu'elles ont été. Il faut supposer soit qu'on soit parvenu à lui faire accepter un tracé moins avantageux, soit qu'il ait sciemment permis à la compagnie d'agir ainsi. Lequel des deux est vrai, nous ne pouvons pas le deviner. L'honorable député de Hastings-Est désigne par son nom un des membres du syndicat ; il espère que l'honorable M. Smith et les autres membres de la compagnie n'oublieront pas les amis qui leur auront été fidèles dans ce moment de crise. Je dois dire que voilà une espérance bien à sa place dans la bouche d'un partisan du gouvernement.

L'honorable député a aussi parlé du Grand-Tronc. Il demande : "Est-ce que le parti conservateur ne vous a pas toujours été fidèle dans les bons comme dans les mauvais jours, jusqu'à ce que vous ayez obtenu le contrôle de presque tous les chemins de fer d'Ontario ? Le parti conservateur ne l'a-t-il pas retiré de toutes les difficultés ? Ne lui a-t-il pas donné tout l'argent qu'il demandait ? N'a-t-il pas caché ses fautes ? Et malgré tout cela, cette compagnie va se jeter dans les bras des grits." Il est très vrai que le parti conservateur a été fidèle au Grand-Tronc dans les bons comme dans les mauvais jours ; il est très vrai qu'il a donné à la compagnie tout l'argent qu'elle voulait, et qu'il l'a soutenue ainsi jusqu'à ce qu'elle eût le contrôle de presque tous les chemins de fer d'Ontario.

Le parti conservateur s'est fait le champion du Grand-Tronc jusqu'à ce que cette compagnie devint de fait un monopole. Je dis de plus que de tout temps le parti conservateur a été l'allié, l'appui, le bouclier de tous les monopoles de chemins de fer qui ont existé dans le pays, et à présent que le Grand-Tronc abandonne ceux qui ont travaillé pour lui si longtemps, il est naturel que l'honorable monsieur se lamente—que lui qui compte tant d'employés du Grand-Tronc dans sa circonscription électorale—

M. WHITE : Oh ! oh !

M. CASEY : Alors son collègue en a. Il est naturel que ces messieurs qui ont tant fait pour le Grand-Tronc, et qui attendaient tout de lui, déplorent sa perte et expriment le désir que les autres monopoles qu'ils soutiennent leur demeurent fidèles.

M. BOWELL : L'honorable député sait-il où passe le Grand-Tronc ?

M. CASEY : Il passe à Belleville, et c'est là que demeure l'honorable monsieur.

M. BOWELL : L'honorable député ne peut pas se rapprocher plus que cela de mon comté.

M. CASEY : Je sais parfaitement que le comté de l'honorable ministre n'est pas à Belleville ; mais je crois que le Grand-Tronc a quelque chose à faire avec son comté.

M. BOWELL : Non.

M. CASEY : Je crois que le chemin "Grand-Junction" passe à travers son comté et qu'il est sous le contrôle du Grand-Tronc. A tout événement, je dis que les messieurs de l'autre côté de la Chambre, qui ont tous plus ou moins à faire avec les influences du Grand-Tronc, se trouvent dans une position bien pénible. Ils ont soutenu ce monopole aussi

longtemps qu'ils ont pu, et maintenant qu'on leur dit de supporter les demandes d'un autre monopole plus fort, plus riche et plus puissant, ils s'aperçoivent qu'ils ont perdu l'amitié de celui qu'ils ont soutenu si longtemps.

À présent, revenons à la question du monopole de la mouture. Je n'ai pas entendu de plaintes contre les meuniers du Manitoba, excepté une ou deux grandes compagnies, principalement celle de Ogilvie et Hutchison. Cette société passe pour avoir avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour l'emmagasinage et l'expédition du grain, des arrangements qui lui permettent de monopoliser l'achat du grain dans certains endroits. D'après M. Van Horne, ces arrangements sont que partout où il y aura des entrepôts de construits, la compagnie du chemin de fer ne vendra pas de grain en dehors de ces entrepôts, et aussi tous ceux qui veulent expédier du blé de ces endroits sont obligés de le vendre aux propriétaires de ces entrepôts. Les cultivateurs du Nord-Ouest sont donc à la merci de quiconque construit un entrepôt jusqu'à ce qu'ils aient réuni assez de capital pour en construire un second.

Les propriétaires d'entrepôts sont ainsi en état de contrôler le prix du blé, et ils ont obligé les cultivateurs de vendre d'excellent blé au prix du blé gelé. Je crois qu'il a été acheté non pas autant pour être moulu au Manitoba que pour être exporté, et un ami du Manitoba, m'informe que la société Ogilvie et Hutchison va réaliser entre \$200,000 et \$300,000 avec ce blé prétendu gelé, qu'ils ont acheté à bas prix et qui est aussi bon que notre blé d'Ontario; au printemps ou à l'été, ce blé sera expédié pour être vendu dans les provinces de l'est, en profitant du droit sur le blé, droit qui, d'après mon honorable ami le député de Hastings, devait être d'un si grand avantage pour les cultivateurs du Manitoba.

Ce sera d'un grand avantage pour ces gens qui se sont assurés la position qu'ils occupent au moyen d'une alliance avec l'autre monopole qui a l'appui de mon honorable ami. Pour ce qui est des faucheuses et des moissonneuses, mon honorable ami dit que les moissonneuses, pouvaient être achetées au Manitoba l'été dernier à aussi bon marché que dans Ontario, et il donne le prix comme étant de \$270. Vent-il parler des moissonneuses munies d'un appareil à lier les gerbes.

M. WHITE (Hastings): Certainement.

M. CASEY: Je ne suis pas prêt à dire jusqu'à quel point vous pouviez acheter à bon marché des moissonneuses de cette espèce dans Ontario, l'été dernier, mais s'il est vrai qu'elles peuvent être vendues au Manitoba à meilleur marché qu'ici, une chose doit être vraie: nous savons qu'il faut payer un prix très élevé pour transporter ces machines au Manitoba, et que le fabricant ou le commerçant doivent recevoir une compensation pour les risques qu'ils courent en les expédiant au Manitoba. Il faut que les manufacturiers aient fait des profits exorbitants sur celles qu'ils ont vendues dans Ontario pour avoir pu les vendre à meilleur marché au Manitoba qu'en cette province. Mais la déclaration de l'honorable monsieur ne peut s'appliquer qu'à un court intervalle pendant lequel il y avait encombrement de moissonneuses au Manitoba, car je ne crois pas que la moyenne pour l'année ou même pour un certain nombre de semaines puisse donner un prix plus bas pour la moissonneuse au Manitoba que dans Ontario.

Même si elles pouvaient être vendues à meilleur marché au Manitoba, ce n'est pas là le critérium au moyen duquel il faille se placer pour juger la question relativement au peuple du Manitoba. Pour eux, la question est celle-ci: Combien nous faudrait-il payer pour acheter ces machines aux Etats-Unis si elles n'étaient pas soumises à un droit élevé? Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais lorsque je suis allé au Manitoba, les colons de cette province m'ont dit que si on leur permettait de les entrer en payant un droit raisonnable, ils pourraient se les procurer à un prix beaucoup

M. CASEY.

moins cher qu'en les faisant venir d'Ontario. C'est là le seul moyen de déterminer l'effet des droits sur le peuple du Nord-Ouest.

Mon honorable ami a pris sur lui de faire la leçon au premier ministre du Manitoba et des autres délégués qui sont venus ici. Il dit qu'ils auraient mieux fait de se mêler de ce qui les regardait, de rester chez eux, et de laisser aux députés qui représentent cette province le soin de régler ici les questions qui les intéressent. Je suis certain que mon honorable ami, M. Norquay, apprendra avec plaisir qu'un membre éminent du parti qu'il a servi avec tant de constance l'a souffleté en pleine figure parce qu'il est venu ici pour servir les intérêts de sa province. Je suis certain que ce soufflet à la figure était immérité. M. Norquay n'a jamais été plus digne d'éloge que lorsqu'il a enfin cédé au désir unanime du peuple du Manitoba et qu'il est venu ici présenter ses réclamations. Le fait même que M. Norquay, un conservateur, un ami du gouvernement actuel, un homme que les gens sont parfois portés à traiter de partisan servile — et un ami dévoué du chemin de fer du Pacifique canadien — le fait même qu'il vient ici pour presser les réclamations des cultivateurs du Manitoba, prouve à l'évidence absolue, que l'agitation des cultivateurs n'est pas une manœuvre de parti dans le sens impliqué par l'honorable député.

Cette agitation est politique sans doute, puisqu'elle a pour but un objet politique, mais elle ne l'est pas dans le sens d'une agitation de parti, car dans ce cas M. Norquay ne l'aurait jamais entreprise. L'honorable monsieur a fait un petit calcul sur lequel il serait intéressant d'attirer l'attention de la Chambre. Il a calculé que l'honorable ministre des finances pourrait faire un profit de \$6,000,000 en lançant des obligations sur le marché anglais pour s'y procurer les \$22,500,000 requis pour faire cette avance au chemin de fer du Pacifique canadien. Si c'est là un calcul bien fait, et il semble aussi bien fait que bon nombre d'autres qui ont été faits par d'autres messieurs de la droite au sujet de cette transaction, alors l'honorable ministre des finances et l'honorable ministre des chemins de fer ont eu bien tort de faire une avance si peu considérable. Si l'on peut en faire autant avec une avance de \$22,500,000, pourquoi ne se sont-ils pas engagés à prêter \$100,000,000 à la compagnie, ce qui leur eût permis de faire \$25,000,000 sur la transaction. L'honorable député de Hastings dit qu'ils auraient pu le faire. J'espère qu'il ne retirera pas sa confiance à l'honorable ministre parce que ce dernier n'a pas saisi cette admirable occasion d'ajouter \$25,000,000 au capital du pays.

Un autre point auquel l'honorable monsieur a fait allusion, c'est la loyauté du peuple du Manitoba, le désir qu'il a de rester uni au Canada. Sur ce point je puis corroborer le témoignage de l'honorable monsieur — ces hommes sont loyaux. La plupart sont des hommes choisis parmi l'élite d'Ontario et des autres provinces de l'est, qui sont allés là remplis d'énergie et d'enthousiasme, et ils tiennent plus à l'Union du Canada qu'un grand nombre d'entre nous, car je crois qu'ils ont un sens plus large de ce qui est dans l'intérêt du pays en général. Mais cette loyauté, cet amour pour le Canada, sont mis à une rude épreuve. Mon honorable ami n'a pas entrepris de nous dire combien de livres de pression par pouce carré sont imposées à ce sentiment de loyauté ni combien de livres de pression ce sentiment pourra supporter.

On n'a pas parlé sérieusement d'annexion ni d'indépendance au Nord-Ouest, mais si les honorables messieurs de la droite désirent soulever une pareille agitation, s'ils veulent inspirer aux gens du Manitoba des désirs d'indépendance ou d'annexion, ils ne pouvaient choisir des moyens plus efficaces que ceux qu'ils ont adoptés. S'il y a quelque chose qui soit de nature à dégoûter le peuple du pays auquel il appartient, c'est la conviction qu'il est opprimé par ce pays. A tort ou à raison le peuple du Manitoba est convaincu sans aucun doute qu'il est opprimé par le peuple de l'ancien Canada, et s'il y a quelque chose qui soit de nature à accentuer ce sen-

timent d'oppression, c'est bien le tort et les pertes pécuniaires dont il souffre très certainement.

Un cas est survenu à ma connaissance cette après-midi. Un digne membre du clergé est venu me voir et m'a dit qu'un de ses frères qui avait pris des terres dans la partie sud du Manitoba, l'un des nombreux endroits où le chemin de fer du Pacifique canadien se proposait de construire des embranchements, était allé travailler sur ses terres l'an dernier ; mais il se trouve dans l'impossibilité de vendre son grain, en conséquence de la distance qu'il y a pour se rendre au chemin de fer, et il se demande sérieusement s'il ne ferait pas mieux d'abandonner ses terres et de quitter le pays. On a fait miroiter aux yeux des gens la perspective de la construction d'un embranchement du chemin de fer du Pacifique canadien dans cette section du pays. Cette ligne a été indiquée sur les cartes de la compagnie, mais elle n'a pas été construite, et les colons qui se sont fixés en cet endroit se demandent sérieusement si cela vaut la peine pour eux de continuer à cultiver leurs terres. Je crois que cela en vaut la peine, mais en attendant ils sont maltraités et ils en souffrent—grâce au fait que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne veut pas construire des embranchements dans leur région, et ne veut pas permettre à personne d'en construire.

Ces embranchements me font rappeler une autre partie du discours de mon honorable ami. Il a dit qu'après que le Grand-Tronc eût été construit au moyen de l'aide du gouvernement, la population des vieilles provinces a pris son propre argent et a construit des chemins de fer elle-même, a donné des bonis et a souscrit des parts dans ces chemins construits pour son propre usage. Il a dit de plus que la population du Nord-Ouest pourrait en faire, que le gouvernement a construit la ligne principale et que le peuple devrait fournir les embranchements à ses propres frais.

L'honorable député ne peut ignorer que le peuple du Manitoba a, à maintes reprises, exprimé le désir d'en agir ainsi, de construire des embranchements à même ses propres fonds. Nous savons que les compagnies du chemin de fer du Sud-Est, du chemin de fer d'Emerson et du Nord-Ouest, et la compagnie du Tramway, étaient prêtes à construire à leurs propres frais des embranchements au sud du chemin de fer du Pacifique canadien. Elles avaient obtenu leurs chartes du gouvernement local, et elles s'étaient préparées à se mettre à l'œuvre ; on leur avait promis des bonis, mais la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'a pas voulu leur permettre de continuer. Je dis que le chemin de fer du Pacifique canadien n'a pas voulu le leur permettre—le monopole n'a pas voulu le leur permettre—car c'est évidemment dans l'intérêt de ce monopole. C'était, de leur propre aveu, à cause du marché conclu avec ce monopole, que mes honorables amis ont désavoué ces chartes. C'était évidemment dans l'intérêt du chemin de fer du Pacifique canadien qu'il a été défendu au peuple du sud du Manitoba de construire à ses propres frais des embranchements que l'honorable député de Hastings dit que cette population devrait construire elle-même.

Mais au nord on leur permet de construire des embranchements, parce que tout embranchement dans cette direction ne pourrait servir à autre chose qu'à alimenter le chemin de fer du Pacifique canadien, et rapporterait plus de profit aux promoteurs de cette ligne, tout simplement parce que l'argent dépensé par les colons obligés de lutter constamment pour vivre, amènerait plus d'argent dans les goussets de ces riches spéculateurs. De sorte qu'on leur a permis de construire des embranchements. Et ne l'ont-ils pas fait ? Le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest n'existe-t-il pas. Ne suit-il pas approximativement le tracé choisi par le ministre des chemins de fer ? Ne prouve-t-il pas la justesse de sa première impression à ce sujet, et ne démontre-t-il pas l'injustice qu'il y a de permettre au chemin de fer du Pacifique canadien d'adopter une autre ligne de conduite ?

Les gens du Portage-la-Prairie ont donné \$100,000 à ce chemin de fer, les gens du comté et de la ville de Minnedosa lui ont donné une dotation considérable ; la municipalité de Westbourne a donné \$75,000 à ce chemin de fer. Ceci nous semble des chiffres très considérables, même ici, et lorsqu'on se rappelle que la ville du Portage-la-Prairie n'est qu'une ville de quatre à cinq mille âmes, que la ville de Westbourne est tout simplement ce que nous appellerions ici un village rural, que le pays qui l'entoure est habité par une population qui nous paraîtrait clair-semée, que ces dotations représentent une taxe presque intolérable pour les colons peu nombreux de cette région, on peut se former une idée de l'empressement avec lequel la population qui se trouve au nord du chemin de fer du Pacifique canadien, a désiré avoir des embranchements, et l'on peut se rendre compte combien elle était convaincue qu'il y avait là une question de vie ou de mort pour elle.

M. ORTON : Dois-je comprendre que la politique de l'ancienne administration était d'aller au Portage-la-Prairie et à Westbourne.

M. CASEY : Je ne sais pas ce que l'honorable député comprend, mais c'est là ma manière de voir à moi. Je ne puis entrer en discussion avec l'honorable député maintenant. Si je comprends bien le tracé primitif approuvé par l'honorable ministre, il devait bifurquer vers le Nord-Ouest à un certain point aux environs de cet endroit et aller frapper la vallée de la Saskatchewan. Je ne me rappelle pas au juste l'endroit où devait se trouver la jonction, mais c'est là la jonction qu'il devait traverser. D'après ces dotations, qui sont absolument énormes, vu le peu de densité de la population, vous pouvez vous faire une idée de la conviction où ces gens étaient que la question d'avoir ces embranchements était pour eux une question de vie ou de mort.

Vous pouvez aussi vous faire une idée de l'empressement avec lequel les gens qui se trouvent au sud de la ligne souscriraient leur argent pour construire des embranchements, si on leur permettait de le faire, mais le monopole qui broie sous sa roue, non-seulement le peuple du Manitoba, mais encore le peuple de tout le pays, ne leur permettra pas d'avoir ces embranchements, ou de rien faire en fait de construction de voies ferrées qui puisse nuire à ses intérêts.

A six heures, l'Orateur lève la séance.

Séance du soir.

M. CASEY : M. l'Orateur, mon honorable ami de Hastings (M. White) a parlé du fait que la population de son comté a doté des lignes d'embranchements pour sa propre utilité. Ce simple fait si bien connu de l'honorable député, que même dans un comté aussi riche relativement que le comté de Hastings, le peuple sentait le besoin d'embranchements et les a payés de ses propres deniers, aurait dû lui démontrer le besoin pressant que les hardis colons d'un pays neuf comme le Manitoba devaient éprouver d'avoir de semblables voies de communication.

Mais je ne dois pas oublier de relever une petite remarque humoristique de l'honorable monsieur, relativement à la question des faucheuses, bien que j'aie déjà passé cette partie de son discours. Mon honorable ami a demandé : " Pourquoi ne fabriquent-ils pas des moissonneuses au Manitoba, s'ils trouvent que le prix des moissonneuses d'Ontario est excessif, n'ont-ils pas le charbon à bon marché au Manitoba ? " Il est certain que l'originalité de l'honorable monsieur a augmenté beaucoup, grâce à son voyage au Manitoba, car je ne saurais imaginer une question plus gaie que celle-là : N'ont-ils pas la houille à bon marché au Manitoba ? Au Manitoba, l'un des endroits qui se trouvent les plus éloignés des approvisionnements ordinaires de charbon, un pays dont les houillères viennent de commencer à s'ouvrir, un pays à travers lequel l'unique chemin de fer exige des taux de fret

exorbitants pour le transport de ce charbon local, sur lequel le pays devra compter à l'avenir!

Il a parlé de Medicine-Hat et du bas prix excessif auquel la compagnie transporte le charbon à Winnipeg. Je sais que l'automne dernier la compagnie faisait payer \$4 par tonneau de fret à ce charbon de Medicine-Hat à la Mâchoire-d'Orignal, ce qui est moins de la moitié de la distance qui sépare la houillère de Winnipeg. Puisque c'était \$4 jusqu'à la Mâchoire-d'Orignal, ce devait être énorme pour l'expédition à Winnipeg. Je crois que le meilleur marché auquel le charbon s'est vendu en cet endroit est d'environ \$9 par tonneau.

Si l'honorable député de Hastings-Est (M. White) croit qu'il soit profitable d'employer le charbon à ce prix et d'importer du fer pour fabriquer des instruments aratoires à Winnipeg, comme moyen d'échapper aux fardeaux imposés par la politique nationale sur la population agricole du Manitoba, s'il croit cela réellement, il a des idées bien étranges sur la fabrication des instruments aratoires. Mais je n'ai pas le moindre doute qu'il a voulu faire de l'esprit, et c'est ainsi que je dois interpréter sa pensée.

Il s'est plaint aussi de ce que l'honorable député de Marquette a dit que l'on construisait le chemin trop rapidement. Il a dit que les éleveurs qui se trouvent au pied des montagnes Rocheuses ne croyaient pas que le chemin se construisait trop rapidement. Je suppose que non, mais je ne crois pas que ce chemin ait été construit uniquement dans l'intérêt des éleveurs. Je crois que la population agricole, les pauvres gens du Manitoba, ont autant de droit à notre considération relativement à la construction du chemin, que les quelques aristocrates canadiens. Je n'emploie pas le mot en mauvaise part, mais en bonne part. Je tiens compte à ces messieurs de leur esprit d'entreprise, lorsqu'ils tentent de développer l'élevage des bestiaux dans le Nord-Ouest, de tirer parti des pâturages qui s'y trouvent et d'ajouter ainsi à la richesse du pays, mais on ne devrait pas favoriser leurs intérêts au détriment de la classe agricole. Tout ce qu'ils peuvent faire pour augmenter la richesse publique est insignifiant, comparé à ce qui est fait par notre population agricole.

Nul doute qu'ils s'enrichissent considérablement eux-mêmes et ils le méritent bien; mais leurs intérêts ne peuvent être comparés un seul instant aux intérêts impliqués dans la colonisation rapide et efficace du reste du pays. Je me sers à dessein du mot "efficace," car je soutiens que les établissements qui surgissent le long du chemin de fer du Pacifique canadien, ne constituent pas un mode de colonisation efficace et convenable. C'est une simple lisière d'établissements sans cohésion s'étendant sur toute la largeur du continent, où les gens n'ont pas de voisins et où il leur sera impossible d'avoir des écoles, des chemins et autres avantages qu'on ne saurait avoir là où la population n'est pas un peu dense. Ce plan de colonisation sur une longue lisière est le pire qui puisse être adopté dans l'intérêt du pays.

La compagnie avait jusqu'en 1891 pour achever le chemin, et elle l'a construit beaucoup plus rapidement qu'il n'était nécessaire en considération de ce délai. Elle n'a pas prétendu que ce mode de construction rapide ait été adopté dans l'intérêt du pays; elle a admis implicitement qu'il a été adopté dans son propre intérêt. Elle a cru qu'il lui serait avantageux de le construire rapidement; elle voulait gagner sa concession de terres le plus rapidement possible, et elle a poussé les travaux avec célérité. Mais prétendre que cette construction rapide était propre à favoriser les intérêts du pays, c'est absurde, parce que le mode de colonisation qu'elle tend à favoriser est tout à fait défectueux et fait perdre à ceux qui vont se fixer au Nord-Ouest tous les avantages ordinaires des nouveaux établissements.

Je crois que ce sont là les principaux points que j'ais besoin de relever dans le discours de mon honorable ami. J'en arrive maintenant à la question soulevée par l'amendement de l'honorable député de Marquette. L'amendement

M. CASEY.

déclare que puisque nous accordons de telles faveurs à la compagnie du chemin de fer, nous devrions avoir quelques adoucissements aux conditions qu'elle nous a imposées, d'abord en vertu de l'influence qu'elle exerçait sur les esprits élevés des honorables messieurs de la droite, des conditions qu'elle a imposées à la population du pays au moyen de cette influence surtout à la population du Nord-Ouest. M. l'Orateur, il n'est pas du tout hors de propos de demander aujourd'hui certains adoucissements.

Nous savons tous que dans l'ancien temps, lorsqu'un jeune roi s'était montré trop prodigue de ses revenus, et qu'il se trouvait dans la nécessité de réunir les communes loyales autour de lui, pour leur demander la faveur d'un subside additionnel, il était d'usage que les communes loyales, que le peuple hardi de cette époque, demandassent un allègement de quelques-uns des fardeaux qui leur étaient imposés, l'abolition de quelque monopole, le redressement de quelque grief. Maintenant M. l'Orateur, notre position est très identique. Si jamais il a existé une corporation ayant quelque chose qui ressemble beaucoup au pouvoir royal, c'est bien la corporation qui contrôle les destinées du Nord-Ouest — et j'ajouterai, les destinées de toute la Confédération, à en juger par les dernières transactions. Si jamais chef d'une corporation a jamais mérité d'être décoré d'un titre royal, c'est bien le roi Stephen Ier. Il a en ses courtisans et ses ministres, et il agit d'une façon vraiment royale.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il faut que vous disiez Stephen (Etienne) le martyr.

M. CASEY: Eh bien! je ne me souviens pas que le roi Stephen Ier ait été Stephen (Etienne) le martyr; mais je crois que si ce roi est jamais martyrisé, ce ne sera pas par ses loyaux et fidèles ministres qui siègent en ce moment en face de moi, car nul roi que je sache n'a jamais eu de ministres plus dévoués que "ces ministres à lui qui font sa volonté." Si mon honorable ami veut des citations, je lui donnerai celle-ci, car ils ont fait sa volonté en cette occasion et dans d'autres lorsqu'il s'est trouvé dans le cas de venir en cette Chambre. Dans le cas actuel il leur a donné l'ordre de soumettre à ses loyaux sujets sa requête pour de nouveaux subsides. C'est ce qu'ils ont fait. Ils ont mis de côté toute autre affaire qui pourrait retarder le vote de ces subsides. Ils nous ont assurés que dans le cas de ce personnage royal, il est absurde, inconvenant et de mauvais ton de demander qu'elles sont les raisons pour lesquelles ces subsides sont demandés.

Ils ont été requis formellement par une résolution de faire une enquête à cet effet, et ils ont dit que cela était inconvenant; ils ont refusé et ils ont été appuyés par leurs amis en cette Chambre. Ils ont dit qu'il n'y avait aucune nécessité de retarder cette demande d'un nouveau subside. A l'heure qu'il est, M. l'Orateur, il y a maintenant une requête, venant d'une partie des loyaux sujets de ce grand roi, demandant l'abolition d'un monopole, l'abolition d'une nuisance, de quelque chose qui les opprime d'heure en heure, qui d'heure en heure, de jour en jour, leur fait subir des pertes pécuniaires. Je n'ai aucun doute que ces ministres vont refuser cela, mais je prétends qu'il est tout à fait à propos de demander le redressement de ce grief, et mon honorable ami de Marquette n'a fait que son devoir envers ses commettants et envers sa province lorsqu'il l'a demandé. S'il ne l'eût pas fait, il aurait été du devoir de quelque autre membre de la Chambre de demander l'abrogation de l'article du contrat qui autorise ce monopole, de ce contrat en vertu duquel notre monarque actuel a été placé sur son trône.

Il ne m'est pas nécessaire de m'étendre longuement sur des précédents quasi historiques pour dire que le temps est convenable de demander l'abolition d'une nuisance comme celle-ci. Nous avons déjà eu en cette Chambre, il y a quelques jours, l'exemple d'une semblable demande qui a été faite, demande qui a été couronnée de succès, bien que le grief dont on se plaignait n'avait rien à faire avec ce contrat

particulier du chemin du Pacifique canadien. Nous avons le témoignage de l'organe ministériel à Toronto, un journal qui aux termes des règlements de la compagnie d'imprimerie est l'organe personnel du premier ministre, à l'effet que les partisans du très honorable monsieur qui appartiennent à la province de Québec, ont demandé ce que l'on peut appeler en termes généraux, des conditions plus avantageuses (*better terms*) pour la province, bien que je sois sous l'impression qu'une partie de leur réclamation avait trait au règlement d'un vieux compte, et l'on dit que leur demande a d'abord été accueillie par une fin de non-recevoir.

La veille de cette crise, ces honorables députés, d'après l'explication du très honorable monsieur lui-même, se sont réunis et ont fait peser sur lui, d'une façon collective, cette espèce de "pression constitutionnelle" dont on se sert ordinairement en de semblables occasions. Et ils ont trouvé que la crise était bonne pour la réussite de leur projet. Ils ont constaté, autant qu'il est possible de le deviner par le langage sibyllin du ministre des chemins de fer et par les remarques du premier ministre, que quelque promesse, allusion ou indice leur a été donné à l'effet que l'on ferait droit à leur réclamation.

Je dis que voici un cas où le redressement d'un grief a été demandé par une partie des amis du très honorable monsieur, et où la demande a été apparemment secondée. Je ne dirai pas un mot de l'opportunité ou de l'inopportunité de cette demande; c'est là une question qu'il n'est pas nécessaire de discuter ici. Tout ce que je veux dire, c'est que les amis québécois de l'honorable monsieur, semblent avoir été pleinement convaincus de la justice de leurs réclamations, vu que ces demandes ont été faites à une session précédente et qu'elle a été rejetée cette année. Ces députés ont pris un moyen constitutionnel pour demander le redressement de leurs griefs lorsqu'on leur a demandé de faire quelque chose pour cette grande compagnie, et il semble apparent que les griefs disparaîtront; sinon ces messieurs seront cruellement déçus dans leurs espérances.

Si les honorables députés du Manitoba, que le très honorable monsieur prétend avoir pour lui, avaient pris sur eux d'exercer une pression constitutionnelle sur le premier ministre, peut-être qu'ils auraient réussi également; peut-être même qu'ils ont exercé cette pression constitutionnelle et qu'ils ont obtenu quelque chose pour le Manitoba. Si ces honorables députés n'ont pas obtenu une promesse de remédier à leurs griefs, ils auront des comptes terribles à rendre à leurs commettants. S'ils ont obtenu une promesse, il serait intéressant de savoir ce que c'est; dans le cas contraire, ce serait une cruelle déception pour leurs commettants. Je crois que les commettants de ces honorables messieurs ont une idée vague que le pays paie des sommes considérables dont le Manitoba ne profitera nullement.

Les députés conservateurs d'Ontario qui appuient le très honorable monsieur, ont eu une belle occasion d'exercer sur lui une "pression constitutionnelle" en cette occasion. Il y a plusieurs questions en litige entre Ontario et le gouvernement fédéral. Il y a la question des limites, ainsi que celle qui concerne notre droit de légiférer sur nos propres affaires provinciales. Même en ce qui concerne la question financière, je ne crois pas que l'on ait déterminé exactement quel montant d'argent se trouve entre les mains du gouvernement fédéral et qui appartient à Ontario. J'ai entendu répéter des rumeurs à l'effet qu'il y avait contestation à ce sujet. Certaines gens maintiennent que les dépenses d'Ontario excéderont bientôt de beaucoup les limites du subside provincial et les autres sources de revenu.

Il y avait donc là une fameuse occasion pour les députés d'Ontario, l'honorable député de Cardwell (M. White), et autres partisans convaincus des droits des provinces, d'exercer une pression sur le gouvernement fédéral afin d'en obtenir quelque chose pour la province. J'aimerais à savoir s'ils l'ont fait. Nul doute que leurs commettants aimeraient aussi à le savoir. Ils devraient suivre le noble exemple

donné par les députés de Québec, qui, quelles que soient leurs fautes sous d'autres rapports, sont dignes d'admiration pour la façon dont ils se soutiennent ensemble, travaillent en commun pour l'avantage de la province, et ne le cèdent à aucune considération de parti ou autres, qui pourraient les engager à voter contre les intérêts de la province. Plût à Dieu que les députés conservateurs d'Ontario fussent animés du même esprit et prissent une attitude aussi ferme et aussi constitutionnelle, Ontario ne serait pas dans la position où elle se trouve maintenant relativement aux questions en litige entre elle et le gouvernement fédéral. Les députés conservateurs ont le pouvoir d'obtenir pour la province ce qu'ils considèrent comme ses droits; s'ils ne l'ont pas fait, leurs commettants leur en demanderont un compte sérieux.

Avant que de laisser trop loin en arrière cette question du monopole sous lequel gémit le Manitoba, je dois dire un mot de la manière dont l'organe de l'honorable premier ministre, son organe dans la ville de Montréal, et ses autres organes dans le pays, parlent d'un monopole qui nous tient de plus près. Ils disent qu'une alliance inique a été conclue entre la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc et le parti grit, et ils ajoutent que notre but est d'imposer à Ontario un monopole gigantesque, savoir, la coalition du Grand-Tronc et du chemin de fer du Pacifique canadien pour exploiter tous les chemins de la province. Ils disent que ce serait là un monopole aussi intolérable que gigantesque. En premier lieu, cette coalition dont ils parlent est purement imaginaire, tout comme un grand nombre d'assertions publiées de temps à autres par les organes du gouvernement. Je ne doute pas que le Grand-Tronc éprouve le désir d'amener un résultat de cette nature, ou qu'en de certaines circonstances, le chemin de fer du Pacifique canadien ne soit disposé à établir un monopole aussi intolérable; mais affirmer qu'un honorable député qui serait obligé de retourner devant ses commettants pour se faire réélire mettrait ainsi en danger toutes ces chances d'avenir politique en faisant une semblable alliance, c'est là une idée monstrueuse, et ceux qui l'ont exprimée le savent très bien. Mais quel est donc cet épouvantail dont ils nous menacent? Quel est le pire résultat qui pourrait résulter pour Ontario de cette alliance inique? Si l'opposition arrivait au pouvoir et faisait pour le Grand-Tronc, son prétendu allié, ce que le gouvernement fait aujourd'hui pour le Pacifique, son allié véritable—je ne dirai pas son allié, mais son maître—le pire qui pourrait arriver ce serait un grief intolérable comme celui qui existe actuellement dans le Manitoba et au Nord-Ouest.

La condamnation des honorables messieurs de la droite sort de leur propre bouche. Si un monopole aussi oppressif serait intolérable dans Ontario, où il y a des capitaux considérables pour construire de nouvelles voies ferrées, quel ne doit pas être le grief là où une seule ligne de chemin de fer constitue la seule voie de communication pour la population du pays? Si un pareil monopole est intolérable ici, il doit être certainement pis qu'intolérable dans cette contrée. Une certaine description de la goutte et du rhumatisme est conçue comme suit: le rhumatisme peut être comparé à une vis de pression que l'on tournerait jusqu'à ce que la douleur devienne intolérable, la goutte est un autre tour de vis de pression. Une coalition du Grand-Tronc et du chemin de fer du Pacifique canadien serait la première application de la vis de pression à la province d'Ontario; au Manitoba, le monopole est un nouveau tour de la vis de pression. Et quels sont ceux à qui l'on peut s'attendre à voir endurer ce qui est pis qu'intolérable?

Dans toute cette discussion, les honorables messieurs de la droite ont beaucoup parlé de patriotisme, et grand nombre d'accusations ont été portées contre nous pour prétendu manque de patriotisme. Pourquoi? Parce que nous avons attiré l'attention sur ce que nous appelons un monopole oppressif, sur la conduite inconvenante du gouvernement dans ses rapports avec les terres du Nord-Ouest, et sur la conduite

inconvenante dont il fait preuve en cédant toujours aux prétentions de cette compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Il est patriotique de faire toutes ces choses dont nous nous plaignons, de créer un monopole de cette espèce, de faire virtuellement des habitants du Manitoba les serfs de ce monopole, de faire des saignées constantes au trésor du pays en faveur de ces monopoles, d'enrayer la marche ordinaire des affaires pour favoriser ce monopole, de céder aux moindres désirs de la compagnie, de cacher les faits nécessaires aux honorables députés et au pays pour se faire une opinion sur cette question—tout cela est patriotique, c'est la quintessence même du patriotisme; mais trouver à redire à une pareille conduite, attaquer ceux qui sont coupables d'une pareille conduite, est anti-patriotique et déloyal.

C'est être déloyal aux intérêts du roi Stephen Ier, mais c'est de la plus hante loyauté envers le Canada. Quels ont été les patriotes de tous les siècles? Ne sont-ce pas ceux qui ont attiré l'attention des gens sur les griefs qui existaient? Comment pourrait-on remédier aux abus si personne ne les signalait? Comment peut-on faire disparaître les monopoles si l'on ne fait pas d'agitation contre eux? Comment les a-t-on fait disparaître en Angleterre et dans d'autres pays, si ce n'est en excitant une forte indignation contre eux? Et on les fera disparaître ici. Ceux qui sont aujourd'hui dénoncés comme anti-patriotiques parce qu'ils signalent des abus qui militent contre les avantages que peut offrir le Manitoba comme champ d'immigration, seront dans quelques années reconnus par tout le monde, au Manitoba comme ailleurs, comme agissant dans les intérêts véritables du pays; parce qu'à cette époque les griefs dont on se plaint auront disparu, et ceux qui auront contribué à appliquer le remède au mal auront mérité la reconnaissance du pays?

Supposons qu'il soit anti-patriotique de signaler les abus qui font paraître le Manitoba peu avantageux pour celui qui y réside, quelqu'un ira-t-il s'imaginer que cela pourrait avoir autant d'influence pour retarder l'immigration que la conduite des honorables messieurs de la droite en a eu? Lorsque ce contrat nous a été soumis, on nous a promis que 25,000 colons iraient s'y établir pendant la première année, 50,000 pendant la seconde, et que 75,000 iraient cette année, et le premier ministre nous a donné d'excellentes raisons de nous attendre à une pareille immigration: la nature du sol, le progrès probable de la compagnie du chemin de fer. Maintenant, la nature du sol est aussi bonne qu'elle l'était alors, et les progrès du chemin de fer ont été plus rapides qu'il ne l'avait supposé, mais où sont les 75,000 immigrants? Pourquoi ne sont-ils pas là? Tout simplement parce que cette clause relative au monopole a opprimé ceux qui sont déjà rendus dans le pays, et qu'ils ont envoyé de mauvais rapports à leurs amis qui avaient l'intention d'immigrer; parce que le programme adopté par le gouvernement relativement aux terres a dégoûté ceux qui y sont allés; à cause de ce programme et de certains autres de la part du gouvernement—le flot de l'immigration s'est ralenti.

Pendant tout le temps qu'a duré la vogue, l'immigration était assez rapide; le gouvernement a fait de son mieux pour stimuler cette fièvre, et il l'a fait dans des proportions qu'il savait être malsaines. On est tombé de fièvre en chaud mal, et la réaction est venue. Le gouvernement est évidemment responsable de cette fièvre de la réaction qui l'a suivie et des conséquences qui en sont résultées pour le Manitoba. Ce sont là les causes qui enrayeront et continueront d'enrayer l'immigration au Manitoba, et jusqu'à ce que tout le programme relatif au chemin de fer, aux terres et à l'immigration soit modifié, nous n'avons pas besoin de nous attendre à des effets auxquels nous pourrions attendre s'il en était autrement, effets que l'honorable monsieur espérait voir découler de son projet lorsqu'il l'a d'abord soumis à la Chambre.

Je n'ai plus qu'une seule observation à faire, et c'est que cette question n'intéresse pas le Manitoba seulement. Les honorables messieurs peuvent se flatter de l'espérer que le

M. CASEY.

Manitoba leur appartient, quel que soit ce qu'ils lui refusent ou ce qu'ils donnent à la compagnie du chemin de fer. Il peut se faire qu'ils aient raison, mais je ne le crois pas. Ils peuvent avoir des moyens que nous ignorons pour forcer le Manitoba à se soumettre, mais je ne crois pas qu'ils aient aucun moyen de forcer les autres provinces à la soumission, et nous savons que presque chaque colon du Manitoba est le frère, ou le fils, ou le parent de quelque électeur des anciennes provinces; que la plupart d'entre eux ont des douzaines et des vingtaines de parents dans ces provinces; qu'ils tiennent ces parents au courant de tous les désavantages de cette politique de chemin de fer, et que ces parents des anciennes provinces s'en rappelleront lorsque viendra la prochaine occasion de régler les comptes; et le gouvernement s'apercevra qu'il aura perdu un grand nombre de votes dans les anciennes provinces et dans le Manitoba, grâce à cette politique. Je recommande ce fait à la considération du gouvernement et de ses partisans.

Je crois aussi qu'ils feront mieux d'abandonner ce ton moqueur avec lequel ils parlent du Manitoba et de son commerce. On nous a répété sur tous les tons que nous n'avions rien à voir dans les affaires du Manitoba; que nous, *grits*, étions les seuls à en parler mal, et que le gouvernement et ses partisans étaient les seuls à le louer. Mais n'avons-nous pas entendu l'honorable député de Hastings (M. White), souffleter le gouvernement du Manitoba pour s'être mêlé de choses qui ne le regardait pas? Et l'autre jour, l'honorable député de Cardwell (M. White), a dit que le peuple du Manitoba était un peuple nourri à la cuiller, déclaration qui a été vivement ressentie par l'honorable député qui siège en arrière de moi. C'est une expression qui n'est pas correcte. Je ne connais pas de province dont le peuple ait retiré moins de bénéfice des sommes qui ont été dépensées par le passé au nom de cette province. Il n'y a pas de doute que dans certains endroits, la population a bénéficié de l'argent dépensé pour la construction du chemin, mais la très grande partie des gages payés aux ouvriers est allée en dehors du pays. Le contrat a été donné à des Américains, toutes les positions importantes ont été confiées à des Américains, et on a laissé aux Canadiens le moins d'argent possible. Une grande partie des profits faits par la compagnie ira où ils sont déjà allés—à Montréal—et serviront à construire des palais pour la royale personne dont j'ai déjà parlé. Les profits ont pris cette direction et il en restera très peu au Manitoba. Je reprends mon siège en exprimant l'espérance que la population de cette province saura apprécier de tels compliments, et que les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre nous ferons la faveur de les continuer.

M. POPE: Je crois savoir que pendant mon absence l'honorable monsieur (M. Casey) a fait allusion à quelque chose survenu en 1879, d'une brochure qui a été publiée et qui contenait une annonce américaine. L'honorable député m'a fortement blâmé d'avoir accepté cette annonce. Eh bien! M. l'Orateur, je n'ai pas accepté cette annonce, mais j'avoue que j'ai eu tort, et je dis de plus que nous aurons toujours tort chaque fois que nous tenterons de donner du patronage à la presse *grite*. En cette occasion, il arriva que j'ai voulu rendre service à un ami *grit*, et je lui donnai un peu du patronage du gouvernement; mais ce monsieur, fidèle à ses amis, fidèle aux députés de l'autre côté de la Chambre, inséra au milieu de la brochure cette annonce américaine. Je désire être bien compris, car les honorables députés paraissent attacher une grande importance à cette question. Je crois que l'honorable chef de l'opposition en a déjà parlé. L'honorable député de Brant y a aussi fait allusion, et on m'apprend que l'honorable député qui vient de s'asseoir en a parlé. Qu'il soit bien compris qu'aussi longtemps que j'occuperai un siège dans cette Chambre, on n'aura pas à me reprocher une telle étourderie.

Maintenant, M. l'Orateur, un mot en réponse à l'honorable député qui a précédé celui qui vient de reprendre son

siège. J'ai écouté avec beaucoup de plaisir le discours de l'honorable député de Lisgar (M. Ross), hier soir, et comme tous les députés de cette Chambre, j'en ai retiré beaucoup d'informations. Tous ceux qui ont entendu l'honorable monsieur ont dû sentir qu'ils entendaient des choses nouvelles pour eux d'un homme d'expérience, d'un homme qui a voyagé d'un bout à l'autre de ce pays. Ces informations sont assez complètes et assez importantes pour être envoyées de l'autre côté de l'océan, car elles constituent une véritable réclame en faveur de l'émigration, exposant clairement la position et la situation du Nord-Ouest, et faisant connaître aux émigrants du monde entier qu'il y a de ce côté-ci des mers un pays où ils peuvent venir s'établir avec avantage et profit.

Mais, M. l'Orateur, il m'a fait peine d'entendre l'autre soir un autre honorable député conseillant à tous les capitalistes, à tous les immigrants ou colons, de ne pas aller dans ce pays. Connait-il quelque chose de ce pays? Non, M. l'Orateur, il n'y est jamais allé et il n'en connaît rien. Et cependant, en présence du témoignage de l'honorable député de Lisgar, qui a parcouru le pays en tous sens, en présence des rapports du professeur Macoun, qui ont été lus dans tout le Canada, cet honorable monsieur vient ici déclarer que ce pays n'est pas propice à la colonisation. Il nous dit qu'il coûte plus cher là-bas pour avoir de l'eau que pour acheter une ferme ailleurs. Et quel est cet homme? Comment s'accorde-t-il avec ces hommes qui arrivent du pays et qui en ont vu dix fois plus peut-être qu'il n'en verra jamais. Au sujet du député de Lisgar, il n'y a pas d'incertitude. Qu'a fait l'honorable député de Marquette? Il a voté comme un homme.

Quelques DÉPUTÉS : Écoutez, écoutez.

M. POPE : Vous pouvez applaudir, messieurs, vous vous réjouissez de très peu de chose. Réjouissez-vous chaque fois que vous en avez l'occasion, car vous en avez très rarement. L'honorable député de Selkirk a voté pour les résolutions, et j'espère que nous aurons encore l'occasion d'entendre sa voix s'élever pour défendre ce pays, qui l'a envoyé ici pour le défendre, et que tous ses représentants ont défendu à l'exception d'un seul. Je ne dis pas qu'un député des premiers bancs n'est pas allé trouver l'auteur de l'amendement qui est devant nous pour lui dire que s'il votait contre les résolutions ce soir-là, il pourrait proposer un amendement contre la clause du monopole aujourd'hui.

Je me refuse à croire qu'un député ait pu être aussi méchant que cela. Il est impossible que quelqu'un ait pu lui mettre cela dans la tête. Je n'ai aucun doute que l'honorable monsieur a cru bien faire. Je ne doute pas qu'il pense que ses commettants lui renouvelleront leur confiance lorsqu'il retournera au milieu d'eux, mais je ne crois pas, qu'en général, son action soit approuvée par le peuple du Manitoba. Dans quelle position sommes-nous aujourd'hui avec cette clause de monopole? Les honorables messieurs de l'autre côté n'ont-ils pas dit et répété jour par jour et d'heure en heure que c'est nous qui avons introduit cette clause du monopole dans le contrat? Mon honorable ami, le député d'York Est (M. Mackenzie), n'a-t-il pas déclaré que le chemin de fer canadien du Pacifique devait être protégé dans ce pays? N'a-t-il pas, ainsi que l'honorable chef de l'opposition, devant le comité des chemins de fer, déclaré qu'aucun autre chemin de fer ne devait être construit dans ce pays, et n'a-t-il pas voté pour cette mesure?

M. MACKENZIE : Si l'honorable monsieur désire une réponse, je vais la lui donner immédiatement.

M. POPE : Oui, j'en veux une.

M. MACKENZIE : Je n'ai jamais fait une telle déclaration.

M. POPE : Alors j'ai été bien mal informé. Je puis dire que l'honorable député a voté—il ne le niera pas—devant le comité des chemins de fer, pour qu'aucun autre chemin de

fer ne fût construit au sud du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. MACKENZIE : Je n'ai jamais donné un vote semblable.

M. POPE : L'honorable monsieur a voté en comité—je l'affirme positivement—et l'honorable chef de l'opposition aussi.

M. BLAKE : Non, non.

M. POPE : Pour qu'aucun chemin de fer ne pût être construit pour aller à l'ouest ou au sud-ouest. Voilà la position qu'occupait l'honorable député. Quelle position l'honorable député de Marquette occupe-t-il vis-à-vis ses commettants aujourd'hui? Aura-t-il jamais un chemin de fer. Je puis lui dire qu'il n'aura jamais un chemin de fer, à moins que ce chemin, à ses débuts, pendant qu'il se construira, ne soit protégé. L'honorable député de Marquette sait cela parfaitement; tout le monde le sait; et cependant l'honorable député qui vient de reprendre son siège n'a pas craint de dire: Mais quoi! Vous faites exactement la même chose dans Ontario. Dans Ontario? Mais est-ce que le Grand-Tronc n'a pas eu tous les avantages pour développer cette province? N'a-t-il pas eu tout le temps nécessaire pour s'établir solidement? Comment peut-on venir établir une comparaison entre le Grand-Tronc et cette compagnie. Je peux dire à l'honorable député de Marquette que si ce chemin n'avait pas eu de protection, il aurait pu aller en vain s'adresser à tous les capitalistes de l'univers pour obtenir de l'argent pour la construction du chemin. Il faut nécessairement une protection pour un certain temps, et c'est cette résolution qui a été votée par l'honorable député d'York-Est, et par tous les députés de l'opposition d'alors, dans le comité des chemins de fer.

M. BLAKE : Non, non.

M. POPE : Oui, oui. Je le sais parfaitement bien, car j'étais là moi-même, et le chef de l'opposition y était aussi et a voté.

M. BLAKE : Non.

M. POPE : Je vous dis que oui.

Quelques DÉPUTÉS : A l'ordre!

L'ORATEUR : Nous ne pouvons pas permettre ces contradictions péremptoires.

M. POPE : Je n'ai fait aucune contradiction. M. l'Orateur, c'est l'honorable député qui contredit. Je maintiens ce que j'ai dit.

Quelques DÉPUTÉS : A l'ordre, à l'ordre.

M. POPE : Voilà, M. l'Orateur, dans quelle position nous sommes par rapport à ce monopole; si nous n'avions pas accordé cette protection, nous n'aurions pas de chemin de fer; et l'honorable député a entendu l'autre jour l'honorable ministre des chemins de fer venir déclarer que les directeurs du chemin ne tenaient pas à conserver ce monopole, mais qu'ils seront prêts à l'abandonner lorsque le chemin sera terminé et se sera assuré la part de trafic à laquelle il a droit. Cela n'a pas encore satisfait l'honorable député. Il vient de l'avant, et malgré la protestation de tous les autres députés du Manitoba, il fait une motion contre cette clause du monopole. Je demande à l'honorable député s'il croit que ses commettants sauront approuver une conduite de cette nature, s'il croit qu'il reviendra occuper un siège dans cette Chambre, et s'il aurait eu un chemin de fer sans cette protection.

M. TROW : Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur cette question qui a déjà été discutée si à fond, mais je ne puis résister à la tentation de dire quelques mots en réponse à l'honorable ministre de l'agriculture. L'honorable monsieur, plus que tout autre, devrait connaître quelque chose de ce pays, non pas qu'il y soit allé personnellement;

mais parce que son département a des rapports si intimes avec la colonisation du Nord-Ouest. Des expressions irréfléchies qui seraient excusables dans la bouche d'un autre ne le sont pas dans la sienne. Il entreprend d'abord de défendre son département pour avoir publié cette brochure, mais il n'avait jamais tenté cette défense. La question a souvent été amenée sur le tapis, et c'est la première fois qu'on tente une explication pour montrer comment et pourquoi cette brochure a été publiée. La brochure pouvait certainement causer une nouvelle impression. Elle a été imprimée et distribuée à l'instigation du département, probablement à 70,000 ou 80,000 exemplaires. Ces exemplaires ont été mis en circulation.

Plusieurs DÉPUTÉS : Non.

M. TROW : Je dis oui, et ils auraient tous été distribués, sans n'y rien changer, si dans le temps je n'avais pas attiré l'attention du département sur cette question. Qu'a-t-on fait alors ? Dès qu'il fut notifié, l'honorable ministre fit lever par ses employés les pages préhensibles, et la brochure fut mise en circulation, moins les annonces qui faisaient de la réclame en faveur du Dakota, du Minnesota et autres Etats de la république américaine. L'honorable monsieur ne me paraît pas très bien peser ses expressions. Il a accusé l'honorable député d'York, (M. Mackenzie), et l'honorable chef de l'opposition, de n'être pas opposés à la clause du monopole. Lorsqu'ils ont nié, il a persisté à affirmer qu'ils avaient voté en faveur du monopole dans le comité des chemins de fer.

L'honorable ministre aurait dû accepter la parole de ces honorables députés, reconnaître son erreur, et dire qu'il était mal informé. Mais non, il a persisté à déclarer qu'il était dans le vrai et qu'ils avaient tort. J'ai beaucoup voyagé dans ce pays, et j'en connais quelque chose; je n'ai aucune envie de le décrier. J'ai fait des milliers de milles dans toutes les directions, non pas en chemin de fer, avec une passe gratuite, comme l'honorable député de Hastings (M. White), lorsque le sol était couvert de deux pieds de neige, et que les trains allaient à une vitesse de peut-être trente milles à l'heure. Il ne peut pas en connaître long sur ce pays. Je vous demande comment un homme voyageant dans un pays, aussi dégariné de bois qu'on voudra, ne pouvant voir qu'à quelques milles de chaque côté, lorsque le sol est couvert de deux pieds de neige, sur un train allant à une vitesse de vingt-quatre milles à l'heure, je vous demande comment, dans ces circonstances, cet homme a pu se faire une idée du sol ? Sans fatuité, je crois connaître ce pays aussi bien que tout autre député dans cette Chambre. Il y a là des terres pour des millions de colons, mais il est absurde de prétendre que toute l'étendue du pays est bonne. Je ne connais pas un pays dont les terres soient toutes bonnes. L'honorable député de Lisgar (M. Ross), a accusé hier soir la prose réformiste de ce pays d'avoir retardé l'émigration par des écrits publiés dans différents journaux libéraux de la Confédération. S'il y a sous le soleil un journal qui a fait plus que les autres pour peupler le Nord-Ouest, c'est le *Globe* de Toronto. S'il y a un journal qui a plus proné ses attractions et ses ressources de jour en jour et d'année en année, depuis la confédération, c'est le *Globe* de Toronto. Le *Globe* de Toronto a envoyé à ses propres frais, et aux prix de grands sacrifices, un représentant dans ce pays, et un correspondant dont les dépenses étaient payées par le *Globe* a voyagé en compagnie du marquis de Lorne, jusqu'aux pieds des montagnes Rocheuses. Certainement, dans le temps j'ai cru qu'il exagérait en disant que 80 pour 100 des terres de ce pays étaient bonnes. J'ai voyagé en Europe et dans plusieurs Etats de l'Union américaine et plus particulièrement dans le Nord-Ouest, et je puis dire que jamais dans ma vie je n'ai vu un pays dont 70 pour 100 des terres étaient bonnes.

Pour ce qui regarde le Nord-Ouest, je dis qu'il y a là des millions d'acres de terre qui ne sont pas propres à la coloni-

M. Trow

sation; mais il y en a des dizaines de millions qui sont très bonnes et très avantageuses pour s'y établir. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique mérite la reconnaissance pour son énergie et sa persévérance en construisant cette grande route jusqu'aux pieds des montagnes Rocheuses, en si peu de temps; mais je mets en doute l'opportunité de faire l'ouvrage si rapidement, et cela pour la simple raison que les terres sont fermées au sud de la ligne par la politique du gouvernement, parce que le syndicat s'est réservé une grande étendue sur les deux côtés et parce que les sociétés de colonisation ont aussi acheté de grandes étendues de terrain, ce qui fait que les nouveaux colons, au lieu de s'établir dans les meilleurs endroits, se dirigent vers l'ouest, en devançant le chemin, et tous les lots accessibles sur toute la ligne sont pris.

La conséquence de cela c'est qu'il y a des séries d'établissements éparpillés d'un bout du pays à l'autre. Il est été préférable qu'à chaque saison 100 ou 200 milles fussent construits au delà des établissements. La population se serait alors trouvée réunie, on aurait pu se pourvoir d'écoles et d'organisations municipales, et cela aurait été plus avantageux pour le peuple et le pays.

Après avoir beaucoup voyagé dans ce pays, j'en suis venu à la conclusion que le chemin n'est pas localisé dans la bonne partie du pays. Je ne sais pas pourquoi il a été construit là. L'ancien tracé choisi par l'administration précédente était certainement préférable.

Les terres étaient meilleures, d'un accès plus facile, plus boisées et mieux approvisionnées d'eau potable, et les établissements y avaient surgi jusqu'à au moins 300 milles de Winnipeg, dans l'espérance d'avoir des communications immédiates par le chemin de fer. Je me rappelle qu'il y a quelques années, sous l'administration Mackenzie, lorsqu'il fut question de construire une ligne au nord du lac Manitoba, le parti conservateur demandait à cor et à cri de faire passer le chemin au sud du lac Manitoba, afin d'en faire bénéficier les colons déjà établis.

On disait : Pourquoi ne pas le construire dans la partie déjà colonisée du pays ? Même si vous deviez dévier de la ligne droite, votre devoir est de pourvoir aux besoins des premiers habitants du pays.

Le gouvernement actuel n'a certainement pas adopté la ligne de conduite qu'il recommandait alors, parce que passé le Portage-la-Prairie, jusqu'aux pieds des montagnes Rocheuses, on y rencontrait à peine un colon, et je doute que la compagnie ait dû acheter le droit de passage d'un seul propriétaire. Sur un parcours de 500 ou 600 milles, le niveau est peut-être plus avantageux, mais le pays n'est pas si favorable à la colonisation. Passé Regina, et surtout la Mâchoire-d'Orignal, le pays n'est pas propice à la colonisation; il pourra le devenir avec le temps, mais ce n'est pas mon opinion, car le sol est stérile et dépourvu de ses arbres. Il n'y a probablement jamais eu de bois à cet endroit, mais à tout événement, il n'y a pas assez de pluie pour y cultiver les céréales. Néanmoins, il y a d'autres parties du pays qui sont excellentes. Il y a des millions d'acres de terre dans le sud du Manitoba qui ont été pendant des années fermés à la colonisation, mais qui sont ouverts à présent, et il n'y a pas de doute qu'on se disputera ces terres, car elles sont probablement les meilleures du pays. J'ai entendu des honorables messieurs—particulièrement l'honorable ministre de l'agriculture et de l'immigration—dire que l'honorable député de Marquette (M. Watson) pourrait avoir à rendre compte de sa conduite quand il retournera à Marquette, pour les paroles inconsidérées qu'il a prononcées ici. Je désire que l'honorable monsieur sache que le député de Marquette a habité ce pays pendant des années, qu'il a voyagé dans ce pays depuis sept ou dix ans à ma connaissance, qu'il connaît très bien le pays, qu'il sait de quoi il parle, et qu'il n'est responsable qu'à ses commettants, et non au ministre de l'agriculture; quant au député de Lisgar (M. Ross) ses occupations ne sont pas de nature à le faire voyager beaucoup.

Il a surtout demeuré à Winnipeg. Il peut parler de Winnipeg et des environs, mais il ne connaît pas le pays comme l'honorable député de Marquette.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le député de Marquette a dit qu'il n'avait pas visité l'ouest du pays.

M. TROW : Je sais qu'il y est allé. Il est allé aussi loin que la Mâchoire-d'Original, ou la rivière à la Bataille ; dans tous les cas il est allé à 300 ou 400 milles à l'ouest de Winnipeg, et par conséquent il connaît le pays.

M. RYKERT : C'est une grande autorité cela.

M. TROW : Dans le temps, tout le monde admettait que le contrat entrepris du gouvernement par le syndicat, était un excellent marché. La presse des deux partis et tout le pays ont admis que la compagnie avait réussi à dicter ses conditions au gouvernement et à obtenir un contrat merveilleux, un contrat très rémunérateur—\$25,000,000, 25,000,000 d'acres de terre, et l'exemption d'impôt, ce qui est une autre chose de grande importance. Il y a sans doute dans cette Chambre des personnes qui paient l'impôt sur le pied de \$20 par section, pour chaque section de terre ; alors si vous faites le calcul de ce que sauve la compagnie par cette exemption,—elle possède 39,062 sections, ce qui à \$20 par section fait \$781,240 par année—vous verrez que pour vingt ans, c'est une clause qui en vaut la peine. L'honorable ministre des chemins de fer plus que tout autre, a traité son cas—bien qu'il fût mauvais—avec une grande ingéniosité et une grande habileté. Je doute qu'il y ait dans la province un autre homme pour traiter la question si adroitement. D'abord il nous dit que le syndicat n'a pas fait d'ouverture, ne désirait pas un nouveau subside, mais que le gouvernement était désireux de voir l'ouvrage se terminer immédiatement. Il ajoute ensuite, si je suis bien informé, que le syndicat exécuterait le contrat dans son intégrité.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis certain que l'honorable monsieur n'a pas l'intention de défigurer le sens de mes paroles. Je ne crois pas avoir fait une telle déclaration, que le syndicat ne nous avait fait aucune ouverture. Je crois qu'il ne trouvera cela nulle part. Si j'ai fait une telle déclaration, elle est certainement erronée.

M. TROW : L'honorable monsieur sait mieux que moi ce qu'il a dit, mais j'étais certainement sous l'impression que le syndicat n'avait fait aucune demande pour avoir les \$10,000,000, qu'il n'était pas désireux de les obtenir, qu'il était composé de capitalistes, et qu'il exécuterait son contrat en observant toutes les clauses, en 1891, mais que c'était le désir du gouvernement de faire construire le chemin plus rapidement, sur deux extrémités, et surtout la section au nord du lac Supérieur et la partie qui traverse les montagnes Rocheuses, afin d'encourager la colonisation et d'augmenter l'émigration. Maintenant, je doute fortement de l'opportunité de construire si rapidement la section au nord du lac Supérieur. Je ne vois pas que nous n'ayions pas actuellement toutes les facilités nécessaires et essentielles pour conduire à bonne fin nos projets d'émigration, tout aussi bien que si tout le chemin était construit. C'est une sorte de repos pour un émigrant qui a fait la traversée de l'océan, de faire 1,000 milles par chemin de fer, et cela le repose encore de faire ensuite 1,000 autres milles par eau. Je ne crois pas que cela retarderait le moindre l'émigration, car ce chemin de fer passe, sur une étendue de 700 ou 800 et peut-être 1,000 milles, à travers le pays le plus inhospitalier du globe—je ne parle pas du Manitoba, mais du pays au nord du lac Supérieur, depuis Callandar jusqu'à Winnipeg. Pour moi, il est douteux qu'il y ait 10,000 acres de terres favorables à la colonisation sur tout le parcours de cette ligne, et si vous construisez un chemin de fer dans un pays qui n'est pas propice à la colonisation, il me vient forcément à l'esprit que cette construction coûtera très cher au pays,

et ne sera pas rémunératrice pour les constructeurs. A moins qu'un chemin de fer ne passe dans un pays dont le trafic puisse l'alimenter sur tout son parcours, il est impossible que se soit une entreprise payante.

Si le syndicat est en état de donner d'amples, bonnes et suffisantes garanties, il me semble qu'il aurait pu obtenir ce qu'il lui fallait des capitalistes d'Europe, où s'obtient l'argent pour ces sortes d'entreprises, par toutes les nations et tous les entrepreneurs. C'est là le véritable endroit pour obtenir de l'argent, à des taux d'intérêt encore moins élevés que du gouvernement. Comment! le ministre des chemins de fer dit que la compagnie pourrait obtenir de l'argent à 3 ou 4 pour 100 en Europe, et le gouvernement lui charge 5 pour 100.

Je crois que c'est une mauvaise politique pour le syndicat, s'il avait de bonnes garanties, d'emprunter du gouvernement à quelque taux que ce soit. La question est de savoir pourquoi imposer le peuple de la Confédération de \$7.75 ou \$8.00 par tête, ou chaque chef de famille de \$10 ou \$50 pour ce syndicat. Ce sont des hommes de grands moyens. Et s'ils ont de bonnes garanties à donner, je suis d'opinion qu'ils pourraient avoir tout le capital dont ils ont besoin, en offrant ces garanties qu'on vante tant. Je crois que les colons qui sont venus dans ce pays ont été un peu déçus. Je sais que des milliers de colons se sont établis aux environs de Westbourne, Gladstone, du lac Plat, Birtle, de la rivière aux Coquilles, Silver Creek, Ellice et autres endroits, sous l'impression et avec la parfaite assurance que le gouvernement s'était engagé à construire un chemin de fer passant par ces endroits.

Et quel est le résultat de cela? Aucune entreprise privée ne peut venir à leur secours, et les colons qui sont établis dans les environs de la rivière à la Bataille ou de la rivière aux Coquilles ont au moins 150 milles à faire avec leur grain pour se rendre à Brandon avant d'en vendre un soul minot. Il est vrai que le pays a rapporté et rapporte beaucoup, quoique la récolte de cette année ait été pour ainsi dire manquée. Certains honorables messieurs semblent prétendre que c'est décrier le pays que de dire que la récolte a gelé; la première fois que j'ai entendu parler du blé gelé, c'est dans la Gazette de Montréal, dans un télégramme daté de Winnipeg.

Il se lisait comme suit :

Récolte du blé du Manitoba.—Ogilvie télégraphie du Nord-Ouest comme suit: Le blé continue à arriver en petite quantité; les dommages causés par la gelée sont aussi considérables qu'on s'y attendait, une bonne moitié de la récolte sera perdue.

Cela est publié dans la Gazette de Montréal du 3 octobre.

M. WHITE (Cardwell) : L'honorable monsieur voudrait-il lire le télégramme de Winnipeg arrivé deux ou trois jours plus tard, rectifiant cette assertion et disant qu'elle était entièrement fautive. Je dois faire remarquer ici que cette dépêche était destinée au frère de M. Ogilvie, et non pas à la publicité. Elle a été publiée par erreur.

M. TROW : J'ai lu la dépêche mot pour mot, telle qu'elle a paru dans la Gazette de Montréal. Elle a été publiée et répandue dans tout le pays. M. Ogilvie, qui a plus d'intérêts que tout autre dans la production au Manitoba, a affirmé au pays que tel était le cas.

M. WHITE : L'honorable M. Ogilvie n'avait rien à faire avec cette dépêche.

M. TROW : Elle venait toujours bien d'un monsieur Ogilvie. D'après les apparences le sénateur y est pour quelque chose. Dans tous les cas elle a été publiée dans la Gazette. L'honorable premier ministre a l'air de croire que le discours de l'honorable député de Lisgar (M. Ross), est d'un grand secours pour son parti, ce monsieur connaît si bien le pays et il en a parlé si favorablement. L'honorable député de Lisgar a été fortement complimenté pour son vote. Pour

moi, je ne vois pas que ce soit une grande acquisition pour l'autre parti; car, autant que je sache, il n'a jamais appuyé tenu à l'opposition ou ne s'est jamais identifié avec elle. Ce que nous savons bien, c'est qu'il ne s'est jamais rallié au parti de la réforme depuis son entrée au parlement.

M. RYKERT: Rayez-le, alors.

M. TROW: Pas du tout. Nous prendrions M. Rykert, son livre de notes et tout, s'il voulait venir.

Sir JOHN A. MACDONALD: Et tous les bleus de Québec.

M. TROW: Il est vrai que cet honorable monsieur change quelque fois d'opinion. Je croyais, il y a quelques années, qu'il était un membre respectable du parti de la réforme. Il a probablement senti les effets de la grâce; toujours est-il qu'il est satisfait de sa position actuelle. M. l'Orateur, je prétends qu'il n'y a aucune nécessité, aucune raison pour imposer la population à \$8 par tête pour le bénéfice du syndicat, dans les circonstances financières où nous sommes. L'argent sera remboursé; il est possible qu'il le sera. L'honorable ministre des chemins de fer et ses partisans disent qu'il le sera et que les garanties sont amplement suffisantes. J'espère qu'il en est ainsi. J'ai confiance dans plusieurs membres du syndicat; je crois qu'ils sont des hommes d'honneur, des capitalistes, et il faut espérer que l'argent que nous allons leur voter sera remboursé au pays; cependant l'expérience du passé nous enseigne que d'autres influences peuvent intervenir et frustrer nos espérances de ravoir cet argent. Nous avons devant nous l'exemple du Grand-Tronc, et il peut advenir que cet argent deviendra un boni et qu'il ne nous sera jamais rendu. Cependant, j'espère que je me trompe sous ce rapport, et que nous aurons notre argent avec les intérêts. M. l'Orateur, je n'aurais pas infligé un discours à la Chambre, si l'honorable ministre de l'agriculture ne s'était pas servi d'expressions que rien ne justifiait au sujet de la brochure et des votes des honorables messieurs de ce côté-ci de la Chambre.

M. FERGUSON (Leeds et Grenville): J'ai hâte de voir cette discussion terminée; mais je me crois obligé de relever certaines déclarations des honorables députés de l'autre côté, qui, d'après moi, ne sont pas conformes à la vérité au sujet du Nord-Ouest, et je croirais manquer à mon devoir si je ne les contredisais pas.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège a fait remarquer que quelques-uns de ceux qui ont parlé favorablement de ce pays, y étaient allés sur des trains rapides et avec des passes gratuites. Eh bien! j'ai visité ce pays, et pas de cette manière. J'y suis allé dans une *barouche* achetée avec mon propre argent. Pendant deux mois j'ai visité environ 2,000 milles de prairie; j'en puis donc parler d'après mon observation personnelle. Plus que cela, je désire que la Chambre sache que je parle comme un cultivateur pratique—j'ai même la présomption de dire que pour ce qui regarde la qualité du sol, je mettrais mes connaissances en regard de celles de tout autre député dans cette Chambre. Avant d'être arrivé à l'autre bout du pays, l'opinion favorable que j'en avais d'abord fut confirmée par ce que j'ai vu. Avant d'aller plus loin, je désire faire une remarque au sujet de ce qu'a dit l'honorable député qui m'a précédé lorsqu'il a prétendu que le *Globe* a contribué plus que toute autre chose à coloniser ce pays. Je vais lire un passage d'un discours prononcé par l'ex-ministre des finances, qui disait :

Mais, dit-il, bien que les attaques du parti libéral fussent blâmables, elles ne justifiaient pas les attaques de la presse libérale. Quant à la presse libérale, il n'avait pas d'expressions assez

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Continuez, continuez.

M. FERGUSON: Je lis aussi rapidement que possible. Je souffre d'un mal de gorge ce soir.

énergiques pour qualifier sa conduite envers le Nord-Ouest et le chemin de fer.

M. Trow.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je demanderai à l'honorable monsieur de rapporter ce que j'ai cité des *Débats*. Ce qu'il rapporte maintenant est une fausseté préméditée. Je ne l'accuse pas d'en être l'auteur, mais je dis qu'il vient de lire un document entièrement faux. Je répète que je ne crois pas qu'il l'ait fait avec intention.

M. FERGUSON: Tout ce que je puis répondre à l'honorable monsieur, c'est que pour ce qui me concerne, ce n'est pas une fausseté préméditée. Je me suis levé à cause de certaines paroles de l'honorable député de Marquette (M. Watson). Je crois qu'il a dit qu'à l'ouest de la Mâchoire-d'Original il n'y avait pas de terres propices à l'agriculture dans ce pays.

M. WATSON: Non pas d'après ma propre expérience; mais d'après les informations reçues.

M. FERGUSON: Son expérience n'a rien à faire ici. Lorsqu'il donne un renseignement à la Chambre sans connaissances suffisantes, sa conduite est aussi blâmable que celle d'un juge qui rendrait un jugement sans avoir entendu la preuve.

Dans les quelques remarques que je vais faire sur le Nord-Ouest, je parlerai au point de vue d'un cultivateur pratique. Je ne suis allé là ni en spéculateur ni en touriste, mais dans le but de me renseigner moi-même sur les propriétés agricoles de ce pays, dont j'avais lu et entendu dire tant de choses. Je puis dire, et cela sans craindre d'être contredit, qu'on s'apercevra avant longtemps que la grande région pour la production du grain et autres provisions est à l'ouest de la Mâchoire-d'Original.

Comme je l'ai dit auparavant, j'ai voyagé par toute la contrée sur une barouche, à loisir, allant où il me plaisait. Je ne me suis pas contenté de voyager en chemin de fer et à regarder par les fenêtres des wagons, ainsi que l'a dit à un trop grand nombre de membres de la Chambre l'honorable député de Perth (M. Trow). J'ai vu à l'ouest de la Mâchoire-d'Original, à l'ouest de Medicine-Hat, et au nord de Calgary, du blé, de l'avoine, des pois, de l'orge, moissonnés sur les terres des sauvages ou sur celles de colons établis en cette localité depuis quinze ou seize ans, aussi beaux que le grain que j'ai vu récolter dans les districts agricoles les plus favorisés d'Ontario, et je crois que j'habite un des meilleurs. Quant au district qui se trouve entre la Mâchoire-d'Original et Medicine-Hat, dont nous avons entendu parler comme d'un désert aride, beaucoup de gens qui sont allés dans cette région en ignorent complètement la nature. L'honorable député de Lisgar (M. Ross) a donné, l'autre soir, quelque explication de la cause de cette erreur en disant qu'elle provenait de la couleur et de la nature de l'herbe. Cette région, sur une étendue d'une centaine de milles, est couverte d'herbe à bison. Nombre de députés ne savent pas ce que c'est exactement; je ne le savais pas avant d'y aller. Ce n'est pas une herbe longue, onduleuse ni forte, mais une herbe courte, n'ayant pas plus de trois à cinq pouces de long, et qui pousse au commencement de juin, grâce à la rapide arrivée du printemps. Elle se fane sur pied et devient blanche. Elle n'est pas brûlée, mais seulement mûrie; et qui-conque a laissé pendant un mois une paire de bœufs dans cette herbe devenue leur nourriture, doit savoir que ce n'est pas autre chose que du foin mûr. Il y a dans le sol assez d'humidité pour donner une nouvelle moisson vers le 1er août. L'herbe de cette récolte atteint une hauteur de deux pouces quand elle brûle, et de quatre pouces quand elle ne brûle pas. C'est parce que la saison est beaucoup plus précoce que dans l'Ontario, que les gens qui ne sont pas accoutumés à la chose et qui n'examinent pas avec soin la surface du sol, se méprennent sur la nature du pays. On a parlé de gens qui abandonnent cette région parce qu'il n'y a ni combustible ni matériaux pour bâtir.

Je bornerai mes remarques à Alberta surtout, endroit à propos duquel l'honorable député de Marquette (M. Watson) aurait dû se renseigner avant de s'adresser à la Chambre.

Pour ce qui est du bois, il n'y en a pas beaucoup dans cette région; mais la nature, dans sa sagesse, a compensé la chose pour ce district en y plaçant une quantité de charbon presque illimitée. Il résulte de mes observations que je puis sans hésiter dire que dans toute la province d'Alberta, je n'ai pas vu un seul endroit, et je ne crois pas qu'il existe une localité où un cultivateur ne peut pas, avec sa charrette, aller chercher du combustible à cinq milles de distance au plus, et, dans la moitié des cas, à une distance moindre. Quant aux matériaux de construction, aussi loin, en gagnant l'ouest, que Brandon—je reviens vers le Manitoba—je sais qu'il y a de bons matériaux de construction: le pin américain, notre pin du Portage-du-Rat, se vend à quelques cents près à aussi bon marché le mille pieds qu'on peut l'acheter aujourd'hui dans les clos de bois d'Ottawa. J'ai vu d'aussi bon bois de construction vendu en détail à des centaines de colons à raison de \$25 le mille pieds, qu'on en voit aujourd'hui sur le marché d'Ottawa. Les portes, les cadres, les châssis des fenêtres, avec vitres, peuvent s'acheter à meilleur marché même qu'à Ottawa.

M. WATSON: Je n'ai jamais vu de la sorte de bois dont parle l'honorable député, vendu dans cette région au prix mentionné.

M. FERGUSON: Je l'ai vu, et je n'ai pas hésité à aider des gens venus de mon comté à charger sur leurs wagons du bois acheté à ces prix. Quant au combustible, il y en a en telle abondance et d'accès si facile, que si le gouvernement donnait à des compagnies minières des avantages ordinaires et raisonnables—avantages qu'on va sans doute donner—et si on peut transporter le charbon aux taux proposés par le chemin de fer du Pacifique canadien, on pourra fournir le charbon jusqu'à Winnipeg à l'est—je sais qu'on pourra le faire jusqu'à Brandon—aux colons placés tout le long de la ligne du chemin de fer et aux villages et aux villes qui surgissent rapidement, en douze mois d'ici, à 25 cents meilleur marché que le charbon de même qualité fourni aux villes et aux villages situés sur la rive du Saint-Laurent. Pour ce qui est de la question du transport, je ne veux divulguer les profits d'aucun mineur de charbon; mais j'apprends des sources les plus dignes de croyance qu'on y peut amener le charbon à la surface du sol à un bien grand profit pour les mineurs, à \$1 50 la tonne, et le coût chargé pour le transport pendant que j'étais là était de 40 cents la tonne sur un parcours de 100 milles. Tout le monde peut faire le calcul de ce que cela coûterait pour 400 milles.

Quant à l'eau, il y a des endroits dans le pays où elle est rare; c'est dans le district placé au delà de la Mâchoire-d'Orignal. Ce n'est pas que le sol manque d'eau. Voici en quoi consiste la difficulté: sur toute la surface de cette région, il y a d'immenses dépôts de glaise pure et ferme, presque de l'aluminium pur, c'est-à-dire de la glaise qui n'a pas du tout de porosité, de sorte que l'eau ne pénètre que les lits de gravier. Quand vous trouvez une région ainsi recouverte, il n'y a pas d'autre eau que celle mise à la surface du sol—mais on trouve sur cette glaise des lacs ayant de un à cent acres—tant que vous n'aurez pas atteint un lit de gravier; mais ces districts sont très rares. On a mentionné une localité où la compagnie du chemin de fer a creusé à une profondeur de 300 pieds pour trouver de l'eau. On l'a fait pour la commodité de la compagnie à un endroit particulier sur le chemin de fer. Je sais, pour en être certain, qu'à une station située à l'ouest de cet endroit, un homme qui a voulu y établir un magasin, agissant d'après ma recommandation, est allé creuser le versant de la colline dans le gravier, au lieu de creuser le lit de glaise. Je devais me rendre dans le sud, et à mon retour, huit jours après, nous avons bu à même un seau d'eau puisé à un puits qui n'avait que douze pieds de profondeur et dans lequel il y avait cinq ou six pieds d'une eau aussi bonne que celle que j'ai jamais bue en ma vie. Cette difficulté par rapport à l'eau ne se rencontre que dans la partie centrale de la pro-

vince d'Assiniboia. En allant vers l'est à partir de la montagne d'Alberta, il y a de huit à dix belles rivières, la nature de l'eau desquelles ne peut être appréciée que si on la voit. Nous parlons tous de la belle eau du Saint-Laurent, mais ce n'est rien à comparer.

Pour faire une expérience, j'ai jeté une pièce de cinq cents dans un des courants, et je l'ai parfaitement distinguée à la profondeur d'une longue canne à pêche que j'avais en ce moment. Telle est la nature de l'eau, et elle est si froide, qu'au milieu d'août, il faut une personne robuste pour y plonger.

Quant à la nature de la surface du sol, je dis sans la moindre hésitation—et je crois que des observations plus considérables justifieront ma déclaration—que dans aucune partie de l'Ontario, il y a une plus petite proportion de la terre impropre à l'agriculture que dans le district d'Alberta. J'y ai voyagé pendant plusieurs jours, dans des directions diverses, et en allant d'une colline, ou plutôt un magnifique talus onduleux à un autre, j'ai souvent vu dans une seule vallée des milliers d'acres de la plus belle glaise sur laquelle le soleil ait jamais lui. Je dis, parlant en agriculteur, que je n'ai jamais quitté une portion du sol que je visitais, avec autant de regret que lorsque je suis parti d'Alberta. Mon honorable ami de Hastings-Est (M. White) a parlé d'une existence passée dans la neige. Je dois dire que j'y ai vu de la neige une après midi, mais on m'a dit qu'elle se trouvait à 80 milles de moi. Je l'ai vue de Calgary, et en parlant de cet endroit, je puis dire que l'homme qui n'a pas visité Calgary a manqué de voir l'un des plus beaux points de vue, un des plus beaux paysages qui puisse s'offrir à l'œil de l'homme.

Je ne suis guère disposé à citer de la poésie, mais si ce n'est pas le plus beau village de la plaine, c'est certainement la plus agréable plaine où village ait jamais été bâti. On n'aurait pu choisir un plus beau site pour une ville, où il y a en abondance de l'eau et du charbon; on est dans le voisinage des montagnes et des mines. Je crois qu'en peu de temps cette ville sera la rivale de Winnipeg, et, avant dix ans, les gens d'Alberta s'adresseront à ce parlement pour obtenir une charte les érigeant en corporation municipale, car je suis sûr qu'à cette époque, ils auront atteint le chiffre de population fixé par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. On semble discuter les mérites du tarif pour ce qui touche le prix des instruments aratoires.

Les instruments dont on a surtout parlé sont les moissonneuses et les lieuses. Je reconnais que je n'en ai pas demandé le prix, mais j'ai demandé le prix des moissonneuses, des faucheuses, des rateaux à cheval, des wagons et des charrues, et je suis certain que pour ce qui concerne ceux dont je connaissais le prix moi-même, on les vendait dans le pays, en beaucoup de circonstances, moins cher, et jamais plus cher que dans l'Ontario, et à meilleur marché qu'ils n'étaient auparavant. Quant aux moyens d'en pourvoir le pays, je puis prendre Brandon comme exemple, et je suis convaincu qu'il faudrait un homme des plus ingénieux pour empiler sur une étendue d'un acre la quantité de machines aratoires qui y ont été transportées cet hiver.

Pour ce qui est de la rapidité avec laquelle le chemin est construit et le tracé fait, je dois dire que j'avais des doutes au sujet du tracé avant de visiter ce pays et avant que j'eusse connu la topographie de la contrée. Le chemin, j'en suis convaincu, passe à travers une partie du pays aussi bonne, au point de vue agricole, que la ligne du nord, et il a cet avantage dont a souvent parlé le ministre des chemins de fer, qu'il est de 100 milles plus court, ce qui est une question importante pour un chemin national. D'après moi, si la nature du pays où passe le tracé du nord est telle que décrite par le député de Perth (M. Trow), on y pénétrera facilement au moyen de chemins de fer; de fait on y a déjà; et comme la ligne-mère nationale se trouve au sud de cette contrée, nous pourrons avoir tout le

commerce de transport de cette région ; pendant que s'il avait été construit sur le tracé du nord, il est possible que nous aurions eu de la concurrence du côté sud, ce qui naturellement est impossible dans les circonstances actuelles. Le député de Perth a aussi parlé des difficultés qu'éprouvent les colons à transporter leur grain sur un parcours d'une centaine de milles ; mais si on avait construit un chemin au nord, la population du sud aurait éprouvé la même difficulté.

La difficulté réelle, c'est que le pays est si vaste, qu'il a été impossible de construire un chemin à la porte de chacun ou de chaque petite ville dans les deux ans pendant lesquels le chemin a été mis en exploitation. Quant aux embranchements, il paraît y avoir une différence de sentiment chez les honorables messieurs de la gauche. Un honorable député a soutenu que tout l'argent devrait être dépensé sur la ligne-mère, pendant qu'un autre a prétendu que la prospérité du pays était mise en péril et que la colonisation se trouvait paralysée par le fait qu'on ne construisait pas d'embranchements. C'est là une divergence que les honorables messieurs pourront régler comme ils l'entendront. Il y a toutefois un embranchement qui serait d'une grande importance pour le pays.

Beaucoup de colons ont été portés à se rendre dans la partie sud du pays, dans cette partie située au sud de la ligne mère, dans l'espoir que le chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest serait construit ; mais comme la construction de ce chemin a été suspendue pour une raison ou pour une autre, et que la compagnie du chemin de fer du Pacifique a été nantie de sa charte, je crois qu'on en devrait faire la construction aussi rapidement que possible, parce qu'il y a eu là des colons qui sont restés plus longtemps sans avoir un chemin de fer que dans aucune autre partie du pays que je connaisse, et je pense qu'on devrait examiner avec soin leurs réclamations. Quant aux délégués des cultivateurs, l'honorable député de Marquette (M. Watson) nie qu'il y ait eu la moindre brigue politique ou que le mouvement ait eu un but politique.

Je m'adonne de savoir quelque chose de ce mouvement, attendu qu'il m'arrive d'avoir des amis dans la ville même où réside l'honorable monsieur, ainsi que dans Brandon et dans Winnipeg. Si, comme le prétend l'honorable monsieur, ce mouvement était strictement fait dans l'intérêt du pays, il aurait dû en être un des esprits dirigeants ; mais, dit-il : Non ; je craignais ma position politique ; je n'y prendrai pas part du tout, de peur qu'on me le reproche. Le fait seul qu'il s'est abstenu de prendre part aux assemblées, et de s'occuper de ce qui s'y est fait, est pour moi une preuve qu'il était convaincu du mauvais caractère de tout le mouvement. Quant aux dispositions de ceux qui y ont été délégués, je vais faire une petite comparaison professionnelle. Si la faculté de médecine allait tenir une convention dans son intérêt, disons dans la province d'Ontario, je suis certain qu'elle ne déléguerait pas des charpentiers, des forgerons, ni même des avocats, si vous voulez, pour la représenter ; mais des médecins. Il y a une association de soi-disant cultivateurs qui vient ici, comme elle prétend, pour représenter les cultivateurs ; mais c'est une question pour moi de savoir si ces hommes ont jamais cultivé une seule perche carrée de terrain, et je ne sais pas s'ils distinguent les pois du sarrasin ; cependant ils viennent ici pour exposer au parlement du Dominion les griefs des cultivateurs. C'est là une proposition absurde. Dans le voisinage de Brandon, il y a deux ou trois hommes que je m'adonne à connaître : des cultivateurs éminents et qui ont réussi, d'anciens résidents et qui sont notoirement les amis politiques de l'honorable monsieur ; je lui demanderai pourquoi des hommes comme M. Sifton, M. Mackenzie, ou M. Stewart, et d'autres de cette qualité, ne sont pas venus ici en délégation. Mais aucun d'eux n'est venu. Ce sont des gens sensés, prudents, qui ont voulu n'avoir rien à faire dans la construction de ce petit traquenard politique, dont le programme a été imprimé M. FERGUSON (Leeds et Grenville) :

dans le bureau du *Globe*, rue King, Toronto. C'est là le lieu où l'on a préparé les bombes qui devaient éclater sur le pays.

Maintenant, ainsi que je l'ai dit, j'ai voyagé en barouche. Chaque fois que j'ai rencontré un cultivateur sur sa terre, j'ai pris occasion de lui demander : " Eh bien, voisin, d'où venez-vous ? " " Bien ! je viens de Carleton," mais sur chaque dix hommes que j'ai rencontrés, huit venaient de Huron et de Bruce. J'ai trouvé que tous ceux que j'ai rencontrés, — je pourrais dire sans une seule exception — qui ont pris des terres avec la détermination de se faire une patrie dans cette région, se sont déclarés satisfaits complètement et dépourvus du désir de retourner dans l'Ontario. J'ai rencontré quelques grognards — où les ai-je rencontrés ? Flanant sur les places des hôtels, et j'oserai dire que 95 pour 100 des plaignards appartenaient à cette catégorie. Mon ami professionnel de Grey (M. Landerkin) a, à la vérité, cité comme exemple un ou deux partisans de l'honorable monsieur qui se sont rendus dans cette région et n'ont pas trouvé où se placer. Ils n'ont pas pu trouver un endroit dans le Manitoba où il y a aujourd'hui plus de 15,000,000 d'acres de terre inoccupés, pendant qu'à l'ouest de la ligne frontière il y a un pays capable de contenir 25,000,000 ou 30,000,000 d'âmes, sans que la population soit plus dense que celle de l'Ontario. Cependant, ces partisans de mon honorable ami, ces toriers d'étrange espèce, n'ont pas trouvé un endroit où reposer leurs têtes. J'ai rencontré un ou deux hommes qui m'ont dit qu'ils avaient toujours été conservateurs et qu'ils avaient constamment voté pour le parti conservateur, mais ils ont été dans ce pays et ont été malchanceux ; et, en allant aux informations, j'ai découvert qu'ils s'attendaient à recevoir des employés du département que quoique chose que le statut refuse expressément, et qu'ils ne l'ont pas eu. La loi a été si justement et si bien administrée dans l'intérêt du colon réel, que ces hommes ont dû s'en revenir. Beaucoup de ces gens étaient des hommes d'affaires qui n'avaient pas réussi — des journalistes qui n'avaient pas eu de succès — ou peut-être quelque bambin qui n'avait pu réussir à gagner une élection, et qui a cru que s'il allait s'y choisir une propriété de prix, il pourrait l'obtenir en intimidant le gouvernement.

C'est là l'espèce d'hommes qui se disaient toriers et qui grognaient. Je leur ai dit : " Eh bien, qu'y a-t-il ? — Oh ! ce ce sont les règlements concernant les terres. — Eh bien, quelle objection avez-vous à y faire ? — Oh, ce sont les règlements concernant les terres." Maintenant, pour ce qui est des règlements relatifs aux terres, les avantages qu'ils comportent ont été si franchement expliqués l'autre soir par l'honorable député de Lisgar, qu'il n'est pas nécessaire que j'en parle longuement, mais je trouve que nos règlements concernant les terres sont si généreux, si libéraux, et si alléchants, comparés à ceux du Dakota, que je ne puis m'empêcher d'en mentionner quelques particularités. Les honorables messieurs savent que l'une des premières choses que rencontre un canadien ou n'importe quelle personne qui va s'établir dans le Dakota ou dans le Minnesota, c'est le serment d'allégeance, surtout contre la Grande-Bretagne. Imposons-nous de pareilles conditions à ceux qui vont s'établir dans notre Nord-Ouest ? Nous disons non ; donnez-nous votre travail de citoyen pendant trois ans, et nous allons vous donner la terre. La condition de résidence faite par les Américains est de cinq ans ; la nôtre n'est que de trois ans, ou plutôt seulement six mois de chacune des trois années.

Et au sujet des préemptions, aucun des colons du Dakota ne peut avoir de droit de préemption sans avoir de certificat de homestead. Cela a pour résultat qu'il est obligé de fixer l'endroit sur lequel il veut exercer son droit de préemption à 30 ou 40 milles de son premier établissement, et puis alors il ne peut avoir que quatre-vingts acres. Dans notre Nord-Ouest, du moment qu'un homme fait son entrée sur le lieu de son homestead, il peut s'inscrire pour la préemption ;

il a les deux terres placées l'une à côté de l'autre, et il profite de tous les avantages qui résultent pour lui de son occupation du terrain acquis par préemption, comme il profite de l'occupation du homestead, pourvu qu'il se conforme aux exigences de son homestead. De sorte qu'il n'y a pas de comparaison entre le Dakota et le Nord-Ouest sous ce rapport. Et cependant les honorables messieurs se lèvent dans cette Chambre et disent que l'une des causes de l'émigration, que je n'ai pas pu découvrir, consiste dans l'infériorité de nos réglemens concernant les terres comparés à ceux des États-Unis.

Puis, à propos de cette émigration, j'ai trouvé dans le Manitoba un grand nombre de gens venus du Dakota, du Minnesota et surtout du Montana. J'ai rencontré un homme très intelligent à Medicine-Hat qui avait été moitié pasteur moitié cultivateur dans le Montana, et il m'a dit : "Comparé au Montana, ce pays est le pays de Dieu." Telle a été son expression. Puis, j'ai entendu dire qu'il y a des établissemens considérables de Canadiens aux États-Unis, et les honorables messieurs de la gauche attribuent ce fait à la différence qu'il y a dans les réglemens concernant les terres qui existent dans les deux pays respectivement. Je dis que cela est absurde et déloyal.

Je sais qu'il y a des établissemens considérables de Canadiens dans les États de l'Ouest; il y en a sur des districts entiers. Je parle plus particulièrement du Michigan et de l'Illinois, où il y a beaucoup de gens qui viennent de mon voisinage. Ce sont des gens au milieu de qui j'ai vécu pendant des années qui se sont établis en ces lieux. Et pourquoi sont-ils partis? Pour cette simple raison qu'ils ont été portés à s'en aller par les nombreuses et attrayantes annonces, non-seulement du gouvernement américain, mais surtout des chemins de fer américains qui avaient des terres à vendre. Je me souviens d'avoir vu il y a vingt ans quelque chose que je ne pensais ne devoir pas être toléré par la population canadienne—les immenses affiches placardées dans chaque lieu du pays placé en évidence.

Je me souviens d'avoir vu à la gare Union, à Toronto, et aussi à Montréal, d'immenses vitrines, d'environ six pieds de long, contenant des spécimens de toutes les sortes de grain de l'Illinois, du Minnesota et d'autres États de l'Ouest. Je me rappelle une annonce en particulier. Au premier plan se trouvait une scène de prairie, couverte d'une longue herbe onduleuse, avec, d'un côté, un troupeau de bisons; immédiatement en arrière se trouvaient un certain nombre d'ingénieurs, ayant leurs instruments en opération, et derrière eux se trouvaient des hommes qui faisaient la pose d'un chemin de fer; puis plus loin encore il y avait trois ou quatre charrues, une moissonneuse et d'autres instruments en opération, et derrière tout cela il y avait des charrettes qui transportaient du blé au chemin de fer. Quels sont les immigrants qui auraient pu résister à une pareille annonce? Eh! c'était toute une lecture en soi-même.

Nous n'avions pas de terres de prairies à offrir à cette époque, et tout jeune homme ou homme âgé, intelligent et vigoureux qui était désireux de se créer un foyer pour lui-même et ses enfans avec le moins de travail possible, ne s'en allait pas dans les arrières-terres à bois de l'Ontario, où il lui aurait fallu abattre des érables, des frênes, des ormes, afin de déblayer un endroit où se construire une maison. Ici il trouvait un pays complètement dépouillé de tous ces embarras, et cela attirait une grande quantité de gens; de là vient la colonisation des Canadiens dans les États du Nord-Ouest. Je sais que plusieurs de ces hommes âgés étaient fortement attachés aux institutions anglaises; mais ils se sont rendus en ces lieux pour faire de l'argent pour eux et leurs familles, et ils ont vécu et sont morts sujets anglais. J'en connais aujourd'hui qui n'ont jamais été voter, bien que leurs enfans y soient allés. Voici ce que je veux faire remarquer: c'est que les jeunes gens d'aujourd'hui sont aussi fortement attachés au Canada que les vieillards dont je parle; et aujourd'hui que nous avons un pays aussi étendu

qu'il est bon, et aussi accessible, à offrir à ces gens, nous ne verrons pas beaucoup de ces établissemens aux États-Unis, pourvu que les honorables députés de la gauche, par leurs clameurs, ne détournent pas les gens du projet de se rendre en ces lieux, en leur parlant du froid, du manque de combustible, de la mauvaise qualité de l'eau, et des mauvaises réglemens concernant les terres.

En parlant de la gelée, l'honorable monsieur dit que le thermomètre est descendu à 40 en bas de zéro. J'ai remarqué qu'un jour, sur ma propre véranda, il est descendu à 35°, et le fort vent et l'atmosphère humide d'alors, ont, je crois plus éprouvé mes sensations et celles de n'importe quel homme dans le pays, qu'une température de 45° dans la claire atmosphère du Nord-Ouest. Bien que la gelée puisse avoir un effet décourageant sur ceux qui ne comprennent pas complètement les conditions dans lesquelles elle arrive, et l'effet qu'elle produit sur le pays pour l'agriculture, la période du froid dans la partie extrême du Nord-Ouest, est de beaucoup plus courte que dans le Manitoba ou dans l'Ontario. L'hiver arrive dans l'extrême Nord-Ouest vers le milieu de novembre, à peu près, et des gens qui y ont vécu dix ans disent que, durant tout ce temps, il n'y a pas eu de saison pendant laquelle ils n'auraient pas pu semer leur grain au premier vent de mars, et que l'hiver est pratiquement fini à la fin de février. Quant aux effets de la gelée, il peut, naturellement être difficile de passer l'hiver tant que les gens ne se sont pas construits des maisons commodes et ne se sont pas procuré de combustible. Mais voici l'effet qu'elle produit sur le pays, chaque pouce de gelée qui pénètre le sol durant l'hiver et qui sort au printemps, désagrège les éléments nutritifs des plantes qui y croissent, et ajoute à la valeur de cette contrée comme pays agricole. Nous savons que du moment qu'on approche du Mississipi, du côté du nord, même en allant vers le midi jusqu'au sud du Dakota, où la gelée ne pénètre pas à une aussi grande profondeur, le temps pendant lequel la surface du sol peut conserver le maximum de sa première capacité productive est, au plus, en moyenne, de six à huit ans, pour la raison toute simple que la gelée ne pénètre pas plus avant, et comme le sous-sol n'a pas été atteint, les racines des plantes ne s'enfoncent pas dans la terre, laquelle n'a pas été désagrégée par la gelée.

Sur les terres de cette section, qui ont été pendant des années tenues en état de culture, la diminution provenant de cette cause n'est pas comparée par l'augmentation que produit un nouveau terrain; mais notre Nord-Ouest va conserver sa production au maximum quatre à cinq ans de plus dans les mêmes conditions. Il y a une autre particularité sur laquelle j'appelle l'attention. Tous ceux des honorables députés qui ont étudié les zones de la terre propres à la production de la nourriture provenant des céréales, savent que c'est dans les zones tempérées du nord que presque tous les grains sont récoltés; et plus on s'approche de la limite nord de cette zone, où le grain vient à parfaite maturité, meilleure en est la qualité. Voici ce que je veux démontrer par cela: comme nous avons aujourd'hui dans le Nord-Ouest une plus grande étendue de terre propre aux fins agricoles, quand nous en aurons une bonne proportion en culture, nous allons produire continuellement une plus grande quantité d'un grain de qualité supérieure que les États américains puissent jamais espérer faire, et je dis ce que je sais être un fait réel quand j'affirme que le blé qui croît près de notre propre frontière, dans le nord du Dakota, a plus de valeur que celui récolté au sud. Comment cela? Simplement parce que le grain est de qualité meilleure. Il est ce qu'on appelle en terme technique d'une nature silicieuse, et lorsqu'il est mûr et récolté, il donne un plus fort rendement de farine, et on s'en sert pour le mêler à des grains moins durs récoltés dans la partie sud de la zone. Dans la partie sud, on ne peut récolter le même blé plus de trois ans de suite, vu qu'il devient tellement tendre que les propriétés

germinatives se perdent et que la moitié de la semence ne peut germer.

Pas plus tard qu'il y a trois ans, une grande quantité de notre blé a été envoyée dans cette région comme blé de semence, comme le sait l'honorable député de Marquette. Le résultat obtenu en dernier lieu sera que, lorsqu'il y aura une partie raisonnable du pays en culture, lorsqu'il y aura là une population de cinq, six ou huit millions, la production sera si forte que lorsqu'on fera l'exportation, soit par la route de la Baie d'Hudson, soit par le chemin de fer du Pacifique canadien ou par Port-Arthur,—je ne m'occupe pas vers quelle direction—et que ce blé sera lancé sur le marché de Liverpool, ceux qui enregistrent la quantité des céréales et qui font les prix pour la saison ne demanderont pas seulement quelle a été la production de l'Angleterre, de la Russie, de l'Inde ou des Etats-Unis, mais la grande question sera de savoir quelle est l'exportation du Canada. Les prix, dans tout le monde, se régleront d'après la production du Canada. Cette question a été traitée si au long et de façons si différentes par les honorables membres de cette Chambre qui ont fait leur premier discours il y a nombre d'années, qu'il me reste fort peu de chose à dire, et je sens que mes remarques auront probablement moins d'intérêt que si elles avaient été faites plus tôt. Mais en parlant du pays situé à l'ouest des établissements de colonisation, il y a à dire une chose très importante, et c'est pourquoi je la mentionne, c'est qu'en lisant, comme je le fais toujours, avec beaucoup d'attention, les rapports de l'exploration géologique, je n'en vois aucune mention, et qu'il n'en est parlé ni par les arpenteurs ni par d'autres personnes qui ont voyagé dans cette région.

Je crois donc que je suis parfaitement justifiable d'appeler l'attention sur le fait que dans l'extrême Nord-Ouest, le combustible sera tellement bon marché que la difficulté mentionnée par le député de Marquette au sujet du bois de construction sera facilement surmontée. Je ne suis pas du tout d'accord avec lui. Je suis convaincu—je sais—que les matériaux de construction à meilleur marché, de la qualité la plus belle et la plus durable qui existe sur ce continent, sont placés dans le territoire du Nord-Ouest. J'ai parlé, il y a quelques minutes de dépôts considérables de glaise presque pure. Ces couches de glaise sont les dépôts provenant du désagrégement du roc des collines qui s'est fait longtemps avant que le pays fût colonisé, et la chaux que contenait le roc a été emportée pendant qu'elle était soluble. La glaise presque pure, est déposée—et je parle surtout des régions houillères—dans d'immenses lits qui recouvrent le charbon. La seule substance que contiennent ces lits de glaise est un sable siliceux insoluble dans l'eau. Ce qui a attiré mon attention, c'est que j'ai vu en différents endroits sur les bords des rivières des fours à briques naturels, où la brique était cuite et presque prête à être emportée, et cela sur une étendue se mesurant par des acres et des acres.

Voici comment la chose est arrivée: les dépôts ont été faits sur les lits de charbon par l'action de l'eau. Avec le temps des ravins se sont formés et ont traversé les lits de charbon. L'herbe a crû sur les ravins, et, grâce à quelque accident qui aurait produit un feu de prairie, le charbon s'est enflammé et a brûlé en dessous du sol sur une grande étendue, ce qui a converti la masse supérieure de 150 à 200 pieds en une masse de brique magnifique. C'est sur la qualité de la brique que je désire attirer l'attention de la Chambre. C'est une brique faite de glaise, entièrement dépourvue de chaux et contenant du sable siliceux. En cuisant, après que le mélange eût été opéré, il n'y a pas eu de particules de chaux de répandues. La brique est presque complètement compacte. C'est une brique siliceuse. C'est un verre grossier, imperméable à l'eau et presque indestructible par l'influence atmosphérique. J'en ai trouvé des blocs dans la Saskatchewan et dans la rivière à l'Arc et au nord de la rivière du Daim-Rouge, qui peuvent avoir été gisants là pendant des milliers d'années et qui sont tombés par suite de l'action de l'eau et du temps. J'en ai pris que j'ai brisés avec ma

M. FERGUSON (Leeds et Grenville)

hachette, et j'ai trouvé qu'ils étaient parfaitement secs. Ayant pris du calcaire ordinaire et l'ayant écrasé, j'ai pu avoir la preuve de la porosité et de la moiteur qui y existaient, ce qui m'a convaincu que cette brique était plus imperméable à l'eau que notre calcaire bleu. J'ai vu, sur un parcours de plusieurs milles, où ils avaient été charriés par la rivière, qu'ils étaient aussi doux au toucher qu'aucune ardoise polie que j'ai encore vue. Voilà pour ce qui est des matériaux de construction. Il y a, il est vrai, rareté de bois, et le transport coûtera quelque chose; mais dans cette région on trouve la glaise toujours à la surface de la matière qui doit la convertir en brique—les lits de charbon—on la trouve sur la surface de tout le pays; et on peut mouler la brique en toutes sortes de formes: en colonnes, en corniches, en moulures, en toutes les parties possibles qui entrent dans la construction d'un bel édifice. Pendant qu'elle est dans le four, on peut la convertir en brique indestructible, sur les lieux mêmes, et avec le charbon qu'on y trouve.

Il y a une autre particularité, c'est que lorsqu'elle est cuite, elle peut être polie, vu qu'elle est si dure, et l'action de l'eau me fournit mille preuves qu'elle peut être polie. Ce n'est pas tout, ces couches de glaise ont de 25 à 50 pieds; elles ont été déposées en divers temps, et elles sont de différentes couleurs, la couleur ayant sans doute été donnée par la nature de la végétation au temps des dépôts, et c'est la couleur fixée dans ce sable par l'acide silicique, qui est—comme je pense que l'honorable ministre des finances le sait, grâce à ses connaissances en chimie—l'acide qui fixe toutes les teintes des végétaux. Là vous trouvez dans la même couche une glaise qui fait une magnifique brique d'un rouge grenat; à côté, une d'un beau brun; puis une d'un jaune doré; et au sommet, une autre d'un blanc de neige. Tels sont les matériaux, leur qualité et leur abondance. Je suis convaincu que lorsque cette région sera colonisée, les villes et les villages y seront les plus beaux, les plus durables et les moins dispendieux qui aient jamais été bâtis sur ce continent; et nous verrons des édifices ornés construits avec une matière beaucoup plus belle—parce que le polissage est meilleur—aussi indestructible et d'un prix de revient beaucoup moindre pour le producteur, que les moellons en calcaire ordinaire que nous avons à Ottawa. Voilà pour ce qui est des matériaux de construction. J'ai dit ce que je pense de l'eau et du combustible, et j'ai dit ce que je pense du sol. J'ai visité les terres et j'ai vu les résultats produits en blé, en orge, en pois et en avoine. Laissez-moi vous retenir encore un instant. L'orge de la région du Nord-Ouest va être l'orge favorite de ce continent.

Dans le temps que le grain mûri, l'atmosphère est sèche et on ne récolte pas un sac d'orge brun. Et si mes amis de Québec n'en prennent pas offense, je dirai que pour les pois, la contrée ne peut être surpassée. J'ai pris des pois, j'en ai pris en quantité, à six milles au sud de Calgary, où je pouvais compter les pois dans la cosse à 20 pieds de la clôture où je me tenais. J'ai oublié de parler des légumes. J'ai moi-même arraché des choux, des carottes, des navets et des betteraves, le 8 août, à sept milles au sud de Calgary; je les ai fait mettre dans la barouche, je les ai apportés dans la tente et je les ai mangés. J'ai trouvé un jardin qui va étonner plusieurs de ceux qui sont ici, lequel contenait 15,000 têtes, et il n'y a pas une tête dans cette Chambre aussi grosse qu'aucune de celles-là.

Un mot seulement à l'honorable député d'Elgin-Ouest (M. Casey). Il a dit, d'après sa connaissance et sa croyance personnelle—manière d'avocat d'exposer la chose—que la majorité de la population du Manitoba était aussi loyale dans ses sentiments, dans ses sympathies et dans ses désirs, au gouvernement canadien et à nos institutions, qu'une partie très-considérable de la population de l'Ontario. C'est à peu près le seul énoncé venant de lui que j'ai accepté en entier, car j'ai cru que, politiquement, il parlait pour lui et ses amis. En terminant, un mot quant aux résolutions.

Comme j'ai eu l'honneur de siéger dans cette Chambre pendant un certain nombre d'années, je pense pouvoir lire entre les lignes et comprendre la cause de l'opposition faite à ces propositions.

Si ma mémoire ne me fait pas défaut, et je crois qu'elle m'est fidèle, j'ai entendu d'honorables membres de cette Chambre dire—s'ils n'étaient pas membres de la Chambre, ils étaient dans le voisinage—que toute la capacité monétaire de 4,500,000 Canadiens, revêtue de l'endos de la Grande-Bretagne, ne pourrait construire ce chemin dans le temps spécifié. Aujourd'hui nous avons la preuve presque certaine qu'en moins de la moitié du temps mentionné, le chemin sera construit. Et par qui? Sous les auspices de qui? Par le parti conservateur. De là le sentiment d'antipathie. Je dois dire qu'il aurait peut-être été mieux pour le pays qu'il n'eût pas été nécessaire de faire ce prêt. Il aurait été mieux que les circonstances n'eussent pas placé la compagnie dans la nécessité de nous demander de lui faire ce prêt.

Mais lorsque la compagnie vient nous trouver de nouveau et expose clairement, distinctement, et, j'ai droit de le supposer, honnêtement et franchement au gouvernement la cause de ses embarras, et que ce gouvernement en fait part à la Chambre, je crois qu'elle a droit à ce que sa demande soit accueillie favorablement. J'envisage cette question non au point de vue du chemin de fer canadien du Pacifique, mais à un point de vue national.

Quels que soit les doutes que l'on ait pu avoir sous l'ancien contrat au sujet de la garantie donnée pour l'exécution des travaux, ce nouvel arrangement rend cet e garantie infiniment meilleure. Ainsi, pour ce qui est de la garantie, je suis parfaitement rassuré.

Quant à la fin que l'on atteindra par la construction de la ligne à une époque rapprochée, je suis également rassuré. Tous les honorables membres de cette Chambre savent très bien que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministre de l'agriculture, l'ont annoncée dans tous les pays de l'Europe, dans presque toutes les langues parlées en Europe, et d'une manière et avec une profusion jusque-là inouïes. Comme résultat, nous attirons l'attention du monde, à une époque particulièrement opportune en Europe, dans nos efforts pour nous procurer des immigrants.

Tous ceux qui lisent les journaux savent parfaitement qu'il y a des commotions sociales dans toutes les parties de l'Europe où la population surabonde, des commotions jusqu'ici inconnues—difficultés en Irlande au sujet des terres, et difficultés en Ecosse également au sujet des terres; communisme en Allemagne, et nihilisme en Russie. Ces gens cherchent quelque moyen de sortir de leur patrie; ils cherchent quelque pays où ils puissent recueillir le fruit de leur travail.

Nous avons tellement fait connaître le pays, nous avons tellement attiré l'attention sur lui, que le plus tôt nous leur donnerons une ligne canadienne d'ontier parcouru, libre d'embarras et d'obstacles de la part d'agents de terres rivaux, le mieux ce sera pour le pays, et plus sera grand le nombre des immigrants que nous obtiendrons.

La compagnie du chemin de fer a fait savoir au gouvernement qu'elle sera en état de terminer le chemin dans la moitié du délai que lui accorde le contrat; ces gens d'Europe ont appris cela, et, en différant pendant encore six ans la construction du chemin, dans les circonstances actuelles, nous perdrons une forte partie de cette immigration. Une fois que le courant de l'immigration, comme tout autre courant considérable, prend une direction, il faut plus d'efforts pour l'arrêter que pour le conserver après qu'il est en marche.

Un fait m'a frappé aujourd'hui dans une discussion qui a eu lieu dans une autre partie de cet édifice—dans la salle d'un comité. Un monsieur nous a donné en chiffres son estimation des avantages que retire le pays de l'immigration au Nord-Ouest, tenant compte de l'argent qu'apportent les

immigrants, du revenu que le pays retirera de leur consommation d'articles frappés d'un droit, etc., et il a estimé que les 80,000 immigrants qui sont venus ici l'an dernier ont augmenté de \$5,000,000 la richesse du pays. Or, si, pendant les dix années prochaines nous obtenons un semblable nombre d'immigrants, et non un plus grand nombre, cela représentera une augmentation de \$30,000,000 du capital fixe du Canada. Ceci est, à mon avis, une raison suffisante pour justifier le prêt, et je voterai pour qu'il soit accordé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je soulève une question de privilège.

L'honorable monsieur qui vient de parler a été assez bon pour déclarer que je m'étais servi de ce langage: que je ne pouvais pas trouver de paroles assez fortes pour exprimer ma désapprobation de la conduite de la presse libérale. Or, j'aimerais à savoir s'il est dans cette Chambre un être humain assez stupide pour supposer que j'aurais pu dire que je ne pouvais pas trouver de paroles assez fortes pour exprimer ma désapprobation de la conduite de la presse libérale. Je ne crois pas que l'honorable monsieur ait compris l'extrême absurde qu'il y avait à me prêter un pareil langage. Je lui ai dit dans le temps qu'il se trompait du tout au tout, et je lui demande maintenant de retirer cette assertion ou bien de la prouver, selon qu'il lui plaira.

M. CAMERON (Inverness): Comme l'honorable député de Digby (M. Vail) a posé, il y a quelques jours, des questions très opportunes, je désire dire quelques mots en réponse à ses questions.

Il a insinué, il y a quelques jours, que j'avais fait un discours sur un autre sujet dans le but de me justifier de voter en faveur des résolutions concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, d'user de récriminations dans un débat sur une question de cette importance; mais je désire signaler le fait qu'en 1872 j'ai voté en faveur des résolutions présentées dans cette Chambre et accordant une concession de terres de 50,000,000 d'acres et une subvention en argent de \$50,000,000 pour la construction d'un chemin de fer depuis Callander jusqu'à l'océan Pacifique.

À cette époque, le gouvernement d'alors avait assuré aux représentants de la Nouvelle-Ecosse que la construction de cette ligne ne coûterait pas un liard aux habitants des anciennes provinces du Canada, et, bien que l'on ait déjà dépensé un montant considérable pour ce chemin, je suis heureux de dire que la population du reste du Canada, des anciennes provinces, n'a pas jusqu'ici payé, ni directement ni indirectement, un seul liard pour ce chemin. Nous avons, il est vrai, emprunté de l'argent pour la construction de cette voie ferrée; mais il est également vrai que la vente des terres dans ce territoire nous a rapporté de quoi payer l'intérêt.

En 1872, le gouvernement d'alors promit que le reste du Canada ne serait pas appelé à fournir un liard, et le 18 janvier 1884 l'honorable chef du gouvernement a dit:

Les deux gouvernements étaient tenus de voir à ce que le Nord-Ouest payât le coût du chemin de fer qui le traverserait. Nous avons vu et compris qu'il n'y avait pas de raison pour que les contribuables des provinces maritimes ou de l'ancienne province du Canada eussent à sortir de l'argent de leurs propres goussets pour acquitter le coût de la construction d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest. Ces honorables messieurs ont compris comme nous que pour développer cette grande région, il nous fallait faire une avance, emprunter de l'argent et le prêter au Nord-Ouest, lequel serait assez riche, après le développement de ses ressources, pour rembourser le capital et acquitter l'intérêt des avances qu'il désirait que le gouvernement fit. Nous avons demandé au parlement d'accorder la subvention. Le parlement a accordé la subvention, mais à la condition d'un engagement solennel pris par mes collègues et par moi, que, sachant que les affaires de ce pays seraient vigoureusement et convenablement administrées, pas un liard ne sortirait des goussets des habitants du reste du Canada, et que le Nord-Ouest paierait le coût de son propre chemin de fer et le construirait.

Avec cette déclaration devant lui, tout homme d'affaires du Canada se considérerait justifiable de voter en faveur de

cette question. On a posé au ministre des chemins de fer une question relativement au remboursement de ce prêt; l'honorable député de Digby (M. Vail) a dit :

Relativement au remboursement de cet argent, je demande à l'honorable ministre des chemins de fer, qui connaît les difficultés que l'on éprouve à faire remettre à une compagnie de chemin de fer l'argent public, s'il s'attend réellement et sincèrement à ce que cet argent soit jamais remis.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, jusqu'au dernier dollar.

Cette déclaration, jointe à l'assurance donnée par le chef du gouvernement, aurait dû satisfaire l'honorable député; mais il me paraît très difficile à satisfaire.

Supposons que l'on ne nous rembourse pas cet argent; quelle sera alors notre position? Nous aurons avancé \$25,000,000 en argent, douré à la compagnie un chemin de fer qui coûte au Canada \$28,000,000, et dont l'honorable député de Digby et les membres de l'ancien gouvernement sont responsables, et nous lui aurons avancé \$32,500,000, ce qui forme un montant total de \$75,500,000. Qu'aurons nous pour garanties? Nous aurons 100,000,000 d'acres de terres affectées au coût du chemin, et 21,000,000 d'acres que la compagnie nous donne en garantie, ainsi que beaucoup d'autres sûretés de valeur, qui nous garantissent le remboursement de ce prêt. Ces terres, à \$2 l'acre, prix que je considère comme très modique, d'après ce que m'en disent des personnes qui connaissent bien le Nord-Ouest, formeront, avec d'autres sûretés, un montant de pas moins de \$240,000,000. Je suppose que le coût des arpentages soit d'environ \$40,000,000, ce qui laissera une balance nette de \$124,500,000 au crédit du gouvernement. Dans ces circonstances, je ne considère pas que la population des provinces maritimes ou du reste de la Confédération, ait besoin de craindre d'avancer \$22,500,000 sur une garantie semblable à celle qu'offre la compagnie. L'honorable député de Digby a posé une autre question en ces termes :

Je demande à mes honorables amis de la Nouvelle-Ecosse, qui j'en suis sûr, sont désireux de faire tout ce qu'ils peuvent, tant pour le gouvernement que pour la province qu'ils représentent, s'ils ont consulté les comptes publics et examiné le montant de la dette publique, et s'ils ont remarqué qu'en 1867, lors de la confédération des provinces, la dette totale s'élevait en chiffres ronds à \$93,000,000, et que nous avons, en dix-sept ans, porté ce montant à \$203,000,000; et l'honorable ministre des chemins de fer propose maintenant d'ajouter d'un trait de plume \$30,000,000 additionnels à ce montant.

Je crois qu'il n'est guère juste de la part de l'honorable député de Digby de dire que nous allons augmenter de \$30,000,000 la dette du Canada, simplement parce nous avançons \$22,500,000 sur des sûretés aussi bonnes que celles dont j'ai parlé. Mais on peut expliquer l'augmentation de la dette du Canada depuis 1867.

La première augmentation de cette dette a été le résultat des conditions plus favorables que nous avons accordées à la Nouvelle-Ecosse, et qui représentent \$1,100,000. Je demanderai à l'honorable député de Digby s'il trouve à redire à cette augmentation. Une grande partie de l'augmentation de la dette est due à la construction du chemin de fer Intercolonial. L'honorable monsieur blâme-t-il cette augmentation? Une autre augmentation a été le résultat du fait que le Canada s'est chargé de la dette des provinces d'Ontario et Québec, laquelle était de \$11,000,000; et dans cette circonstance la Nouvelle-Ecosse a reçu \$1,500,000. L'honorable monsieur a-t-il quelque objection à cela? Une autre partie considérable de l'augmentation de la dette publique est due aux très grands déficits qui ont eu lieu sous l'administration des affaires par le gouvernement dont l'honorable député de Digby était un membre distingué. Assurément, il ne blâmera pas cette augmentation.

Toute la question de l'augmentation de la dette se réduit entièrement à savoir si l'augmentation a eu lieu dans l'intérêt du pays.

D'autres augmentations ont eu lieu par suite du fait que le Canada a entrepris et complété des travaux publics qui ont développé ses ressources, et fourni des revenus considérables.

M. CAMERON (Inverness).

rables, et ces dépenses n'était pas seulement justifiables, mais elles ont été faites dans l'intérêt des provinces maritimes.

Il a commencé son discours de la manière sympathique ordinaire. Nous étions accoutumés à cela dans une certaine partie de la province dont je ne parlerai pas, au sujet de questions de ce genre. Il a dit :

Presque tous les honorables députés de la gauche qui ont pris la parole ont parlé contre ces résolutions, et pour cette raison on les a taxés de déloyauté, jusqu'à un certain point, et accusés d'être hostiles à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. L'honorable monsieur a jugé à propos de dire que, parce que j'ai proposé cet amendement à l'effet de renvoyer à six mois l'étude de cette question, je dois nécessairement être un ennemi de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Je nie cette accusation, M. l'Orateur. Cette Chambre s'occupe depuis près de quinze jours de l'examen de ces résolutions. Nous savons, M. l'Orateur, qu'il doit être très important pour le pays que cette question soit réglée, d'une manière ou d'une autre, aussi tôt que possible. Je dis que je ne suis pas hostile à la compagnie, parce que j'ai beaucoup d'estime pour certains de ses membres, que je connais très bien—beaucoup plus d'estime que j'en ai pour aucun des honorables messieurs qui occupent les banquettes ministérielles. Je serais le dernier homme dans cette Chambre à dire un mot contre les messieurs qui font partie de cette compagnie, ou à faire quoi que ce fût pour nuire au progrès de la grande entreprise dans laquelle ils sont engagés, en complétant notre voie ferrée jusqu'à la côte du Pacifique.

Beau langage que celui-ci, pour être tenu par n'importe qui dans n'importe quelle partie du Canada, et langage très énergique en faveur de la construction de ce chemin. Mais les sympathies de l'honorable monsieur n'étaient pas acquises aux divers membres de la compagnie seulement; elles l'étaient au grand pays que traversera ce chemin; cependant, en dépit de tout cela, sa fidélité au parti l'a forcé de protester, immédiatement après, contre la mesure que le gouvernement proposait afin de construire la ligne à travers ce grand pays.

Cette question a été discutée d'une manière si complète qu'il est tout à fait impossible pour un représentant d'une partie reculée de ce grand pays de rien dire de nouveau, et je n'aurais pas pris la parole sans la question très grave soulevée par mon honorable ami de Digby (M. Vail). Mais, avant de reprendre mon siège, qu'il me soit permis d'appeler l'attention de la Chambre sur une lettre que j'ai reçue d'un de mes commettants qui se trouve maintenant à Port-Arthur. Elle est si intéressante, et elle a tant de rapport avec cette discussion, que je crois de mon devoir d'en lire ce qui a trait au sujet de la discussion actuelle. Voici cette lettre :

Vous serez sans doute surpris de recevoir cette lettre de ma part, dans cette partie du Canada, où je suis venu en novembre dernier, après avoir été sur le sommet des montagnes Rocheuses. Je suis allé là en juillet, et j'y suis resté jusqu'à la suspension des travaux, vers le 1er octobre, vu que l'on ne savait pas par laquelle des deux différentes passes au sommet ou près du sommet le chemin passerait, le terrassement étant terminé jusqu'à ce point, à soixante-dix milles dans les montagnes Rocheuses. Il est très singulier que l'on n'ait guère dû creuser la roc sur toute cette distance jusqu'au sommet. La rivière de l'Arc forme une ouverture à travers les montagnes Rocheuses, et un niveau plat dont la largeur varie de un à trois milles jusqu'au sommet. Depuis mon retour à Port-Arthur, le temps est passablement d'or, mais nous nous attendons à un bon été, et je me propose de rester ici jusqu'à l'automne prochain. Il y a une large lisière d'excellentes terres entre Port-Arthur et Winnipeg. La région de la rivière de l'Aigle, surtout, à environ 200 milles à l'ouest de Port-Arthur, contient des centaines de milliers d'acres de terres couvertes de buissons, et propres à la colonisation, et les rivières et les lacs sont remplis d'excellent poisson. J'aimerais à avoir ma famille là, ainsi que d'autres amis du Cap-Breton. La terre est facile à cultiver dans cette région, et j'aimerais mieux m'établir là que sur aucune terre des prairies.

Ayant tant entendu parler de la valeur des terres dans les prairies du Nord-Ouest, et ayant appris, d'après les bonnes sources que par cette lettre que les terres entre Port-Arthur et Winnipeg sont même supérieures à celles-là, je suis arrivé à la conclusion qu'il n'y a pas beaucoup de risque à dépenser tout l'argent nécessaire pour terminer le chemin depuis Callander jusqu'à Port-Moody.

Il me paraît évident que la construction de ce chemin bénéficiera grandement à l'Ontario surtout, parce qu'une grande partie traverse cette grande province. Personne ne peut nier qu'il doive bénéficier au Manitoba, au territoire

du Nord-Ouest, et à la Colombie-Anglaise. J'en suis heureux; et il me fera toujours plaisir de donner aux habitants de ces parties du pays autant d'argent qu'il en faudra pour construire leurs chemins de fer, surtout lorsque le coût de ces chemins est payé par le grand pays même. C'est aussi un avantage pour le Cap-Breton, comme vous le voyez par la lettre de mon correspondant. S'il manque à l'avenir comme dans le passé d'obtenir des chemins de fer pour le Cap-Breton, il voit qu'il y a une sortie pour lui et sa famille au grand Nord-Ouest; et je dois dire que si je puis influencer les habitants du Cap-Breton et détourner le courant de l'émigration qui, malheureusement, se dirige actuellement de cette Ile aux Etats-Unis, et engager ces gens à aller au Nord-Ouest, je conclus que j'aurai bien fait de voter de l'argent pour construire des chemins de fer allant vers cette grande contrée.

Ma conclusion, M. l'Orateur, est celle-ci: Comme nous avons voté en 1872 pour la construction de ce chemin depuis Callander jusqu'à Port-Moody, à des conditions plus onéreuses pour les habitants du Nord-Ouest que les conditions actuelles, ou plutôt plus onéreuses pour les ressources que nous possédons cette contrée, pour faire face à nos obligations, je n'hésite pas à voter en faveur de la proposition actuellement devant la Chambre, lorsque je suis sûr que la grande contrée de l'ouest en bénéficiera, et que personne de mon comté n'en souffrira.

M. FERGUSON (Leeds et Grenville): Le député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) a nié une citation que j'avais faite, et j'aimerais à dire que je trouve l'extrait dont j'ai parlé à la page 196 des *Débats* (version anglaise) de cette année. Voici cet extrait:

Mais il a admis que bien que les attaques du parti libéral fussent mauvaises, elles n'attaquaient pas les attaques de la presse libérale. Quant à la presse libérale, il a trouvé des mots à peine assez forts pour exprimer qu'il désapprouvait sa conduite à l'égard du Nord-Ouest et à l'égard du chemin de fer. Or, M. l'Orateur, je ne suis pas responsable, et aucun de mes amis n'est responsable de tout ce qu'il plaît à la presse du Canada de dire. Je ne pense pas que les honorables messieurs de la droite aimeraient qu'on les fût responsables—au moins j'espère qu'ils ne l'aimeraient pas—de tout ce qu'il a plu à deux journaux de dire au sujet du Nord-Ouest ou relativement à d'autres questions publiques.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Est-il possible, M. l'Orateur, que nous ayons dans cette Chambre un monsieur possédant l'éducation qu'a mon honorable ami—

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: Un honorable monsieur a exprimé—

Sir RICHARD CARTWRIGHT: J'ai certainement droit, M. l'Orateur, de donner une explication personnelle, et de dire que l'honorable monsieur m'a attribué des paroles dont j'avais dit que M. Ives s'était servi, et il ne connaît évidemment pas assez la grammaire pour voir la différence.

M. l'ORATEUR: L'honorable monsieur est parfaitement dans l'ordre en donnant cette explication, mais je croyais qu'il allait plus loin.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Non, non; j'allais expliquer ce que j'avais dit.

M. l'ORATEUR: L'honorable monsieur est parfaitement dans l'ordre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je désire faire remarquer que ces paroles sont de l'honorable député de Richmond et Wolfe, et non pas de moi, comme l'honorable monsieur peut s'en assurer s'il veut bien lire les mots tels qu'ils sont.

M. RYKERT: Fi donc!

M. SCOTT: Je n'ai pas l'intention d'ennuyer la Chambre au sujet de ces résolutions, mais dans les quelques remarques que j'ai à faire, je vais m'efforcer de m'en tenir au sujet, c'est-à-dire à l'amendement de l'honorable député de Marquette (M. Watson).

Je dois dire que je n'ai pas été peu surpris lorsque cet honorable monsieur a cru de son devoir de voter contre les résolutions. Je croyais qu'un représentant d'une division du Manitoba ne pouvait être fidèle au mandat qui lui avait été confié, ne pouvait avoir dans l'avenir de sa province cette foi qu'il devrait avoir s'il votait dans ce sens. Je croyais, comme je le crois encore, que la prospérité présente et future de cette province dépendrait considérablement de la construction rapide du chemin de fer Canadien du Pacifique; et, comme l'un des représentants de cette province, je sentais que je devais à mon pays de voter en faveur de ces résolutions.

Je dois dire maintenant que, pour ma part, je sens que mon devoir est également de voter contre l'amendement de l'honorable député de Marquette, amendement qui s'adresse particulièrement aux représentants du Manitoba.

L'honorable monsieur dit, et l'honorable député d'Elgin-Est (M. Casey) également, que le chemin a été construit trop rapidement; et nous avons entendu les honorables membres de l'opposition répéter cela durant tout le cours de ce débat.

Nous avons entendu pour la première fois cette proposition lorsque ces résolutions ont été soumises à la Chambre. Avant cela, avons-nous jamais entendu autre chose que des louanges à l'adresse de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, parce qu'elle avait procédé avec autant de rapidité à la construction de cette ligne? Mais maintenant l'on dit que rapidité signifie augmentation du coût de construction.

Je soutiens cependant que la rapidité déployée dans la construction du chemin de fer canadien du Pacifique a plus contribué que quoi que ce soit à attirer l'attention du monde sur notre Nord-Ouest. Les populations de l'autre côté de l'Atlantique ont vu que l'on peut construire un chemin de fer plus rapidement sur le territoire canadien que sur aucune autre partie du continent américain; et cela doit les convaincre que, dans un pays où la construction de chemins de fer présente si peu de difficultés, il est facile d'exploiter le sol. Ceux qui murmurent aujourd'hui contre la construction rapide du chemin de fer canadien du Pacifique, ont été les premiers à murmurer il y a quelques années, parce que l'on apportait de la lenteur à le construire.

Aussitôt que la compagnie actuelle eût obtenu sa charte, les travaux de cette ligne furent poussés très rapidement. L'honorable député de Marquette doit se rappeler, j'en suis sûr, qu'avant que l'honorable ministre des chemins de fer eût visité le petit hameau du Portage-la-Prairie, en 1879—alors qu'avec le consentement de ses collègues, je n'en doute pas, il changea le tracé du chemin pour le faire passer à six milles de là, à travers le village—la population du Portage-la-Prairie voulait se transporter à six milles plus loin, pour se rapprocher de la voie ferrée. Mais quel a été le résultat de la conduite de l'honorable ministre dans cette circonstance? La population du village a doublé, de même que sa richesse. Lorsque l'honorable ministre des chemins de fer a visité de nouveau le village, tous les grits au cœur généreux lui ont serré la main; ces grits lui étaient si reconnaissants qu'ils l'ont fêté, lui ont donné des banquets ou le vin a coulé, et l'ont presque embrassé. Deux ans plus tard, ce qui n'est pas à leur crédit, disons-le, ils élurent l'honorable monsieur qui les représente actuellement, pour faire de l'opposition au gouvernement actuel et pour déprécier sa propre province afin de justifier le vote qu'il a donné sur cette question.

Quant aux griefs des cultivateurs et aux difficultés qui existent actuellement au Manitoba, j'admets qu'il y a beaucoup d'agitation; j'avoue aussi qu'il y a des plaintes, et que le plus tôt on remédiera à cet état de choses, le mieux ce sera pour la province et pour tout le Canada; mais je dois dire que l'on pourrait facilement redresser ces griefs si l'on prenait dans ce but les mesures convenables.

Je suis opposé, et je crois que tous les représentants de cette Chambre doivent être opposés à cet envoi fréquent de délégués auprès du gouvernement, au sujet de toutes les petites questions qui peuvent intéresser leurs commettants, et je crois qu'une bonne partie du succès dépend de la manière dont les gens exposent le sujet de leurs plaintes au gouvernement. Je crois que le gouvernement s'est toujours montré disposé à écouter les habitants de la province des prairies, et qu'il a montré qu'il désirait vivement et voulait faire tout en son pouvoir pour promouvoir les intérêts de toutes les parties du pays.

Relativement à cette agitation, je dis qu'elle a été dans une grande mesure provoquée par un certain nombre de ficelles—par des hommes qui n'ont pas à cœur les véritables intérêts de la province, mais qui travaillent pour leurs petites fins personnelles,—par des hommes hostiles au gouvernement actuel, et qui veulent faire avec cette agitation autant de capital politique que possible.

Je dois dire que le langage dont se sont servis plusieurs membres de cette convention de cultivateurs n'a pas été avantageux au pays; qu'il lui a été très nuisible. Il n'y a qu'une semaine, à une assemblée de cette union de cultivateurs, un monsieur a prédit que cette province devra avant dix ans se séparer de la Confédération. Ceci est à peu près aussi patriotique que d'autres paroles venant du même quartier.

Un autre monsieur—et je trouve ceci dans le *Free Press*, le journal grit, qui, cela va sans dire, doit dire la vérité—le président de l'union des cultivateurs, a dit :

Bien que les habitants de ce pays veuillent respecter la loi et s'y soumettre, c'est une question de pain et de beurre. Nous sommes tenus de vénérer le gouvernement impérial comme nous vénérions notre mère, et nous lui sommes loyaux avant tout, et les habitants de ce pays doivent savoir s'ils vont être les fils honorés d'un vieil empire où les enfants illégitimes d'une Confédération juvénile.

Un tel langage, venant d'un paroil quartier, doit avoir un grand poids auprès du gouvernement fédéral.

Quant à cette question de la limite de vingt ans, ou, comme l'appellent généralement ceux qui y sont opposés, la clause monopolisatrice de la charte du chemin de fer canadien du Pacifique, lorsque la charte fut discutée, les députés du Manitoba, qui appuyaient alors le gouvernement actuel, s'opposèrent à cette clause. On nous dit que la grande difficulté et la grande crainte qui existaient alors c'était que le chemin au nord du lac Supérieur, à tout égard, ne fût pas terminé à une époque rapprochée. Nous sentions que, bien qu'habitant le Nord-Ouest, à mille milles des autres parties du Canada, notre devoir de loyaux sujets était d'approuver la construction d'une ligne à travers le territoire canadien, et nous avons voté en faveur de la limite de vingt ans.

Pour montrer quel effet peut avoir cette agitation, je puis dire que lorsque la compagnie du chemin de fer appelé le Sud-Est obtint une charte de la législature locale, et que cette charte fut dévouée par le gouvernement fédéral, pour des raisons d'intérêt public, parce qu'elle était en conflit avec la charte du chemin de fer canadien du Pacifique, la population du Manitoba se souleva. Les élections fédérales eurent lieu en 1882, quelques mois plus tard, et l'on me dit qu'étant partisan du gouvernement, mes amis ne seraient pas assez nombreux pour former une garde de caporal, que je ne pourrais pas obtenir vingt votes dans toute la ville, que ma défaite était une chose décidée, à cause de ce désaveu. Je répondis que le gouvernement aurait manqué à sa parole s'il n'avait pas désavoué cette charte, que ceux qui pressaient le gouvernement de manquer à sa parole dans cette affaire seraient les premiers à le blâmer d'agir ainsi. Alors comme aujourd'hui, nous entendimes le même cri, à l'effet que tout le Manitoba était dans un état de révolution, que la population entière était opposée au gouvernement. Les réformistes amenèrent leurs hommes les plus populaires, et pour être doublement sûrs de réussir ils engagèrent un

M. SCOTT

conservateur à se présenter comme indépendant. J'obtins plus de votes que mes deux adversaires ensemble.

La petite agitation actuelle, je le crois et l'espère, aura un bon résultat pour la province; mais cependant je n'ai aucune sympathie pour des hommes qui font tout ce qu'ils peuvent pour nuire à leur pays tout en prétendant travailler dans son intérêt.

Je comprends que nous aurons maintenant au Manitoba le droit de construire des chemins de fer partout où il nous plaira de le faire; je crois que le gouvernement disposera, d'après leur mérite, des chartes qui lui seront soumises, et je puis déclarer positivement que les quatre-vingt-dix-neuf centièmes de la population de la province du Manitoba sont en faveur de l'abrogation de cette clause monopolisatrice de la charte.

Nous ne voulons pas envoyer tout notre trafic au chemin de fer du Pacifique américain, mais nous désirons donner tout le trafic possible au chemin de fer du Pacifique canadien, et nous avons tout lieu de croire que ce dernier, dès qu'il sera construit au nord du lac Supérieur, sera capable de soutenir la concurrence de n'importe quelle ligne américaine.

Je prétends en outre que ce n'est, réellement pas là un monopole, et que le gouvernement a, je crois, agi sagement en stipulant cette limite. Nous savons aujourd'hui que le chemin de fer du Pacifique canadien n'a pas eu autant de succès qu'on l'espérait; mais je crois que cette clause a été insérée dans le contrat pour fortifier la position du syndicat sur les marchés monétaires du monde, et lorsque ce bill sera passé, je crois que la compagnie sera en mesure de construire rapidement le chemin, nous donnant ainsi ce dont nous avons le plus besoin aujourd'hui dans la ville de Winnipeg, dans la province du Manitoba et dans le Nord-Ouest. Il nous faudra d'autres débouchés, et cela à une époque très rapprochée.

Je suis fortement en faveur du chemin de la Baie d'Hudson, et je crois fermement à la possibilité de cette route; je crois qu'en 1891, année où le chemin de fer du Pacifique canadien devait être terminé, en vertu de sa charte, nous aurons une ligne jusqu'à la baie d'Hudson, et que ces deux voies ferrées ne suffiront pas à transporter l'immense quantité de grains que nous aurons à expédier de cette contrée.

A mon avis, le gouvernement devrait faire tout en son pouvoir pour aider à la construction d'embranchements; et dès qu'une partie du pays est colonisée, on devrait y construire des chemins de fer, et chaque partie du pays de 25 à 30 milles alimentera une de ces lignes.

Le député de Perth (M. Trow) a soulevé cette objection, que l'on construit le chemin de fer canadien Pacifique à travers un pays stérile, et il prétend qu'on aurait dû suivre pour sa construction l'ancien tracé du nord. Eh, bien! je crois qu'une charte a été accordée, et qu'une extension de la charte a été demandée pour la construction d'une ligne à travers cette région, et sans doute qu'avant très peu d'années nous aurons un autre chemin se dirigeant vers les montagnes Rocheuses, au sud de la ligne-mère, de sorte qu'en ce qui concerne les chemins allant au sud et à l'ouest, nous aurons assez de voies ferrées; mais notre but principal est d'avoir un réseau de voies ferrées aboutissant à la ligne-mère.

Je n'emploierai pas davantage le temps de la Chambre à discuter cette question, mais je désire simplement rectifier ce qu'a déclaré l'honorable député de Marquette, et dire qu'il ne représente pas l'opinion de la population du Manitoba en votant contre les résolutions actuellement soumises à l'étude.

M. WATSON. Je désire quelques mots d'explication personnelle.

L'honorable monsieur a dit que je ne représente pas.....

M. RYKERT: L'honorable monsieur n'est évidemment pas dans l'ordre.

M. L'ORATEUR : Il demande de dire quelques mots d'explication. L'honorable monsieur n'a pas droit de répliquer. L'auteur seul d'une motion principale a droit de répliquer.

M. KIRK : Je ne retiendrai la Chambre que quelques minutes, vu que je désire simplement dire quelques mots en réponse à l'honorable député d'Inverness.

Pendant les deux dernières sessions, cet honorable monsieur a fait plusieurs longs discours, et le but de tous ses discours a été de faire rendre justice au Cap-Breton. Je suis heureux qu'il ait trouvé ce soir une raison de louer ce pays, et d'appuyer ce gouvernement parce qu'il rend justice au Cap-Breton, en votant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique \$30,000,000 pour construire une ligne jusqu'au Nord-Ouest. Il justifie ceci en répétant ce qu'a dit le chef du gouvernement, savoir, que ce vote ne coûtera pas un sou au pays; et il fait remarquer que le produit de la vente des terres du Nord-Ouest suffira pour payer l'intérêt de la dette contractée pour la construction de ce chemin.

Quels sont les faits? L'honorable ministre des chemins de fer a fait la déclaration suivante dans son discours au sujet des résolutions :

J'ai en mains un état indiquant le montant produit par les terres féodales, des *homesteads*, des préemptions, des ventes, des compagnies de colonisation, le bois, les pâturages, des minéraux et diverses recettes provenant du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et j'ai demandé à l'honorable ministre de l'intérieur de diviser ceci de manière à montrer, autant que possible, par comparaison, l'effet sur cette importante question du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Depuis le 1er juillet 1870 jusqu'au 30 juin 1880, période de dix années, nous avons reçu de toutes ces sources la somme de \$317,426; du 1er juillet 1880 au 31 décembre 1883, nous avons reçu \$3,672,836.

En réponse à ceci, M. l'Orateur, le chef de l'opposition a dit, et personne n'a jusqu'à présent contredit ni nié cette déclaration, que la somme payée durant cette période pour l'administration de cette contrée sous trois différents chefs—c'est-à-dire pour l'entretien des sauvages, \$3,096,000; la police à cheval, \$1,135,000; et terres fédérales, \$1,130,000—a été de \$5,571,000. Si ces chiffres sont exacts, et on ne les a pas contestés, j'aimerais à savoir où il prend l'argent pour payer l'intérêt que cet argent va lui coûter.

Je n'ai que peu de chose à ajouter.

Je crois que les deux partis politiques ont soutenu que l'on s'attendait à ce que ce chemin fût construit sans aucune augmentation de taxes pour les habitants du Canada. Ce chemin n'a-t-il pas déjà eu pour effet d'augmenter considérablement ces taxes? Pourquoi les taxes se sont-elles élevées de 17½ pour cent à peut-être 35? Pourquoi les choses nécessaires à la vie ont-elles été frappées d'un impôt? Pourquoi les pêcheurs du comté que l'honorable monsieur représente ont-ils à payer une taxe sur la farine de blé d'Inde et la fleur de farine, ainsi que sur toutes les autres choses nécessaires à la vie? N'était-ce pas pour fournir un revenu destiné à la construction de ce chemin?

Tout le monde sait qu'il était impossible de construire ce chemin aussi rapidement qu'on essaie de le faire sans augmenter la taxation. C'est pour cette raison, parce que, les taxes du peuple ont été augmentées, parce que si nous votions cette nouvelle augmentation de \$30,000,000 de la dette du Canada, les taxes qui pèsent sur le peuple devront nécessairement encore augmenter, que je me propose de voter contre les résolutions de l'honorable ministre des chemins de fer, et pour l'amendement.

M. BAKER (Victoria) : Je crois que l'on me pardonnera si je dis quelques mots. Il m'arrive très rarement d'ennuyer la Chambre, et je puis dire que je n'ai été empêché jusqu'à présent de parler que par la modestie innée et la défiance proverbiale du marin; mais je comprends qu'il est de mon devoir, vu que l'on a dit que ce chemin est construit pour la Colombie-Anglaise, de dire quelque chose avant qu'il ait atteint cette province.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention toutes les remarques des honorables membres du ministère, et j'ai écouté avec une

égale attention ce qu'ont dit les membres de l'opposition, et j'ai pu tirer des discours des deux partis des conclusions satisfaisantes pour m'engager à voter en faveur des résolutions.

Plusieurs raisons me portent à croire que les députés de la Colombie-Anglaise devraient voter pour ces résolutions; une de ces raisons, c'est que cela montre que l'administration actuelle a réellement l'intention de remplir ses engagements envers la Colombie-Anglaise. C'est aussi un fait digne de remarque que, dans tous les cas, quelle que soit la rapidité que l'on puisse apporter à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, il sera terminé pour le moins cinq ans plus tard qu'il n'avait été stipulé dans la première convention faite avec la Colombie-Anglaise. Je ne blâme pas le gouvernement actuel de ce retard, et je n'ai pas l'intention non plus de frapper ceux qui sont à terre; mais je dois dire que ce délai est dû principalement à l'apathie et à l'indifférence de l'administration qui a précédé celle que j'ai l'honneur d'appuyer.

Nous venons ici, chacun de nous, avec une triple mission—premièrement, pour représenter nos circonscriptions respectives; deuxièmement, les intérêts de la province dont cette circonscription fait partie; et enfin, bien que nous puissions peut-être dire avec plus d'exactitude premièrement, les intérêts de toute la Confédération.

Je considère que le chemin de fer canadien du Pacifique est construit non dans l'intérêt de la Colombie-Britannique, mais dans celui de tout le Canada.

L'honorable député de New-Westminster (M. Homer), un de mes collègues de la province de la Colombie-Britannique, a fait remarquer que le Canada entier sera surpris, et surpris très agréablement, lorsque le chemin atteindra la côte du Pacifique, de se trouver en communication avec 700,000,000 d'habitants, et que l'on ne saurait faire une estimation trop haute du commerce que le Canada recevra de la Chine, du Japon, des Indes, et des îles de l'Océan Pacifique.

Je pourrais ajouter qu'il sera très délicieux, je crois, pour les députés d'Ontario—pas tant pour ceux de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, ou de l'île du Prince-Édouard, mais pour ceux d'Ontario—et pour les habitants actuels du territoire du Nord-Ouest et du Manitoba, de pouvoir en quarante-huit heures se rendre en vue de l'eau salée, en allant vers l'ouest jusqu'à l'Océan Pacifique.

M. KIRK : S'ils vont vers l'est ils verront de l'eau salée.

M. BAKER : Il y a une autre raison pour que la Colombie-Britannique appuie, dans tous les cas, ces résolutions.

Depuis plusieurs années, la Colombie-Britannique a eu tous les désavantages de faire partie de la Confédération, sans en retirer aucun des avantages. L'opération du tarif seule a suffi, dans la Colombie-Britannique, pour faire pousser au peuple de cette province des clameurs au sujet de la lenteur apportée dans la construction du chemin, non pendant les deux ou trois dernières années, mais avant cela; de sorte que, lorsque le chemin sera terminé, nous serons en rapports plus intimes avec les provinces de l'est, et plus en état de profiter de quelques-uns des avantages qu'offrent les industries du pays.

Je ne retiendrai pas la Chambre, vu que tout le monde a hâte, je crois, d'avoir une division, et je ne désire pas particulièrement infliger à la Chambre des paroles de votre humble serviteur; mais je crois que, vu que nous sommes, autant que je puis voir, environ deux contre un, nous devons croire que le ministère a certainement pesé ces choses avec beaucoup plus d'attention que nous ne l'avons fait, ou qu'il ne nous est possible de le faire, et que nous devrions leur reconnaître une certaine somme de perspicacité.

J'appuierai de tout mon cœur les résolutions actuellement soumises à la Chambre, sans critiquer les opinions que pourront émettre ceux qui voteront contre ces résolutions.

L'amendement (M. Watson) est rejeté sur la division suivante :

Pour :
Messieurs

Allison (Lennox),	Geoffrion,	Mulock,
Armstrong,	Gillmor,	Paterson (Brant),
Auger,	Gunn,	Platt,
Blake,	Harley,	Ray,
Burpee (Sunbury),	Holton,	Rinfret,
Cameron (Huron),	Innes,	Scriver,
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Somerville (Brant),
Cartwright,	Jackson,	Somerville (Bruce),
Cassey,	King,	Springer,
Casgrain,	Kirk,	Thompson,
Catudal,	Lister,	Trow,
Charlton,	Livingstone,	Vail,
Cockburn,	McCraney,	Watson,
Davies,	McIntyre,	Weldon,
Fairbank,	Melnsa,	Wilson,
Fisher,	McMullen,	Yeo.—49.
Forbes,		

Contre :
Messieurs

Allison (Hants),	Farrow,	McGreery,
Amyot,	Ferguson (Leadset Gren),	McLelan,
Bain (Soulanges),	Ferguson (Welland),	McNeill,
Baker (Missisquoi),	Fortin,	Massue,
Baker (Victoria),	Foster,	Mitchell,
Beaty,	Fréchette,	Moffat,
Bell,	Gagné,	Montplaisir,
Belleau,	Gigault,	O'Brien,
Benoit,	Guirouard,	Orton,
Benson,	Gordon,	Pain,
Bergeron,	Grandbois,	Patterson (Essex),
Bergin,	Guilbault,	Pinsonneault,
Billy,	Guillet,	Pope,
Blondeau,	Hackett,	Pope,
Bossé,	Haggart,	Reid,
Bowell,	Hall,	Riobel,
Brecken,	Hawkins,	Robertson (Hastings),
Burns,	Hasson,	Ross,
Cameron (Inverness),	Hickey,	Royal,
Cameron (Victoria),	Home,	Scott,
Carling,	Hurteau,	Shakespeare,
Caron,	Jamieson,	Small,
Chapleau,	Kaulbach,	Sproule,
Cimon,	Kilvert,	Stairs,
Cochrane,	Kinney,	Taylor,
Costigan,	Kranz,	Temple,
Coughlin,	Labrosse,	Tilley,
Coursol,	Landry (Kent),	Tupper (Pictou),
Curran,	Langevin,	Tyrwhitt,
Cuthbert,	Lesage,	Valin,
Daly,	Macdonald (Sir John),	Vanasse,
Dawson,	McDonald (Cap-Breton),	Wallace (Albert),
Desaulniers,	Mackintosh,	Wallace (York),
Dekinson,	Macmillan (Middlesex),	White (Cardwell),
Dodd,	McMillan (Vau Renuil),	White (Hastings),
Dugas,	McCallum,	Wigle,
Dundas,	McDougald,	Williams,
Dupont,		Wood (Brockville)—112

ABSTENTIONS SIMULTANÉES :

Gouvernement.

Opposition.

Messieurs

Landry (Montmagny),	Bourassa,
Ives,	Campbell (Renfrew),
Bourbeau,	Réchar,
Méthot,	Bain (Wentworth),
Desjardins,	Robertson (Shelburne),
Robertson (Hamilton),	Sutherland (Oxford),
Wright,	Mackenzie,
Rykert,	Landorkin,
Quimet,	De St. Georges.

La motion principale étant proposée,

M. WELDON : On a beaucoup parlé du Nord-Ouest dans le cours de ce débat, et nous avons entendu des propositions émises par l'honorable député de Lisgar (M. Ross), par mon honorable ami d'Hastings-Est (M. White), ainsi qu'un rapport intéressant par l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Ferguson). J'espère que les vaines spéculations de ces honorables messieurs au sujet de l'avenir du pays se réaliseront, et que nous constaterons que les craintes que l'on avait n'étaient pas fondées.

M. BAKER (Victoria).

Mon honorable ami d'Hastings (M. White) a fait un éloge du Nord-Ouest, et prétendu que cela bénéficierait non-seulement à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, mais aussi aux provinces maritimes. Il n'a pas expliqué, et aucun orateur n'a jamais essayé d'expliquer comment nous, des provinces maritimes, nous allons bénéficier du chemin de fer du Pacifique canadien; mais nous devons nous rappeler que les provinces maritimes auront à payer leur part des impôts, puisqu'elles font partie du pays.

Durant la campagne qui eut lieu en faveur de l'établissement de la Confédération, il fut annoncé dans le Nouveau-Brunswick que Saint-Jean deviendrait le Liverpool du Canada, et l'on fit valoir comme l'une des principales raisons en faveur de la confédération, le fait que le commerce du Canada prendrait la route de nos ports des provinces maritimes.

La politique que le gouvernement annonce la première fois que la question du chemin de fer du Pacifique canadien fut soumise à cette Chambre—politique qu'il a énoncée de nouveau dans cette Chambre et dans le comité des chemins de fer—c'était qu'il voulait construire ce chemin entièrement sur le territoire canadien, sans aucun raccordement avec les chemins de fer américains; d'en faire une ligne transcontinentale entièrement sur le sol canadien, s'étendant d'un océan à l'autre, d'un port canadien sur le Pacifique à un port canadien sur l'Atlantique. Si c'était là la politique du gouvernement, et si l'on regardait comme avantageux, dans l'intérêt du Nord-Ouest et dans celui du Canada, que cette restriction fût faite, je ne vois pas pourquoi la même chose ne s'appliquerait pas aux provinces maritimes; et si cette politique est bonne dans le Nord-Ouest, je ne vois pas pourquoi elle ne serait pas également bonne appliquée à l'Est.

La ligne ne devait pas se raccorder aux chemins de fer américains, et le gouvernement avait annoncé que sa politique serait de diriger tout le commerce de transport vers le territoire canadien; or, je ne vois pas pourquoi cette politique ne s'appliquerait pas aux provinces maritimes, et pourquoi le port d'hiver du chemin de fer du Pacifique canadien ne serait pas sur le territoire canadien, sur la côte de l'Atlantique.

Le ministre des chemins de fer a avancé cela; mais il a aussi dit que les avantages qu'offre Portland, jusqu'à un certain point, l'emportent sur cette politique générale, et qu'en ce qui concerne l'Est, il sera justifiable de se départir de cette politique. Je maintiens que, pour ce qui regarde les provinces maritimes, nous avons droit d'exiger du gouvernement qu'il promette de leur assurer qu'en autant qu'il a un contrôle sur cette compagnie, les ressources de cette dernière seront affectées à l'établissement de communications avec les ports de nos provinces, et qu'ainsi l'on remplira les promesses que l'on avait faites, de fournir au commerce du Nord-Ouest un débouché par les ports atlantiques du territoire canadien.

Nous avons dans les provinces maritimes des ports qui offrent tous les avantages voulus pour l'expédition. Le premier port que je mentionnerai est celui de Saint-André. Il est libre durant toute l'année et très favorable à l'expédition.

Nous avons ensuite le port du comté que j'ai l'honneur de représenter, le port de Saint-Jean, qui est très propre à cette fin.

Je me rappelle qu'il y a vingt-trois ans, la première fois que les navires de la ligne Allan vinrent à Portland, ils ne pouvaient obtenir un chargement à Portland, et qu'ils étaient obligés de venir à Saint-Jean charger ou décharger une partie de leur cargaison, puis de retourner à Portland pour compléter leur cargaison et prendre les malles canadiennes, qu'ils transportaient de l'autre côté de l'Atlantique. En égard aux facilités qu'offre ce port, aux améliorations du havre, aux connaissances qu'ont nos pilotes, au commerce

considérable qui s'y fait, et à l'importance de la navigation, je crois que ce port présente toutes les facilités requises.

Les objections que l'on faisait au sujet de la Baie de Fundy sont presque complètement disparues. L'année dernière, un grand nombre de steamers ont pris une cargaison dans ce port, et tous, sans une seule exception, à toutes les époques de l'année, ont abandonné la route du golfe.

Nous avons aussi le port d'Halifax, un des plus beaux—je puis presque dire le plus beau—du monde, dans lequel j'allais dire que toute la flotte anglaise pourrait sûrement entrer. C'est aussi l'un des ports les plus rapprochés de l'Europe.

L'honorable ministre des chemins de fer a dit, il y a quelque temps, qu'il espérait qu'un jour viendrait où l'ancien prestige de Louisbourg revivrait, et que ce magnifique port qui a attiré l'attention de la France, il y a un si grand nombre d'années, et qui est égal sous plusieurs rapports à n'importe quel port du continent, pourrait aussi devenir port d'hiver pour le terminus du chemin de fer canadien du Pacifique.

Il me semble, M. l'Orateur, qu'il est du devoir du gouvernement de faciliter et d'encourager le commerce. Si nous jetons les yeux de l'autre côté de la frontière, nous voyons les villes de Baltimore, de New-York et de Boston rivaliser entre elles dans leurs efforts pour offrir des facilités, afin d'attirer dans leurs ports le commerce de l'Ouest.

Il me semble, M. l'Orateur, que pour ce qui nous concerne, il est du devoir du gouvernement, et du devoir de la compagnie dans ses rapports avec le gouvernement, d'employer les ressources que lui fournit le gouvernement à établir une communication avec les ports des provinces maritimes, et de donner par là à ces provinces l'avantage d'avoir un terminus de ce chemin.

Cette question a déjà été étudiée par la population des provinces maritimes, et elle commence à s'agiter à ce sujet. Je signalerai à l'attention de la Chambre certaines résolutions adoptées par le conseil de ville d'Halifax, et dont des copies ont, je suppose, été envoyées aux députés des provinces maritimes. Ces résolutions ont été adoptées en janvier dernier, et en voici une partie qui a trait au terminus du chemin de fer canadien du Pacifique :

Considérant que le conseil a appris que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a l'intention d'établir son terminus atlantique d'hiver à un port américain, et

Considérant que bien que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique soit, dans un sens, une corporation privée, qui, dans des circonstances ordinaires, aurait le droit d'établir son chemin de manière à assurer aux actionnaires de la compagnie la plus grande somme de profits possible, elle a d'un autre côté entrepris un grand ouvrage national dans le but d'établir et de consolider les diverses parties de la Confédération, et

Considérant que le fait que le gouvernement et le parlement du Canada ont donné à la compagnie une aide excessivement grande pour son entreprise démontre clairement que la compagnie, en construisant et en achevant son chemin, exécute des travaux regardés comme une grande nécessité publique, et qui auraient été faits par le gouvernement si l'on n'eût trouvé aucune compagnie capable et désireuse de les entreprendre; et

Considérant que le refus de la part du gouvernement et du parlement du Canada de permettre qu'un tronçon intermédiaire du grand chemin inter-océanique fût établi temporairement dans un pays étranger, indiquait une détermination ferme que le chemin de fer canadien du Pacifique devait être sur tout son parcours une ligne purement canadienne; et

Considérant que l'établissement sur le territoire américain du terminus atlantique d'hiver du chemin serait une atteinte beaucoup plus grande au caractère national de l'entreprise que l'utilisation temporaire des lignes américaines au sud du lac Supérieur, entre le Saint-Sauveur et Manitoba; et

Considérant que les provinces maritimes, dont la population a fortement contribué à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, ont droit d'en retirer l'avantage comparativement léger que leur offrirait le terminus oriental d'hiver de notre grande voie ferrée inter-océanique à un port situé dans notre territoire; il est

Résolu: Que dans l'opinion du conseil, l'établissement projeté du terminus atlantique d'hiver du chemin de fer canadien du Pacifique à un port étranger constituerait une violation directe des principes énoncés et appliqués par le gouvernement et le parlement au sujet du chemin autour du lac Supérieur, et causerait un tort irréparable à la population des provinces maritimes, et que c'est pour le gouvernement du Canada un devoir impérieux de prendre les mesures qu'il jugera

nécessaires pour assurer l'établissement du terminus oriental d'hiver de notre grand chemin de fer inter-océanique à un port situé dans notre territoire.

Voilà, M. l'Orateur, les résolutions adoptées par la ville d'Halifax. Elles sont approuvées par la ville de Saint-Jean et par la ville de Québec.

Comme nous l'avons appris des membres du gouvernement, en ce qui regarde Québec, les députés de cette province semblent avoir atteint leur but.

Pour ce qui est des provinces maritimes, on prétendra que le commerce prendra toujours la direction du port le plus rapproché, et que Portland et Boston offrent des avantages qui attireront le commerce dans ces dernières villes. Mais il y a à avoir le terminus sur le territoire canadien, des avantages relativement aux règlements de la douane et à d'autres questions, qui font plus que contrebalancer les avantages qu'offrent les ports américains.

Au Nouveau-Brunswick, nous construisons des chemins de fer, et, pour communiquer avec l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup, et avec Saint-Jean, le Nouveau-Brunswick offrira des facilités qui, avec l'encouragement du gouvernement, permettront à cette compagnie d'avoir un terminus à l'un des ports que j'ai mentionnés.

Je ne parle pas en faveur d'aucun port en particulier, bien que mes préférences soient pour la ville que je représente; mais la compagnie pourrait choisir n'importe lequel de ces ports, et les provinces maritimes consentiraient volontiers à approuver son choix.

Les honorables membres de la droite nous ont beaucoup parlé de patriotisme, et vu la position des provinces maritimes, je crois que nous avons le droit de faire appel à ce patriotisme dont les honorables membres aiment tant à parler, afin que la tête de ligne est du chemin de fer du Pacifique soit fixée dans les limites de la Confédération et non dans un endroit où flotte un drapeau étranger.

Sans retarder plus longtemps les travaux de la Chambre, je me permets de proposer l'amendement suivant :

Que tous les mots après "que" dans la dite motion soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: "les dites résolutions soient renvoyées au comité général avec pouvoir de prescrire, comme condition des avances proposées, que tant qu'une partie quelconque des dites avances, ou de l'intérêt sur celles, resteront impayés, aucune des ressources de la compagnie ne devront servir à acquérir des intérêts dans des chemins de fer ou des obligations de chemins de fer dans les Etats-Unis en vue d'y fixer la tête de ligne de l'Atlantique.

M. MITCHELL: Je n'avais pas l'intention de prendre la parole à propos de cette question, bien que c'en soit une des plus importantes dont le parlement ait eu à s'occuper depuis plusieurs années. Comme je voyais que l'on se montrait si disposé à parler, des deux côtés de la Chambre, et que des membres désiraient faire connaître leurs opinions, j'ai cru qu'il était beaucoup plus convenable d'écouter ceux qui avaient acquis une expérience pratique de la chose, et de voter lorsque l'occasion en serait venue, plutôt que de faire perdre le temps de la Chambre quand d'autres étaient beaucoup mieux préparés que je ne le suis à parler sur ce sujet.

Si j'ai gardé ce long silence, ce n'est pas que je n'aie pas compris l'importance de la question; mais j'ai cru que sur une question aussi importante que celle-ci, qui concerne la grandeur future de ce pays, et que les Canadiens envisagent avec espoir et satisfaction, il serait préférable, pour moi, de laisser ceux qui connaissent bien le sujet exprimer leurs opinions.

Il y a une demi-heure, je n'avais pas l'intention de parler sur ce sujet, mais il a été soulevé une question qui concerne de près et d'une façon spéciale les provinces maritimes. Et c'est parce que l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon), a voulu retarder la décision de cette question en proposant un amendement qui semble avoir été dicté par l'esprit de parti—je ne dirai pas qu'il a été proposé dans le but de faire donner un vote de parti, mais on est porté à le croire—c'est

pour cela qu'en ma qualité de député des provinces maritimes, je désire exprimer mes opinions en répondant à l'honorable préopinant.

Quelle est la portée des résolutions ? Quelle en est la substance ? C'est que de grands travaux ont été commencés par le peuple canadien et que l'on demande une somme d'argent pour aider à les achever ; et une des fins que l'on se propose en entreprenant ces travaux, c'est l'achèvement d'une ligne qui nous mettra en communication avec l'océan Pacifique et les îles qui en dépendent.

La question a été traitée à fond et avec habileté par ceux qui l'ont présentée à la Chambre ; je veux parler des honorables membres du gouvernement. Le ministre des chemins de fer, avec cette abondance de détails qui caractérisent toujours les discours qu'il prononce en parlement, avec ces arguments qui convainquent et qui devraient convaincre tous ceux qui l'écoutent ou qui le lisent, avec cette fermeté qui est le caractère de tous ses actes, a exposé les opinions du gouvernement devant cette Chambre et devant le pays, d'une manière qui m'a convaincu de l'opportunité qu'il y a d'appuyer les résolutions qu'il a présentées. Je dois dire que la manière d'argumenter que l'on a adoptée et la ligne de conduite suivie par les deux partis de la Chambre, diffèrent d'une façon très sensible. De ce côté-ci de la Chambre, on a montré de la modération et l'on a apporté des arguments ; tandis qu'un grand nombre des membres de la gauche qui ont prononcé des discours—je le regrette profondément—ont parlé de façon à discréditer la réputation et le caractère d'hommes sur qui le pays a aujourd'hui les yeux fixés, hommes que l'on regardera avec orgueil et satisfaction quand ces travaux gigantesques seront achevés. Ces hommes, je le dis, ont été attaqués dans leur réputation d'une façon qui n'est pas digne de la discussion et qui n'honore pas ceux qui ont lancé ces attaques.

Je ne me propose pas de parler en détails de ce grand projet, à cette phase avancée du débat, et à cette heure avancée de la soirée. Mais, au point de vue des provinces maritimes, je dis que les remarques de l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Weldon) ne sont pas approuvées par la province d'où je viens, et à laquelle j'appartiens. Je connais bien les sentiments et les opinions de ma province natale. Au moins, je connais les désirs des habitants de cette province, tout aussi bien que l'honorable membre qui a proposé l'amendement. Et puisqu'il parle en sa qualité de député des provinces maritimes, qu'il donne ses opinions comme député de la grande métropole commerciale du Nouveau-Brunswick, et qu'il énumère les facilités et les avantages que les ports des provinces maritimes offrent pour la création—comme il le dit—d'un port d'hiver, je lui dirai que, d'après moi, il n'exprime pas les idées de la nombreuse population qui habite les bords de la mer. Il parle de la création de ports d'hiver et dit que l'on devrait demander à ceux qui viennent aujourd'hui demander l'aide que ce parlement va donner—acte que le pays va sanctionner—d'assurer la création de ports d'hiver dans ces provinces. Je lui dirai, M. l'Orateur, que la nature crée des ports, et que c'est la plus grande absurdité du monde de parler de la création de ports d'hiver. Le Tout-Puissant les a créés, la nature les a mis où ils sont, et le commerce choisira ceux qui sont les plus avantageux à l'expédition des marchandises. Quoi que fasse le parlement, nous ne pouvons pas faire disparaître les distances ni l'espace ; et comme chaque mille de chemin augmente les frais du trafic qui y passe, si la situation du port relativement à la distance et à la proximité des marchés où les produits doivent être expédiés, ne permet pas qu'il y ait compétition avec des ports qui en sont plus rapprochés, je dis que tous les avantages que le gouvernement pourrait donner n'amènerait pas le commerce à prendre cette direction et à lutter contre les obstacles naturels qui se rencontreraient sur sa route.

Mon honorable ami parle de la question de faire des ports d'hiver de Saint-Jean et d'Halifax. Il dit que l'on ne devrait

M. MITCHELL

pas dépenser d'argent pour permettre à ces hommes qui se sont associés pour exécuter cette entreprise, de prolonger leur ligne jusqu'aux ports américains. Ce ne sont pas ces hommes, ce n'est pas la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui décidera d'où devront être expédiées les exportations du Nord-Ouest. Si, étant marchand de Winnipeg ou de Toronto, je désire expédier mes produits en Europe, supposez vous que je permettrais au Grand-Tronc ou au chemin de fer canadien du Pacifique de me dicter de quel port je devrais les expédier ? Je les expédierai du port où l'on imposera le fret le moins élevé ; je les expédierai du port le plus rapproché du marché ; je les expédierai du port qui offrira le plus d'avantages pour les expéditions aux marchés européens ; enfin, je les expédierai du port où l'on pourra me donner mon assurance et mes steamers au taux le moins élevé possible. C'est sur cela que se guidera le commerce de ce pays ; c'est ce qui fixera la direction que devront prendre les marchandises que l'on expédiera de notre territoire de l'ouest. Je désire ardemment voir s'établir des ports dans les provinces maritimes. Je désire que les grands et magnifiques ports de mer soient utilisés dans cette grande entreprise ; je désire que l'on puisse en faire les grands débouchés et les entrepôts du commerce de ce pays, et cela au moyen de cette entreprise et d'autres entreprises canadiennes créées avec les capitaux canadiens.

Mais nous n'irons pas nuire à une entreprise de ce genre en demandant, avant d'accorder cet argent, que l'on insère, dans ces résolutions, une clause en vertu de laquelle les exportations qui se feront par cette voie devront être expédiées d'un port particulier des provinces maritimes.

Quel effet produira l'adoption de l'amendement de mon honorable ami ? En étant adopté, donnera-t-il un port d'hiver à mon honorable ami plus sûrement que s'il ne l'était pas ?

Non, M. l'Orateur ; nous ne pouvons pas fixer l'endroit d'où peuvent se faire les expéditions. Les expéditeurs utiliseront chaque débouché, et le but que se proposeront ceux qui sont occupés à créer ces grands moyens de communication, sera de trouver l'endroit le plus rapproché d'où l'on pourra faire les expéditions. Si l'on constate que l'on peut expédier les marchandises à meilleur marché d'Halifax ou de Saint-Jean que de Portland, New-York ou Boston, c'est là que sera fixé le port ; mais si l'on constate qu'un habitant de Winnipeg, de Chicago ou de tout autre endroit de l'ouest peut expédier ses marchandises, par New-York, Baltimore, Philadelphie, ou Portland, à meilleur marché que par Halifax ou Saint-Jean, vous pouvez compter qu'il y enverra ses produits. J'aurais tort et je manquerais aux règles parlementaires si je disais que le but de cet amendement n'est pas avantageux au Canada ni à cette grande entreprise. Je dis, néanmoins, que le but de cet amendement est de nuire à l'adoption de ces résolutions ; car, s'il est adopté, il aura le résultat d'arrêter l'exécution du projet que nous nous proposons de réaliser depuis des semaines, et d'empêcher l'achèvement de ces travaux comme on le désire, d'après les opinions exprimées en cette Chambre.

Je ne veux pas prolonger cette discussion ; je dirai seulement que quant aux provinces maritimes, elles sont résolues de laisser les faits se dessiner, et démontrer si oui ou non, l'on peut faire des ports d'hiver des ports canadiens, pour l'expédition des produits de l'ouest. Je désire qu'il en soit ainsi. Je suis persuadé que le gouvernement et le parlement désirent qu'il en soit ainsi.

Qu'ont-ils fait ? Ils ont commencé par fixer un éleveur à Halifax, et je ne doute pas que si l'on fait preuve du même esprit d'entreprise et si l'on aide, comme on le fera, à construire des éleveurs à Saint-Jean, une certaine partie du trafic sera expédiée de ces ports. Mais n'allons pas nuire au projet que le gouvernement a soumis à l'étude de la Chambre ; n'allons pas en arrêter la réalisation dans le but de permettre à mon honorable ami de présenter une résolution qui démontrera qu'il a certains in-

terêts à faire connaître, à ceux qu'il représente, les moyens d'expédition, et cela, simplement parce que ce sont des ports canadiens.

Je me suis levé simplement pour exprimer mon opinion au sujet de ce que je sais être les désirs des habitants des provinces maritimes. Je ne doute pas qu'ils désireraient établir ces ports dont certains honorables membres ont tant parlé; mais, M. l'Orateur, ils ne peuvent pas combattre la nature; ils ne peuvent pas s'opposer aux lois naturelles. Si l'on peut établir des ports d'hiver dans les provinces maritimes, je suis sûr que le gouvernement emploiera tous les moyens en son pouvoir pour utiliser les ports que nous avons. En terminant, je dirai simplement que je ne crains pas le résultat du vote que l'on prendra sur la motion de mon honorable ami. Je suis sûr que la grande majorité des députés des provinces maritimes votera contre cet amendement; ce qui empêchera mon honorable ami de détruire et d'embarrasser le grand projet que la Chambre étudie depuis quelque temps.

M. KING: Je dois réclamer l'indulgence de la Chambre pendant quelques instants pour exprimer mes opinions relativement à la question que l'on discute maintenant. L'amendement proposé par mon honorable ami le député de la ville et du comté de Saint-Jean, concerne spécialement les intérêts de la province d'où je viens, ainsi que ceux des provinces maritimes en général. J'espère que je ne m'exposerai pas à être accusé de manquer de patriotisme si, dans les quelques observations que je ferai, je ne parle qu'au point de vue des provinces maritimes. A cette séance et aux séances pendant lesquelles on a discuté cette question, j'ai écouté avec beaucoup de patience les discours prononcés par d'honorables députés représentant des comtés de la province du Manitoba et les intérêts du Nord-Ouest. Je dois dire que je suis fier de la loyauté montrée par ces hommes, qui défendent noblement les intérêts des provinces qu'ils représentent, et je demande le même droit pour faire valoir les réclamations et les intérêts de la partie du pays d'où je viens.

J'ai été surpris de la ligne de conduite suivie par l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell), lorsqu'il a traité cette question ce soir. L'honorable membre me pardonnera, si je dis que, d'après moi, il n'a pas bien compris la portée de cet amendement. Il ne renferme aucune disposition qui oblige la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique d'utiliser des ports quelconques sur le territoire canadien. Si je comprends bien l'amendement, il ne dit rien de plus que ceci: relativement au prêt de \$30,000,000 fait à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sur les fonds appartenant au peuple du Canada, cette compagnie n'en emploiera aucune partie à l'établissement d'une tête de ligne dans un pays étranger, avant qu'elle ne l'ait payé.

M. FOSTER: Aucune partie de ces fonds?

M. KING: Aucune partie des fonds de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Je ne pense pas que l'amendement stipule que l'on exige que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique choisisse un port dans les provinces maritimes.

Maintenant, j'ai l'intention de parler brièvement de quelques remarques faites par l'honorable député de King, N.B. (M. Foster), il y a quelques jours, lorsqu'il a traité cette question importante devant la Chambre. Je suis certain qu'en prononçant ce discours, qui a duré environ trois heures et demie, l'honorable membre a causé beaucoup de plaisir au nombreux auditoire qui se trouvait à la Chambre dans cette circonstance. Mais je n'ai pu m'empêcher de penser, en entendant ses remarques, qu'il était malheureux pour lui que, vu sa facilité d'élocution, il eût consacré si peu de temps à étudier cette question avant de la traiter. On me pardonnera si je suggère, à l'honorable membre, la prochaine fois qu'il devra traiter une question de ce genre, de

l'examiner pendant deux heures et demie, et d'employer l'heure qui restera à prononcer son discours.

L'honorable membre a jugé à propos de nous ramener à l'époque qui a précédé la confédération des provinces, et, en le faisant, il nous a dit qu'il était alors jeune garçon et qu'il fréquentait l'école du district où il demeurerait. Il nous a parlé de ses aspirations de jeunesse, de ses rêves et de l'ambition qu'il avait de devenir citoyen d'un grand pays. Il nous a dit que ses désirs et les désirs des jeunes gens du pays s'étaient trouvés réalisés par la confédération.

Eh bien! il peut arriver qu'il en ait été ainsi. J'avoue que nous, habitants des provinces maritimes, pensons que ce projet n'a pas pris naissance dans une école commune. Nous pensons que le désir d'unir les provinces a plutôt pris naissance dans une école politique; et aujourd'hui, il existe une opinion grandement répandue dans les provinces maritimes: c'est que ceux qui faisaient partie de cette école et à qui étaient confiés nos intérêts, portaient un fardeau un peu trop lourd, et que s'ils devaient recommencer cette œuvre, ils travailleraient plus dans nos intérêts qu'ils l'ont fait à cette époque. Mais, M. l'Orateur, l'honorable député de King devrait être content, aujourd'hui, puisque dans cette confédération nous n'avons pas seulement les provinces du Haut et du Bas-Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, mais le grand Nord-Ouest.

Et j'ai remarqué qu'il parlait de ce pays comme d'un pays dont il est presque impossible de fixer les limites. Je ne sais pas ce qu'il a voulu dire. Jette-t-il les yeux sur ce grand territoire de l'Alaska? Est-il possible qu'avant la prorogation de cette Chambre, l'honorable membre propose la nomination d'une commission qui devra examiner la possibilité de nous annexer ce territoire, pour que nous ayons un territoire dont il sera impossible de fixer les limites? A voir la façon dont l'honorable membre a parlé de la Confédération, on serait naturellement porté à supposer que le peuple des provinces maritimes est tout à fait content du résultat de l'union.

Or, en ma qualité de représentant d'un comté du Nouveau-Brunswick, je n'hésite pas à dire que s'il est une chose sur laquelle s'accorderait, je crois, la grande majorité des habitants des provinces maritimes, qui appartiennent aux deux nuances politiques, c'est que, en ce qui concerne plus immédiatement leurs intérêts, la Confédération a été un insuccès des plus complets.

M. MITCHELL: Point du tout.

M. KING: Je vais plus loin et je dis que si la Confédération n'a pas réussi, en ce qui concerne les intérêts des provinces maritimes, je prétends que cela provient de ce que l'on exprime souvent l'opinion que nous devrions avoir un grand pays, idée qui s'est emparée du cerveau de l'honorable député de King.

L'honorable membre oublie, je crois, que nous avons un grand pays dans les provinces maritimes; que nous avons des millions d'acres de terre qui attendent des bras pour les cultiver; il oublie que cela pourrait nous satisfaire, sans que nous fussions obligés d'avoir un pays qui s'étendit des frontières des Etats-Unis au pôle nord.

L'honorable député de King va plus loin et dit que nous étions tenus de construire le chemin de fer canadien du Pacifique. J'admets que nous étions tenus de le construire, mais non de l'achever en 1886. D'après ce que j'ai compris du contrat négocié en 1881, le chemin devait être terminé en dix ans, soit, en 1891; mais il dit que nous avons fait concevoir de plus grandes espérances au peuple. Qui a fait concevoir de plus grandes espérances au peuple? J'aimerais demander à l'honorable membre, si les habitants du comté qu'il représente ont conçu des espérances tellement grandes qu'ils ont cru que le chemin de fer canadien du Pacifique serait achevé en 1886, et si oui, l'honorable membre lui-même est seul responsable de les avoir fait concevoir. Il

dit qu'il est dans l'intérêt du Canada que le chemin soit achevé à la fin de 1885, et que :

Dans des centaines de mille résidences, en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, on est assis, ce soir, au coin du feu, et l'on cause de cette courageuse Confédération canadienne qui, avec ses 4,500,000 habitants, a entrepris de réunir toutes ses provinces en construisant un chemin de fer de 3,000 milles de longueur. On lit les documents répandus par ce gouvernement et au moyen de cette même organisation de chemin de fer. Et la pensée de ces gens, leurs sentiments et leurs sympathies se tournent vers ce pays du Canada comme vers un champ avantageux à l'immigration; ils regardent le Canada comme un pays dont les habitants sont remplis d'énergie, d'esprit d'entreprise, comme le démontre le fait même qu'ils ont entrepris ces travaux gigantesques et promis de les achever en 1886.

Qui a promis aux gens assis au coin du feu en Angleterre, en Irlande, et en Ecosse, que le chemin serait achevé en 1886? Le parlement du Canada le leur a-t-il promis? Espérait-on nous voir prendre un intérêt beaucoup plus grand aux vœux, aux sentiments et à la prospérité de ceux qui habitent l'autre côté de l'océan, que l'intérêt que nous prenons à ce qui concerne nos compatriotes?

Nous avons le droit d'examiner cette question à un point de vue tout à fait différent. Je ne crois pas qu'il soit du devoir de ce parlement de jeter les yeux de l'autre côté de l'océan et de consulter les désirs de gens qui, autant que nous sachions, ne traverseront peut-être jamais l'Atlantique.

L'honorable membre s'est mis à donner les raisons qui devraient nous porter à faire ce prêt de \$30,000,000 au chemin de fer du Pacifique canadien, et en lisant son discours aussi attentivement qu'il a lu celui du chef de l'opposition, je vois qu'il ne donne que deux raisons, dont l'une à laquelle j'ai fait allusion, et dont l'autre est de même nature, lesquelles comportent que l'achèvement de ce chemin, dans un an et demi, favorisera l'immigration; et que le fait d'en retarder l'achèvement pendant cinq ou six ans mettrait en danger les intérêts du pays sous ce rapport. Je ne partage pas l'opinion exprimée ici par l'honorable membre. Il me semble que si ce soir il y a en Angleterre, en Irlande et en Ecosse des gens assis au coin du feu, suivant les efforts des habitants de ce pays, ils seront plus intéressés en voyant le gouvernement adopter un système d'économie qui, s'ils viennent s'établir dans cette contrée, leur donnera la garantie qu'ils ne seront pas soumis aux lourds impôts qui les écrasent dans leur propre pays.

La construction d'un chemin de fer dans ma province a beaucoup contribué à aider un grand nombre de nos compatriotes pauvres à gagner leur vie; mais s'il avait été construit avec hâte, on n'en aurait pas retiré autant de bénéfices. Certaines personnes ont pu se plaindre que l'on n'avait pas fait des progrès suffisants. Mais, en général, je suis convaincu que les bénéfices que notre peuple a retirés ont été beaucoup plus grands, dans plusieurs comtés sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, que si ce chemin de fer avait été construit avec la hâte excessive avec laquelle on pousse aujourd'hui les travaux du chemin de fer canadien du Pacifique. Ce que l'on peut appliquer à ce cas, on peut doublement l'appliquer au Nord-Ouest. Tous les membres qui ont traité ce sujet, ont admis que le vaste Nord-Ouest doit devenir un grand pays et qu'il ne sera jamais, ou en tout cas, qu'il ne sera pas de sitôt un pays manufacturier. Je le demande à ces honorables membres: ne serait-il pas dans l'intérêt des habitants du Nord-Ouest que l'on apportât moins de hâte à construire ce chemin, puisque alors l'on ne serait pas obligé de faire venir des États-Unis une grande partie des provisions, et que le colon du Nord-Ouest retirerait les plus grands avantages de la construction du chemin pendant un plus grand nombre d'années. Ce qui s'applique aux gens qui habitent aujourd'hui ce pays, s'appliquera également à ceux qui l'habiteront demain. Le résultat produit par cette construction rapide sera que, dans un an et demi, avant que l'on ait fait deux récoltes, toutes les dépenses seront faites, et le marché local, qui constitue un des si grands objets de la politique nationale, s'établira au Nord-Ouest comme dans un centre.

M. KING.

Relativement à l'immigration, il me semble que les gens qui sont sur le point de quitter leur pays dans le but d'améliorer leur condition, compareront naturellement les dettes publiques des différentes contrées ouvertes aux immigrants. Jusqu'aujourd'hui, la plus grande partie des immigrants a été attirée aux États-Unis, et tandis que la dette de nos voisins a été réduite à \$30 par tête, la nôtre sera bientôt portée à \$50 par tête. N'est-il pas raisonnable de supposer que lorsque des gens intelligents examineront cet état de choses, ils seront plus encouragés à aller s'établir au sud de nos frontières plutôt que d'aller tenter fortune au Nord-Ouest.

L'honorable député nous a dit qu'il était parfaitement convaincu que la garantie offerte par le chemin de fer canadien du Pacifique était tout à fait suffisante.

Je n'ai pas l'intention de dire quoi que ce soit relativement aux hommes qui composent la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Je les connais très peu, et je n'ai pas le droit, en ce qui me concerne personnellement, de m'immiscer dans les affaires qui les regardent particulièrement. Mais en traitant cette question, je me propose de l'envisager au point de vue d'un homme qui représente le Nouveau-Brunswick, en tenant le gouvernement actuel responsable du système adopté pour exécuter cette grande entreprise. Je n'ai pas l'intention d'envoyer la Chambre en mentionnant le nombre d'articles compris dans l'exposé de l'honorable député de King, lesquels forment environ \$121,000,000, et qui, d'après ce qu'il dit, constituent une garantie suffisante pour le prêt de \$22,500,000; il oublie que \$22,500,000 n'étaient pas tout le montant du prêt, mais qu'il y avait, en outre, \$7,500,000, soit, en tout, \$30,000,000. Il y a, néanmoins, un article sur lequel je me propose d'attirer l'attention. Il dit :

En conséquence, lorsqu'ils viennent demander à emprunter \$22,500,000 et qu'ils offrent des garanties valant \$141,147,953—car j'ajoute les \$30,000,000 de capital-actions, au taux de 60 pour 100 ce qui fera \$21,000,000 de plus—je crois que la garantie est suffisante.

Or, je crois que j'étais justifiable de parler comme je l'ai fait en commençant, lorsque j'ai dit que l'honorable membre avait manqué d'examiner cette question avant de la traiter. En outre, je suis certain que lorsqu'il aura revu son discours et étudié plus attentivement la question, il ne prétendra pas dire que, dans le cas où cette compagnie serait incapable de rembourser cette somme de \$30,000,000 au peuple de ce pays, et dans le cas où ce chemin deviendrait la propriété du peuple du Canada, il attacherait une très grande importance à une garantie de \$35,000,000 de capital-actions, ce qui, dans ces circonstances, ne serait rien de plus que l'actif d'une compagnie en banqueroute. J'espère qu'il n'en sera jamais ainsi. J'espère que les hommes qui obtiendront ce montant considérable pourront—et je crois qu'il est dans l'intérêt du peuple de ce pays qu'ils en soient capables—j'espère, dis-je, qu'ils pourront le rembourser. Mais je pense que l'honorable membre attache trop d'importance à cette légère somme, à cette somme insignifiante de \$21,000,000, qui contribue à réaliser son chiffre de \$141,000,000. Je suis sûr qu'il y a, dans ce pays, plusieurs cultivateurs, pour ne pas parler des industriels intelligents, qui savent quelle valeur il faut attacher à une garantie dans un cas de cette nature.

Mais l'honorable membre va plus loin. En supposant que le chemin deviendrait la propriété du gouvernement, nous avons toutes les preuves possibles, dit-il, pour nous porter à conclure que ce serait un placement productif. Et comment tente-t-il de prouver son énoncé? Par les états de la compagnie qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre, lesquels, je n'en doute pas, sont exacts. Je vous prouve, dit-il, qu'il y a deux ans, les revenus ont été de tant de millions, et, l'année dernière, ils ont été de \$5,000,000 en chiffres ronds; et je crois qu'il porte à près d'un million de dollars les revenus nets réalisés pendant neuf mois; et partant, c'est un excellent placement. Or, en toute justice,

l'honorable membre aurait dû dire que, dans le même état qui donne ces chiffres, il est clairement prouvé que plus d'un million et un quart de dollars ont été mis au crédit des revenus réels du chemin pour le transport des matériaux employés à la construction. Je suis certain que s'il eût soustrait cette somme du montant qu'il nous a donné, il l'aurait réduit d'autant.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable membre ne veut certainement pas dire que je n'ai pas déclaré cela à la Chambre? S'il lit mon discours publié dans les *Débats*, il verra que j'ai donné exactement le montant crédité.

M. KING: Je ne fais pas allusion aux observations faites par l'honorable ministre, mais je parle des énoncés faits par l'honorable député de King, dans son discours publié dans les *Débats*, et si je ne dis pas la vérité, cet honorable membre ne laissera pas échapper l'occasion de me corriger. Je suis tout à fait certain que si, dans deux ans, cette propriété devenait la propriété du gouvernement fédéral, et si l'honorable monsieur occupait alors la position qu'il occupe aujourd'hui; je suis tout à fait certain, dis-je, que, dans ces circonstances, si l'on offrait à l'honorable membre, pour son indemnité parlementaire, le plein montant des \$35,000,000 qu'il évalue à \$21,000,000, il prendrait les \$1,000 et laisserait les \$33,000,000.

Puis, l'honorable membre nous a cité quelques calculs, faits très à la hâte, dit-il. Je ne veux pas critiquer l'exactitude de ses calculs; je ne me rappelle pas exactement, non plus, les chiffres qu'il a donnés, mais son énoncé était à peu près celui-ci: Que, dans dix ans, nous pouvons le supprimer sans crainte, nous aurons une augmentation de 500,000 habitants dans cette contrée du Nord-Ouest. Il a estimé qu'il y aurait une augmentation de 50,000 par année pendant les dix prochaines années, et que 40,000 de ces 50,000 appartiendraient à la classe agricole; qu'il y aurait un fermier sur quatre habitants, et qu'ainsi il y aurait, dans dix ans, 80,000 fermiers dans cette contrée. Si, dit-il, l'on avait besoin de preuves pour démontrer que ce serait là un placement productif, on les trouve dans le fait que ces habitants seraient au Nord-Ouest et produiraient de très grandes quantités de blé.

Je ne suis pas disposé à critiquer cet énoncé de l'honorable membre; je ne dirai que ceci: c'est qu'il est évident que si les habitants du Nord-Ouest se livrent jamais sur une très grande échelle à la culture du blé, ils ne tourneront pas les yeux de ce côté lorsqu'il s'agira de la destination probable de leur récolte de blé.

Il doit savoir qu'il y a, à l'heure qu'il est, un comité de cette Chambre qui examine la question d'une route par la baie d'Hudson, et chaque député du Manitoba qui a parlé sur ce sujet a fait des déclarations qui me portent à croire qu'ils regardent la baie d'Hudson, et non Port-Arthur, ni le chemin de fer non interrompu au nord du lac Supérieur, comme le débouché de leurs produits.

Il aurait été raisonnable, je pense, qu'en exposant convenablement et franchement cette question à la Chambre, il fût connu ce fait, car il ne l'ignore pas. Il sait que ces gens ont les yeux tournés vers la route de la baie d'Hudson; il sait que le premier ministre lui-même, il y a quelques jours, a fait des déclarations qui nous ont portés à croire qu'il espérait en cette route de la baie d'Hudson, et nous savons que les faits qui sont prouvés chaque jour devant ce comité tendent à démontrer que pendant plusieurs mois, en tout cas, il y aura là un port; on dit même qu'on y trouvera probablement un débouché pendant toute l'année. En tout cas, je m'étonne de ce que l'honorable monsieur ne puisse pas compter sur la probabilité que toute la récolte de blé de cette contrée prendra une direction qui amènera du trafic à cette grande ligne transcontinentale.

Mais supposons que le chemin devienne la propriété du gouvernement; supposons que vous ayez 500,000 habitants de plus dans le Nord-Ouest. J'allais dire qu'ils nous causent

ici beaucoup d'ennui aujourd'hui, mais je ne les blâme pas. Nous savons, néanmoins, qu'ils sont l'objet de beaucoup d'attention, que leurs besoins et leurs désirs sont l'objet d'une plus grande attention que les besoins et les désirs des habitants d'autres parties de la Confédération; et, d'après ce que j'ai vu, je suis convaincu que si ce chemin du Nord-Ouest devient la propriété du gouvernement fédéral, il sera exploité dans les intérêts du peuple du Manitoba, qui ne permettra pas au gouvernement de réaliser des dividendes considérables au moyen de cette ligne. En conséquence, je ne crois pas que les habitants des provinces maritimes, qui, autant que je sache, ne s'intéressent pas plus au développement du Nord-Ouest et à la construction de ce chemin de fer qu'ils ne s'intéressent à toute la Confédération du Canada, les habitants des provinces maritimes, dis-je, qui en tous cas, n'ont aucun intérêt direct à la chose, ne doivent pas espérer recevoir beaucoup lorsque ce chemin deviendra la propriété du gouvernement.

Quant à moi, j'espère que la compagnie réussira à achever cette ligne, qu'elle la gardera et qu'elle pourra l'exploiter à son bénéfice et pour les fins qu'elle se propose. Nous avons maintenant assez de chemins de fer qui appartiennent au gouvernement, et quant à la proposition de l'honorable député de King, que le gouvernement devrait prendre le contrôle de tous les chemins de fer, je pense que les rapports déposés sur le bureau de la Chambre relativement à l'administration d'un autre chemin de fer qui nous a coûté beaucoup d'argent—je veux parler de l'Intercolonial, que le gouvernement exploite—ces rapports, dis-je, démontrent qu'à tout considérer, ce chemin n'a pas rapporté beaucoup de bénéfice au peuple de ce pays. Je ne dis pas et ne veux pas que l'on comprenne que le ministre des chemins de fer, en administrant cette ligne, n'a pas déployé autant d'habileté que possible, et n'a pas fait du mieux qu'il était possible de faire dans les circonstances; mais je dis qu'il n'a pas du tout réussi, durant les six derniers mois, à équilibrer les dépenses et les revenus, et qu'en effet l'on ne contestera pas le fait qu'il y a un déficit de \$115,000.

Puis, si vous ajoutez le chemin qui relie Montréal et Québec et que vous ajoutiez les 600 milles au nord du lac Supérieur et les 400 milles qui se trouvent entre Prince-Arthur's-Landing et Winnipeg, et que vous enleviez le trafic du Nord-Ouest par la construction d'une route qui irait à la baie d'Hudson, la question de savoir si nous retirerons de très grands avantages de ce placement est certainement problématique.

Il y a un autre point de vue sous lequel je voudrais examiner cette question; et sous lequel je demanderai à la Chambre de l'examiner. J'avoue sincèrement que lorsque nous parlons de \$30,000,000, je trouve que cette somme est presque hors de portée de ma compréhension. J'ai entendu des membres dire que c'est là une simple bagatelle, une chose insignifiante; mais, M. l'Orateur, si nous la comparons à d'autres choses que nous connaissons, nous pouvons alors arriver à quelque conclusion relativement à l'étendue de ce prêt.

Il y a peu de temps, il m'a été donné de parcourir le dernier rapport des banques, et j'ai remarqué que la circulation des billets de banque du gouvernement canadien était justement de \$30,000,000, et c'est pour moi une coïncidence étrange que le montant que le gouvernement propose de prêter à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour que le chemin soit achevé dans deux ans au lieu de l'être dans six—avantage dont profitera le pays—soit justement le montant que donne ce rapport des billets de banque en circulation. Ainsi, il y a une autre manière d'envisager la question. Je vois, par le même rapport, qu'aujourd'hui, le capital payé de toutes les banques du Canada, est de \$61,000,000, en chiffres ronds.

Le montant que le gouvernement se propose de prêter à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est

précisément la moitié de cette somme; en d'autres termes, si les banques étaient obligées de fournir cette somme, cela ferait disparaître la moitié des banques qui font affaires en Canada actuellement. Il y a une autre manière d'envisager la question. On dit que nous sommes courageux, parce que nous nous engageons volontiers dans cette vaste entreprise et parce que nous y engageons nos millions. Nous parlons quelquefois de la richesse de nos voisins les Américains, et je voudrais que les honorables députés fissent un calcul. Nous prêtons \$30,000,000 à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Maintenant, si les 55,000,000 d'Américains des États-Unis faisaient un prêt dans la même proportion, à combien ce prêt s'élèverait-il? Afin de montrer autant d'audace que nous, le peuple des États-Unis serait obligé d'avancer la somme de \$385,000,000.

De plus, il y a un fait que plusieurs perdent de vue, c'est qu'en sus de ces \$30,000,000 prêtés, il nous faut trouver \$12,000,000, ou près de \$13,000,000, pour payer la balance de la subvention non payée qui deviendra due à la compagnie dès que la ligne sera terminée, et je suppose qu'il nous faudra trouver cela dans l'espace de deux ans au plus. Cela fera la somme de \$43,000,000 en espèces sonnantes. Il peut se faire que ce ne soit là qu'une simple bagatelle, mais je m'imagine que le peuple du pays qui n'a aucun intérêt direct dans la construction du chemin de fer, trouvera que loin d'être une simple bagatelle, ce sera un fardeau vraiment très lourd à supporter.

L'honorable député de King, N.-B. (M. Foster), en réponse à l'honorable député de Queen, I.P.-E. (M. Davies), a dit qu'il avait raison de croire que le peuple était satisfait de la manière dont on se proposait d'appliquer son argent. Il a dit: Nous n'avons pas entendu de protestations d'aucune partie du pays; aucune assemblée publique n'a été convoquée pour protester contre cette dépense des fonds publics. Je suppose que cela est vrai. Mais j'aimerais à suggérer une idée à l'honorable monsieur. Il est peut-être trop tard. Je crains qu'il ne soit trop tard. J'aurais aimé à lui suggérer d'aller dans son comté, dès qu'il eût compris la nature de cette transaction, et de demander au peuple de se réunir à un endroit quelconque du comté. Je connais bien ses commettants. J'ai l'honneur d'être né dans ce comté, et je m'intéresse beaucoup à son bien-être—non que je ne le croie pas en sûreté entre ses mains. Je crois que s'il fût allé dans son comté et s'il eût demandé au peuple, s'il eût demandé aux gens de le rencontrer, s'il leur eût soumis la question, et s'il leur eût dit: Messieurs, en 1881, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a conclu un contrat pour construire le chemin de fer Pacifique canadien, moyennant \$25,000,000 en argent et 25,000,000 d'acres de terres, et de le terminer en 1891. Elle a réussi à merveille jusqu'à présent, mais le gouvernement croit qu'il est nécessaire que le chemin soit terminé dans deux ans. S'il eût déclaré que la compagnie voulait continuer et construire le chemin dans le délai stipulé au contrat, mais que, dans l'intérêt du peuple de l'Angleterre, de l'Irlande et de l'Écosse, le gouvernement désire que le chemin soit construit dans deux ans au lieu de l'être dans sept ans; et si l'honorable député eût demandé à ses commettants s'ils consentaient à se laisser taxer au montant de \$200,000—je crois que ce serait là à peu près la proportion de la somme totale pour son comté; s'il était allé plus loin et s'il eût dit au peuple de son comté que d'après l'expérience du passé, les prêts de cette nature faits à des chemins de fer reviennent rarement au trésor, et qu'il est dans l'ordre des choses possibles qu'il en soit de même de celui-ci, je voudrais bien savoir quelle réponse l'honorable député aurait reçue de ses commettants.

S'il leur avait dit de plus, ainsi que je l'ai démontré, que tout l'argent disponible à cette date a été requis pour payer leur part du prêt, je crois, M. l'Orateur, qu'on lui aurait dit de retourner à Ottawa et de se mêler de ses affaires; de faire ce qu'on lui avait dit de faire; que s'il avait de l'argent à lui qu'il voulait placer dans le Nord-Ouest, il avait le droit

M. KING.

de le faire, mais que pour ce qui concerne leur argent, il n'avait aucun droit de faire rien de tel.

Maintenant, M. l'Orateur, pour envisager cette question au point de vue des provinces maritimes, j'ai un autre calcul et quelques chiffres que je puis soumettre à la Chambre sans prendre beaucoup de temps. Dès les débuts de cette entreprise, après l'acquisition des territoires du Nord-Ouest, on croyait généralement qu'il serait nécessaire d'avoir un chemin de fer transcontinental. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'opposition à cela de la part de qui que ce soit dans les provinces maritimes. Mais il ne faut pas oublier que l'on a donné à entendre à nos gens que \$30,000,000 en argent étaient tout ce que la population du pays aurait à payer pour assurer l'achèvement du chemin, et que la balance de la dépense serait entièrement couverte par le produit de la vente des terres dans ces territoires.

Maintenant, M. l'Orateur, je dois dire que le peuple aux dernières élections, a peut-être consenti à ce contrat, bien que je sois convaincu que s'il eût su tout ce qui s'est passé depuis, les choses auraient tourné tout différemment. Mais la transaction était en dehors de son contrôle; elle était terminée, il n'y avait plus de remède. Voyons maintenant ce que les provinces maritimes sont appelées à payer, grâce à cette transaction. En premier lieu, nous avons \$5,000,000 dépensés en études de lignes dans le territoire du Nord-Ouest. Je ne dirai pas que ces études de lignes aient été très utiles à la compagnie du chemin de fer, vu que cette dernière n'a pas adopté le tracé qui avait été d'abord choisi pour ce chemin, mais que la dépense ait été faite pour ces travaux, c'est là un fait indéniable. Nous donnons de plus en chemins de fer construits un montant qui, d'après l'estimation du ministre des chemins de fer lui-même, s'élève à \$28,000,000. Puis il y a les \$25,000,000 de subvention en argent; \$9,000,000 de produits de la vente des terres, et ces \$30,000,000. En outre, je crois pouvoir raisonnablement ajouter \$3,000,000 pour l'intérêt sur le coût de la construction jusqu'à cette date, et ces articles réunis font juste \$100,000,000.

Je crois pouvoir dire sans me tromper que le peuple des provinces maritimes représente un cinquième de la population totale de toute la Confédération. S'il en est ainsi, il s'ensuit que la proportion qui doit être payée par les provinces maritimes est de \$20,000,000, en chiffres ronds. La proportion du Nouveau-Brunswick sera de \$7,000,000, et je n'hésite pas à dire que la province ne retirera jamais le moindre bénéfice direct de cette dépense énorme. Si l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) peut être considéré comme l'interprète du programme de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien—et j'espère qu'il ne peut pas l'être—le Nouveau-Brunswick n'a rien à attendre de cette compagnie. Ou nous a dit depuis des années que le terminus sera dans les provinces maritimes, et que nous pouvons nous attendre à en retirer des avantages; mais après la déclaration faite par l'honorable député de Northumberland, Saint-Jean et Halifax n'ont rien à attendre de ce côté.

L'honorable député de King (M. Foster) a prétendu que la construction de cette voie ferrée ouvrirait un débouché pour nos produits manufacturés. La contribution de \$7,000,000 de la part du Nouveau-Brunswick entraînera un paiement annuel de \$300,000, cette somme étant l'intérêt à 4 pour 100. L'honorable député considèrera-t-il que les fabricants de Saint-Jean et de Moncton retireront un avantage proportionné à cette forte dépense? Je ne le crois pas. On dira peut-être que je ne représente pas la majorité du peuple de la province.

Je regrette de dire que le peuple du Nouveau-Brunswick devient rapidement impuissant à faire redresser les griefs dont il souffre, et que le pays s'en va rapidement vers la ruine en conséquence des dépenses extravagantes relatives au chemin de fer du Pacifique canadien et à d'autres entreprises de ce genre. Dans quelques comtés les gens se mon-

trent disposés à entrer dans le mouvement et à réclamer leur part des dépouilles. J'espère que les honorables députés du Nouveau-Brunswick voteront pour l'amendement; et comme l'honorable député de King (M. Foster) est allé jusqu'à dire qu'il insistera pour que le trafic venant du Canada soit expédié d'un port canadien, nous attendons son appui avec confiance relativement à cet amendement. Si, dans le cours de ce débat, il y a une motion ou un amendement affectant directement les intérêts des provinces maritimes, surtout les intérêts du Nouveau-Brunswick, c'est bien l'amendement proposé par l'honorable député de Saint-Jean.

M. DALY: M. l'Orateur, ce n'est pas mon intention de passer en revue les résolutions soumises à la Chambre; et j'ai l'intention de borner mes remarques à l'amendement qui forme maintenant le sujet de la discussion. Il doit être évident aux yeux de tous les honorables députés que le but de l'auteur de l'amendement est d'embarrasser les députés qui représentent des collèges électoraux situés dans les provinces maritimes. Si c'est là son intention, je crois qu'il a pris un moyen très malhabile pour atteindre le but qu'il se propose. Cela étant, je n'éprouve pas la moindre hésitation à enregistrer mon vote contre l'amendement pour plusieurs raisons, dont la principale est celle-ci: Si nous acceptons l'amendement, nous élevons une barrière infranchissable qui nous séparera du but que l'honorable député se propose d'atteindre. Je ne le cède à personne dans mon désir de voir le trafic du grand chemin de fer du Pacifique canadien passer à travers le territoire canadien et arriver à un terminus canadien pour y être expédié. Je crois que ce sera là le résultat de la grande entreprise dont la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien s'est chargée; mais si nous mettons des obstacles dans la voie, si nous refusons d'accorder de l'aide, nous nous mettrons dans l'impossibilité d'atteindre le but vers lequel doivent tendre nos efforts.

Il est très difficile de contenter les honorables messieurs de la gauche. Ils tâchent de démontrer que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a outrepassé son contrat, a mal fait de dépenser de l'argent pour s'assurer un débouché sur l'océan Atlantique, qu'elle a outrepassé son contrat en achetant des parts de chemin de fer au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse. Ce soir nous avons vu des honorables députés du Nouveau-Brunswick s'opposant à l'adoption des résolutions et proposant des amendements parce que la compagnie n'a pas fait assez pour s'assurer un terminus sur les bords de l'Atlantique. Un honorable député a cité un paragraphe d'une déclaration du président de la compagnie; mais après avoir dit que Portland serait une ville où il y aurait beaucoup d'affaires, il a oublié de dire qu'après le retour des directeurs à Montréal, une réponse a été envoyée à Portland, pour déclarer que la compagnie n'aurait plus rien à faire avec cette ville.

Nous avons aussi le fait que la ville d'Halifax a inscrit dans les votes et délibérations de son conseil le désir bien compris du peuple au sujet de l'établissement d'un port d'hiver en cette ville sur le territoire canadien. Nous sommes tous d'accord quant au but, mais nous différons sur les moyens de l'atteindre. L'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon), a soumis un amendement qui immobiliserait les ressources de la compagnie et qui l'empêcherait de se procurer des parts dans des chemins de fer passant sur le territoire américain. L'un des éléments essentiels qu'il ne faut pas oublier relativement à un port d'hiver au Nouveau-Brunswick ou à la Nouvelle-Ecosse, c'est que la compagnie deviendra actionnaire de quelque compagnie de chemin de fer traversant le Maine. Dans tous les cas je sais, si les autres honorables députés ne le savent pas, que les représentants des provinces maritimes ont pressé le gouvernement de prendre des mesures qui amèneront le Pacifique canadien en rapports plus intimes avec les provinces maritimes, et à

cette fin nous avons adressé une lettre au président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et nous avons reçu la réponse suivante:

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
BUREAU DU PRÉSIDENT, MONTRÉAL, 11 FÉVRIER 1884.

OTRE MONSIEUR.—En réponse à votre lettre du 5 courant, contenant un mémoire et une copie de la résolution relative à la question d'un terminus du chemin de fer du Pacifique canadien sur les bords de l'Atlantique, je dois dire que bien que je n'aie pas eu l'occasion de soumettre la question d'une façon formelle à mes collègues du bureau de direction de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, je puis déclarer en toute sûreté que depuis l'organisation de la compagnie nous avons été convaincus que ce n'était qu'une question de temps, et que le Pacifique devra nécessairement atteindre un point important dans les provinces maritimes, surtout les ports de mer les plus importants, et que ce but ne saurait être atteint qu'au moyen de lignes possédées ou contrôlées par la compagnie ou par une entente amicale entre la compagnie et d'autres lignes ayant des intérêts identiques.

La compagnie, comme vous le savez, a déjà dépensé une somme d'argent très considérable dans le but de rassurer des raccordements indépendants avec les lignes situées au sud du Saint-Laurent. Mais, à part cela, des particuliers appartenant à la compagnie et intéressés à un haut degré à son succès, ont fait des placements très considérables dans les lignes conduisant aux provinces maritimes, et dont le succès dépend en grande partie de leurs raccordements avec le chemin de fer du Pacifique canadien. C'est peut-être là la meilleure assurance que je puisse vous donner de notre désir de coopérer avec vous pour perfectionner les communications entre le chemin de fer du Pacifique canadien et les provinces maritimes.

S'il était décidé que le moyen d'atteindre le but que l'on se propose serait de compléter la ligne en droiture de Montréal à Moncton, via Sherbrooke, Mégantic, Matawamkeg, Frédéricton et Moncton, je crois qu'avec l'assistance des provinces maritimes et avec les subventions qui pourraient être accordées sur la partie de la ligne qui se trouverait sur le territoire canadien, subventions que l'on peut raisonnablement attendre de la part du gouvernement fédéral, on pourrait trouver moyen de compléter le raccordement qui serait le plus court possible.

A. vous sincèrement,

GEO. STEPHEN, président.

Maintenant, si nous allions lier les mains à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, en lui posant des conditions qui l'empêcheraient de placer une partie de ses fonds dans des valeurs de chemins de fer américains, dans le but d'atteindre un port aux Etats-Unis, nous nous proposerions quelque chose qui, je crois serait tout à fait impraticable. En adoptant un pareil amendement, nous pourrions peut-être nuire à la compagnie à tel point qu'il lui serait impossible d'atteindre l'objet en vue. Pour ces raisons, je n'hésiterai pas le moins du monde à voter contre l'amendement. Je suis quelque peu reconnaissant envers mon honorable ami qui a proposé l'amendement pour sa description enthousiaste du port d'Halifax. C'est un port splendide, comme le savent très bien tous ceux qui l'ont visité. Je crois que le chemin de fer du Pacifique canadien a des vues sur ce port.

Il devra le choisir, s'il veut trouver dans les provinces maritimes le port le mieux adapté pour l'expédition du trafic considérable, si éloquentement décrit par les honorables députés et qui à l'avenir sera transporté vers l'est par cette ligne. Je crois qu'il y a d'autres ports d'une grande importance, sinon d'une importance égale, qui ont droit à une partie du commerce qui affluera de l'ouest. Je crois que tous nos ports profiteront de l'activité que ne manquera pas de créer l'expédition des produits vers l'est par la ligne la plus courte conduisant à la mer, et qui se dirigeront vers l'Europe. C'est pour cette raison et parce que je crois que je puis reposer une confiance absolue dans le gouvernement qui mènera à bonne fin le projet d'atteindre les provinces maritimes, sans imposer au chemin de fer du Pacifique canadien des conditions qui lui ferait manquer le but que nous nous proposons, que je voterai contre l'amendement.

M. BURPEE (Sunbury): Je promets à la Chambre, que je ne la retiendrai que quelques minutes seulement. Pour ce qui est de l'honorable préopinant, je crois qu'il a mal exposé l'amendement soumis à la Chambre. Cet amendement ne fera qu'empêcher l'argent que nous votons d'être appliqué à la construction d'un havre aux Etats-Unis, et j'approuve pleinement cette proposition. Je n'ai pas l'in-

tention de parler de la question générale qui a été discutée *ad nauseum* depuis huit ou dix jours. Elle a été traitée avec talent par les deux côtés de la Chambre; mais je veux parler de notre position dans les provinces maritimes et surtout au Nouveau-Brunswick, relativement à la question d'un port d'hiver, question qui fait l'objet de la discussion actuelle. Nulle doute qu'il est de la plus haute importance que le port d'hiver pour le commerce de la Confédération soit dans les provinces maritimes. Le fait que le commerce va dans un certain port y amène toujours la population, et la population crée un marché pour les produits de l'agriculture et de l'industrie. Lorsque nous sommes entrés dans la Confédération, on nous a donné à entendre que la population d'Halifax et celle de Saint-Jean seraient considérablement augmentées; que de fait ces villes deviendraient les Liverpool de l'Amérique du Nord. Je regrette de dire que ces prévisions ne se sont pas réalisées. La population des villes d'Halifax et de Saint-Jean n'a pas augmenté, elle n'a pas même conservé sa proportion d'augmentation naturelle. Celle de Saint-Jean n'a pas augmenté du tout depuis dix ans. Halifax a augmenté quelque peu, mais elle n'accuse pas l'augmentation naturelle qu'elle aurait eu si ces habitants n'avaient pas émigré.

C'est là un état de choses qui est à regretter, et j'espère qu'avant de passer à une autre question on nous donne quelque assurance que ces ports auront une part raisonnable du commerce de la Confédération. J'avoue que nous avons été quelque peu étonnés de la brochure qui a été mise en circulation récemment, au sujet de l'achat de propriétés à Portland par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, dans le but d'établir son port d'hiver en cette ville; et ces appréhensions ont été de beaucoup augmentées par le discours prononcé ce soir par l'honorable député de Northumberland.

Je crois que ce discours a besoin d'une réponse de la part de l'honorable ministre des chemins de fer. Je crois que l'on devrait nous offrir quelque explication ou quelque excuse pour ce discours. Cet honorable monsieur ne nous traite pas, assurément, avec sa générosité habituelle.

Parlant du choix de Saint-Jean ou d'Halifax comme port d'hiver, il dit que nous ne pouvons travailler à l'encontre de la nature; que les havres ne se construisent pas de main d'homme; que c'est la nature qui les construit; que le commerce trouve son propre niveau et se dirige vers le port le plus rapproché, ce qui est vrai jusqu'à un certain point; et s'il existait des communications par chemin de fer par la ligne la plus courte au lieu de la ligne la plus longue pour atteindre les ports maritimes, sa déclaration aurait quelque force.

Maintenant, M. l'Orateur, s'il y a en cette Chambre un honorable député qui soit responsable de l'établissement de la route longue qui conduit à Saint-Jean et à Halifax, c'est bien cet honorable député.

Nous devions avoir un chemin de fer commercial, on nous a donné une route militaire. Une ligne en droiture aurait eu 425 milles de longueur, on nous a donné un chemin de fer de 761 milles de longueur, et l'honorable député est tout à fait dans le vrai lorsqu'il dit que cette voie ferrée ne peut rivaliser avec le chemin de fer de Portland, qui n'a que 300 milles de longueur.

L'honorable monsieur ne dit pas un mot de la nécessité de nous donner une route plus courte, et il parle avec connaissance de cause, car il paraît qu'il était l'un de ceux qui sont allés négocier à Portland. J'espère qu'il se trompe cependant, et que les directeurs de cette compagnie feront quelque chose pour nous.

Lorsque nous sommes entrés dans la Confédération on nous a promis des avantages pour la commerce. On disait alors qu'à moins que nous eussions ces facilités, l'Union ne serait pas plus forte qu'une corde de sable, et je crois que si l'on ne nous avait pas promis un chemin de fer commercial, et des facilités de commerce avec les provinces d'en haut, le Nouveau-

M. BURPEE (Sunbury)

Brunswick ne serait jamais entré dans l'Union. Je suis convaincu de cela, et j'ai toujours prétendu que le fait que nous n'avons pas eu ce chemin de fer est une rupture d'engagement et que nous avons été entraînés dans l'Union sous de faux prétextes.

Ce langage vous paraîtra peut-être un peu fort, mais cette opinion est partagée non-seulement par la majorité, mais c'est l'opinion universelle dans les provinces d'en bas. Nous avons eu un chemin de fer de 530 milles sur le territoire canadien, et en traversant l'Etat du Maine jusqu'à Saint-Jean, la distance aurait été réduite à 425 milles. J'espère que le gouvernement prendra des mesures pour nous donner au moins la route la plus courte qui puisse conduire à nos principaux ports. Mais quoiqu'il advienne, il nous faut admettre que le chemin qui conduit au port américain de Portland gardera un avantage de 125 milles. Quelques ingénieurs ont exprimé l'opinion que les pentes rapides du chemin de fer le Grand-Tronc, que l'on dit être de 70 à 80 pieds par mille, en beaucoup d'endroits, donneront l'avantage à notre ligne courte conduisant aux ports canadiens, et que la distance sera ainsi compensée. Si cette ligne courte était construite, la distance entre Saint-Jean et Montréal serait réduite de moitié.

Maintenant, je soutiens que si nous devons retirer quelque avantage de la dépense pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, il faut qu'on nous construise le chemin le plus court possible, afin de permettre à nos ports de rivaliser pour le trafic. J'espère que le gouvernement adoptera toute mesure en son pouvoir pour atteindre ce but. Nous sommes tenus de payer notre part de cette dépense énorme dont le peuple ne comprend guère l'énormité. Je conclus en exprimant l'espoir que tout ce qui pourra être fait dans le but de donner des facilités d'exportation aux provinces maritimes sera fait, et qu'aucune partie de l'argent du peuple que nous votons actuellement ne sera affectée, au développement du commerce d'un port américain.

L'amendement (de M. Weldon) est rejeté sur la division suivante :

Pour :

Messieurs.

Allison (Lennox),
Armstrong,
Auger,
Blake,
Burpee (Sunbury),
Cameron (Middlesex),
Cartwright,
Casey,
Cassrain,
Cataldal,
Charlton,
Davies,
Fairbank,
Geoffrion,
Gillmor,

Gunn,
Harley,
Holton,
Innes,
Irvine,
King,
Kira,
Lister,
Livingstone,
McCraney,
McLartyre,
Melissac,
McMullen,
Mulock,

Paterson (Brant),
Platt,
Ray,
Rinfret,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Thompson,
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wilson,
Yeo.—43

Contre :

Messieurs.

Allison (Hants),
Amyot,
Baie (Soulanges),
Baker (Missisquoi),
Beauy,
Bell,
Belleau,
Benoit,
Beason,
Bergin,
Billy,
Blondeau,
Boasé,
Bowell,
Brecken,
Burns,
Cameron (Inverness),
Cameron (Victoria),
Carling,
Caron,

Farrow,
Ferguson (Leeds et Gren),
Ferguson (Welland),
Fortin,
Foster,
Fréchette,
Gagné,
Gigault,
Girouard,
Gordon,
Grandbois,
Guilbault,
Guillet,
Hackett,
Haggart,
Hall,
Hesson,
Hickey,
Homer,
Hurteau,

McNeill,
Massue,
Mitchell,
Moffat,
Montplaisir,
O'Brien,
Orton,
Paint,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Pope,
Reid,
Rioplé,
Robertson (Hastings),
Ross,
Scott,
Shakespeare,
Small,
Spradle,
Stairs,

Climon, Cochrane, Costigan, Coughlin, Couriel, Curran, Guthbert, Daly, Dawson, Desaulniers, Dickinson, Dodd, Dugas, Dundas, Dupont,	Jamieson, Kaulbach, Kinney, Kraus, Labrosse, Landry (Kent), Langevin, Lesage, Macdonald (Sir John), Macdonald (Cap-Breton), Macmillan (Middlesex), McMillan (Vaudreuil), McOallum, McDougald, McGreery,	Taylor, Temple, Tilley, Tupper (Picton), Tyrwhitt, Valin, Vanasse, Wallace (Albert), Wallace (York), White (Cardwell), White (Hastings), Wigle, Williams, Wood (Brockville).—104
---	---	---

La motion principale étant soumise à la Chambre,

M. BLAKE : Il y a d'autres amendements qu'il serait à propos, à mon avis, de soumettre à la Chambre avant que cette mesure soit adoptée; mais comme l'honorable ministre des chemins de fer, qui ne semble pas disposé d'appuyer ses opinions de son vote, a annoncé que les résolutions ne contiennent pas toutes les dispositions du projet de loi, il serait opportun de différer les amendements jusqu'à ce que je puisse voir tous les détails du bill. En conséquence, je ne proposerai aucun amendement pour le moment.

Les résolutions sont lues pour la deuxième fois et adoptées.

Sir CHARLES TUPPER : Je présente le bill (n° 101) pour amender l'acte intitulé : " Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien," et pour d'autres fins.

Le bill est lu la première fois.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée et à (1 heure 30 a.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 25 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

PRÉSENTATION DES PROJETS DE LOI.

Les bills suivants sont présentés séparément et lus pour la première fois :

Bill (n° 102) à l'effet d'amender l'acte 41 Vict., chap. 16, intitulé : " Acte relatif à la vente des liqueurs enivrantes." —(M. Robertson, Shelburne.)

Bill (n° 103) concernant les obligations des voituriers par terre.—(M. Coughlin.)

Bill (n° 104) pour amender de nouveau l'Acte de Tempérance du Canada, 1878.—(M. Ives).

TROISIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont délibérés séparément en comité général, rapportés, lus pour la troisième fois et passés, savoir :

Bill (n° 14) à l'effet de fusionner la Chambre de Commerce de la cité de Toronto et l'Association de la Halle au Blé de Toronto.—(M. Beatty.)

Bill (n° 20) modifiant l'acte pour constituer en corporation la Compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime l'Océan.—(M. Tupper.)

Bill (n° 39) à l'effet d'incorporer la Banque Provinciale.—(M. Macmillan, Middlesex.)

Bill (n° 27) constituant en corporation la Compagnie d'Assurance Maritime d'Halifax.—(M. Daly.)

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie d'Assurance Maritime de Picton, à responsabilité limitée.—(M. McDougald.)

Bill (n° 42) à l'effet d'incorporer la Banque Commerciale du Manitoba.—(M. McCarthy.)

Bill (n° 43) à l'effet de constituer la corporation de Dépôts l'Union du Canada.—(M. Hesson.)

Bill (n° 19) conférant certains pouvoirs à la compagnie de Câble la Commerciale.—(M. Rykert.)

Bill (n° 10) modifiant de nouveau l'acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan-Sud.—(M. Rykert.)

Bill (n° 51) modifiant l'acte constitutif de la compagnie de téléphone Bell.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 64) à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada.—(M. Cameron, Victoria.)

SECONDES LECTURES.

Les bills suivants sont lus séparément pour la seconde fois, et déferés aux comités qui suivent, savoir :—

Bill (n° 65) concernant la compagnie du chemin de fer Hamilton et Nord-Ouest.—(M. Kilvert.)

Bill (n° 73) concernant le chemin de fer Central de l'Ontario.—(M. Platt.)

Bill (n° 75) concernant la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Manitoba.—(M. Ross.)

Bill constituant en corporation la compagnie de l'aqueduc de Calgary.—(M. Ross.)

Bill (n° 78) à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'Omnibus, de Tramway et de Transfert de Calgary.—(M. Ross.)

Bill (n° 80) à l'effet d'amender l'acte pour incorporer la compagnie de chemin fer de Napanee, Tamworth et Québec.—(M. Bell.)

Bill (n° 81) pour amender de nouveau l'acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la Souris aux montagnes Rocheuses, et pour changer le nom de la compagnie en celui de " La compagnie du chemin de fer de Battisford et la Rivière à la Paix."—(M. Woodworth.)

Bill (n° 84) à l'effet de constituer la Corporation Episcopale Catholique Romaine de Pontiac.—(M. White, Renfrew.)

Bill (n° 85) concernant le chemin de fer Huron et Érié.—(M. Smyth.)

Bill (n° 88) concernant la compagnie de prêt sur biens-fonds du Canada (à resp. limitée).—(M. Beatty.)

Bill (n° 89) pour amender de nouveau l'acte à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de la grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, et pour changer son nom en celui de " La compagnie du chemin de fer de la Ligne Directe entre Montréal et l'Europe."—(M. Tupper.)

Bill (n° 90) concernant la compagnie du grand chemin de fer du Nord.—(M. Bossé.)

Bill (n° 91) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du pont de la frontière de Niagara.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 92) à l'effet d'incorporer la Banque des Négociants du Canada.—(M. Beatty.)

Bill (n° 95) concernant le diocèse catholique romain d'Ottawa.—(M. Tassé.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. BURPEE (Sunbury) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 54) concernant la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et les lignes ferrées affermées à cette compagnie.

M. MITCHELL: Peut-être l'honorable député voudra-t-il expliquer le but du bill.

M. BURPEE (Sunbury): Le bill a tout simplement pour but de confirmer quelques-unes des conventions et quelques-uns des baux conclus entre la compagnie et les autres lignes. Le bill ira devant le comité des chemins de fer en temps et lieu.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

LA COMPAGNIE DU PONT D'ALBERTA.

M. ROYAL: En l'absence de M. Ross, je propose la seconde lecture du bill (n° 76) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du pont d'Alberta.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne m'oppose pas à ce que ce bill soit lu pour la deuxième fois et soumis au comité des bills privés, mais je désire appeler l'attention de l'honorable député qui s'est chargé du bill en l'absence du promoteur, sur le fait que le projet de loi en question demande des pouvoirs très étendus en demandant le droit de construire des ponts sur toutes les rivières ayant leur source dans les montagnes Rocheuses, ou en d'autres termes, le droit de prendre possession de toutes les traverses dans tous les endroits avantageux. L'honorable député verra que l'auteur du bill doit s'attendre à beaucoup d'opposition en comité.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

RACCORDEMENT DE PARKDALE.

M. WALLACE (York): Je propose la seconde lecture du bill (n° 84) à l'effet de légaliser une certaine convention intervenue entre le village de Parkdale et la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, et autres compagnies de chemins de fer, et pour autres fins.

M. MITCHELL: Je désirerais entendre l'auteur de ce bill en expliquer le but. Il m'a été impossible de m'en procurer un exemplaire, et en conséquence j'ignore quel est le but que l'on se propose d'atteindre; mais j'ai pensé que l'on se proposait peut-être de pourvoir à une indemnité pour les familles des trente-deux personnes qui ont été assassinées, égorgées et massacrées le 2 janvier par un accident sur le Grand-Tronc. J'aimerais à savoir si c'est là l'intention de l'auteur, et s'il en est autrement, nous devrions avoir quelque explication au sujet du bill.

M. WALLACE: Le bill a pour but de légaliser une convention intervenue entre le village de Parkdale, et le Grand-Tronc et autres compagnies de chemins de fer pour la construction d'une voie de raccordement à l'intersection de ces chemins au village de Parkdale.

M. MITCHELL: J'ai maintenant en ma possession un exemplaire du bill, et j'ai écouté l'explication. Je dois dire que je suis très peiné de voir qu'une disposition semblable à celle dont j'ai parlé n'ait pas été insérée dans le bill, et que l'on n'ait pas pourvu à cette indemnité à même les fonds de cette grande corporation, qui s'efforce de mettre la main sur tout ce que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'a pas encore en sa possession. Avant longtemps, ces deux compagnies se partageront tout le pays entre elles.

Je crois cependant que lorsque ces massacres ont lieu sur le Grand-Tronc et sur d'autres lignes, on pourrait tenir les compagnies responsables de la destruction qu'elles causent. Tout au moins en devrait les condamner à des dommages pour ces nombreuses pertes de vie et ces blessures qu'elles causent. Je suis informé qu'on n'a encore rien fait pour les familles de ces malheureux qui ont été massacrés ou assassinés le 2 janvier. Pas moins de trente-deux chefs de familles ont été tués, de sorte que pas moins de 150 personnes auront à souffrir de la négligence du Grand-Tronc en

M. BURPEE (Sunbury)

cette occasion, et cependant nous entendons à peine parler de ces choses.

Ces hommes de chemin de fer ont l'audace de venir demander un bill se rapportant justement à l'endroit où cet accident a eu lieu, et ils n'ont rien fait pour ces familles, rien fait pour les victimes de leur négligence et de la mauvaise administration de leur chemin.

M. BEATY: Je dois dire, au sujet de ce bill, que la ville de Toronto n'est pas intervenue lors du premier arrangement, et qu'elle n'a pas l'intention d'intervenir. La ville est opposée à cet arrangement et refuse de donner aucune subvention pour la construction de cet embranchement. Je ne mentionne ceci que comme un profêt, afin qu'on ne soit pas sous l'impression que la ville devra payer quelque chose pour ces travaux.

M. MITCHELL: J'aimerais à savoir de l'honorable monsieur qui vient de parler, si quelques mesures ont été prises pour dédommager ces familles?

M. BEATY: Non, ce bill n'a rien à faire avec la question de dédommagement. Je crois que si l'honorable monsieur veut faire adopter de mesures de compensation, il peut présenter un bill à cet effet.

M. MITCHELL: Je sais cela parfaitement.

Quelques DÉPUTÉS: A l'ordre, à l'ordre.

M. MITCHELL: Je propose que la Chambre s'ajourne.

Quelques DÉPUTÉS: A l'ordre, à l'ordre.

M. MITCHELL: Je ne veux que donner une explication. Mais je me soumetts, si l'Orateur me dit de m'asseoir.

Quelques DÉPUTÉS: A l'ordre! à l'ordre!

M. MITCHELL: Je me rends au désir de cette Chambre et je reprends mon siège; mais avant cela, je dirai à l'honorable monsieur qu'il aurait dû introduire cette clause de compensation dans son bill.

Le bill est lu une seconde fois.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAN-FRANCISCO, WINNIPEG ET BAIE D'HUDSON.

M. ROYAL: Je propose la seconde lecture du bill (n° 83) pour constituer légalement la compagnie du chemin de fer San-Francisco, Winnipeg et la Baie-d'Hudson.

M. BAKER: J'aimerais que l'honorable monsieur explique l'objet de ce bill.

M. ROYAL: L'objet de ce bill est de faire octroyer une charte à une compagnie pour construire un chemin de fer de San-Francisco à la baie d'Hudson. Je crois que la première partie qui sera construite sera entre la baie d'Hudson et Winnipeg, et on fera ensuite des raccordements avec les lignes les plus courtes pour atteindre l'océan Pacifique à San-Francisco.

M. MITCHELL: Dans ce bill, a-t-on pourvu au dédommagement des familles de ceux qui ont été assassinés, massacrés...

M. AMYOT: À l'ordre! à l'ordre!

M. MITCHELL: L'honorable député voudra bien dire en quoi je ne suis pas dans l'ordre ou se taire.

M. AMYOT: L'honorable député n'est pas dans l'ordre parce qu'il ne devrait pas s'adresser directement à un député de cette Chambre.

M. MITCHELL: Je ne m'adresse directement à aucun député dans cette Chambre, et je suis parfaitement dans l'ordre. Je ne m'adresse à aucun député particulièrement, et je suis dans l'ordre en m'adressant à l'Orateur, et c'est ce que je vais faire avec sa permission. Je dis que dans le dernier bill il n'y avait pas de clause de compensation pour les

familles de ceux qui ont été massacrés à Parkdale par la faute de l'administration négligente du Grand-Tronc, et j'espère que l'honorable monsieur qui présente ce bill pourvoira à cela. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le bill est lu une seconde fois.

EXPLORATION GÉOLOGIQUE DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. SHAKESPEARE: Est-ce l'intention du gouvernement de continuer les travaux d'exploration géologique sur les côtes du sud et de l'ouest et du sud-est de l'intérieur de l'île Vancouver, pendant l'année 1884.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'exploration géologique sera continuée comme d'habitude dans la Colombie-Anglaise. Il y a déjà beaucoup d'ouvrage de fait, des cartes et des rapports concernant une partie de ce district ont été publiés. Le pays le long du chemin de fer canadien du Pacifique est considéré comme le plus important pour le moment, et on s'en occupe. Il serait utile de continuer l'examen des côtes de cette province, mais ces travaux ne peuvent pas être faits convenablement sans un bateau plat à vapeur, qu'on ne peut se procurer dans le moment.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

M. BLAKE: Quand le ministre du revenu de l'intérieur a-t-il offert sa résignation, et quand a-t-elle été retirée?

Sir JOHN A. MACDONALD: Elle a été offerte le 19 février et retirée le 21.

REPRÉSENTATION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE DANS LE CABINET.

M. SHAKESPEARE: Est-ce l'intention du gouvernement de prendre des mesures pour que la Colombie-Britannique soit représentée dans le cabinet à une date rapprochée?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le cabinet est au complet dans le moment, et je n'ai pas l'intention de renvoyer aucun de mes collègues.

ACTES DES LICENCES DE 1883.

M. COURSOL: En l'absence de M. OJIMET, je demanderai si c'est l'intention du gouvernement d'établir dans toute la Confédération une organisation policière, sous son contrôle, afin d'assurer l'exécution effective de l'acte des licences de 1883, ou de laisser cette tâche aux commissaires et à leurs inspecteurs dans leurs districts respectifs?

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est l'intention du gouvernement de laisser cette tâche aux commissaires.

TENTES DE LA MILICE.

M. SOMERVILLE (Brant): Est-ce l'intention du ministre de la milice de faire fabriquer au Canada les tentes qui seront requises pour la milice? A-t-on pris de mesures pour s'assurer à quels prix ces tentes peuvent être fabriquées et vendues au Canada? Pendant l'année 1883, a-t-on acheté des tentes de la *National Tent Manufacturing Company* ou de l'*International Tent Manufacturing Company* d'Ottawa? Si oui, de qui les a-t-on achetées, combien en a-t-on achetées; de quelle qualité et de quel genre, et combien les a-t-on payées?

M. CARON: Dans les estimations on a affecté une certaine somme dans le but de faire fabriquer ces tentes au Canada. Deux offres nous ont été faites—une à \$18 et l'autre à \$18.65. Les seules tentes achetées par le départe-

ment, en 1883, sont trois petites tentes carrées pour les officiers, à \$19.50 chacune, complète. Elles ont été achetées de la *National Tent Manufacturing Company*. Les tentes importées coûtent \$25 pièce.

L'INSPECTION DU GAZ DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

M. SHAKESPEARE: Est-ce l'intention du gouvernement de nommer cette année un inspecteur de gaz pour la Colombie-Britannique?

M. COSTIGAN: Cette question est maintenant sous considération.

LA MALLE ENTRE MEDICINE-HAT ET FORT-MCLEOD.

M. TROW, en l'absence de M. Cameron (Huron), demande si le contrat pour le transport des malles entre Medicine-Hat et le Fort McLeod a été accordé? Si oui, quand, à qui, et à quels prix et conditions les soumissions ont-elles été demandées?

M. CARLING: Il n'y a pas de service de malles entre Medicine-Hat et Fort McLeod, et ce n'est pas l'intention du gouvernement de demander des soumissions pour ce service?

LE TROUPEAU DU GOUVERNEMENT DANS LE NORD-OUEST.

M. TROW: En l'absence de M. Cameron (Huron), je demanderai si le troupeau de bêtes à cornes que le gouvernement possédait dans le Nord-Ouest a été vendu? Si oui, combien y avait-il de têtes de bétail dans le troupeau? Quand a-t-il été vendu, à qui, comment, et à quelles conditions?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le troupeau de bêtes à cornes des sauvages du traité 7 a été vendu. Il comprenait 599 têtes de bétail, consistant en 188 vaches; 312 taures de deux ans; 40 bœufs; 30 taureaux et 32 veaux. Ces animaux ont été vendus à vente privée, le 23 juillet 1883, au colonel DeWinton, à \$35 par tête, plus une somme de \$1,000 pour avoir le droit de réclamer tout animal égaré appartenant au troupeau; en tout une somme de \$21,965. Cette somme est payable comme suit: Argent comptant, \$5,490; le 23 octobre 1883, \$5,490; le 25 janvier 1884, \$5,490; et le 23 avril 1884, \$5,495. Ces divers montants ont tous été payés, à l'exception du dernier, qui le sera le 23 avril prochain.

ÉDIFICES PUBLICS A FORT-MCLEOD.

M. TROW: En l'absence de M. Cameron (Huron), je demanderai si le gouvernement se propose d'ériger, ou s'il a accordé le contrat pour ériger des édifices publics à Fort-McLeod, territoires du Nord-Ouest, ou dans les environs? Si oui, le gouvernement a-t-il demandé des soumissions, ou se propose-t-il d'en demander? Si le contrat est accordé, quand a-t-il été passé, quels sont les entrepreneurs, quelle est la nature de ces édifices, quelle est le prix du contrat?

Sir JOHN A. MACDONALD: Les seuls édifices dont j'ai connaissance, sont les nouvelles casernes que nous avons fait construire pour loger 100 hommes et 100 chevaux à Fort-McLeod. Ces édifices ont été construits par la "*North Western Coal and Navigation Company*," pour une somme de \$45,000. Le contrat a été passé en août dernier. Nous n'avons pas demandé de soumissions. Le rapport annuel du commissaire de la police à cheval, qui est entre les mains de l'imprimeur et qui sera distribué demain ou après demain, traite très au long de ces édifices et de leur construction.

LE MAJOR GÉNÉRAL LUARD.

M. MULOCK : Je suis informé par les médecins du major général Luard, que vu l'état peu satisfaisant de sa santé, il serait mieux de ne pas procéder aujourd'hui avec cette question. Par égard pour le général Luard, je dois me rendre à l'avis de ses médecins, et comme d'après les règles de la Chambre je ne puis demander que la motion demeurât sur les ordres du jour, je dois adopter le seul autre moyen qu'il me reste, et consentir à ce qu'elle soit rayée; mais en même temps je donne avis que je reviendrai sur cette question un autre jour.

Motion retirée.

PORT DANS LE COMTÉ D'ESSEX.

M. PATERSON (Essex) : Je demande copie de tous les rapports des ingénieurs concernant la construction d'un port sur la rive nord du lac Érié, dans le comté d'Essex, soit à Leamington, à Kingsville ou ailleurs, ainsi que le coût probable de tel port à chacun de ces endroits.

Je fais cette motion pour compléter les informations qui ont déjà été demandées relativement à ces ports. On a dit dans les journaux que le port de Kingsville actuellement en construction, a été entrepris pour servir mes fins personnelles et celles de l'honorable député d'Essex-Sud. Je suis convaincu qu'aucun membre de cette Chambre ne voudra porter une telle accusation avant d'avoir vu les papiers, et c'est pour cela que je fais motion pour avoir ces documents, afin de démontrer qu'il est tout à fait faux que ce contrat soit une entreprise politique.

Je peux dire que depuis quinze ans, les habitants de cette partie du comté d'Essex situés sur la rive du lac Érié, ont demandé aux différents gouvernements de la Confédération qui se sont succédés de faire construire un port local à cet endroit. Aux élections fédérales de 1874, M. McGregor, un partisan de l'administration Mackenzie, a promis, s'il était élu, qu'un port serait construit à Kingsville; et sous cette administration, en 1874, je crois, une exploration du port a été faite par M. Kingsford, un des ingénieurs du département des travaux publics. En mai 1874, il a fait son rapport au gouvernement. Dans ce rapport M. Kingsford dit :

Il parait admis que Kingsville a la préférence sur Colchester, Leamington ou Ruthven..... Les navires peuvent entrer dans ce port, Kingsville, pendant une tempête de l'ouest, ayant vent devant; et on prétend de plus qu'il n'y a aucune difficulté à surmonter pour sortir du port, car la côte est disposée de telle façon que les navires peuvent se mettre en route avec n'importe quel vent en amenant du côté de la jetée. On dit aussi qu'on ressent moins de mer à cet endroit qu'en tout autre point de la côte.

Mr. Kingsford évalue le coût du port à \$36,400. M. McGregor laissa entendre à la population de cette partie du pays que la question était sous la considération du gouvernement et qu'elle serait comprise dans les estimations du budget de 1876-77; mais comme nous étions alors dans les années de famine, le gouvernement ne prit pas de parti et l'appropriation n'a pas été faite. Après le changement de gouvernement, des requêtes me furent adressées me priant de faire construire ces travaux, et en 1879 et en 1880, des délégations furent envoyées de Kingsville au gouvernement pour insister sur la construction du port.

En 1880 le gouvernement envoya feu M. Lindsay, ingénieur civil du département des travaux publics, qui avec un parti d'explorateurs passa l'été de 1880 à étudier la rive nord du lac Érié, dans le comté d'Essex. Ce monsieur fit un rapport sur les différents endroits où il était question de construire un port, et sur le coût probable de chacun.

Il estima le coût de la construction d'un port à Kingsville à \$34,000, à Leamington à \$180,000, à l'île Pelée à \$180,000. L'ingénieur en chef du département des travaux publics visita personnellement ces endroits, et son rapport fait voir que, dans son opinion, l'île Pelée était l'endroit le plus propice à la construction d'un havre de refuge pour les

Sir JOHN A. MACDONALD.

navires qui naviguent sur le lac Érié; il désapprouva le choix de Leamington.

Il ajouta cependant, qu'avec moins de dépenses, un port pourrait être construit à Kingsville, qui n'est qu'à six milles de la route suivie par les navires qui font le trajet entre la rivière Détroit et Buffalo, pendant que Leamington est à neuf milles de cette route. Il différa d'opinion avec son subalterne, M. Lindsay, quant à la convenance de l'île Pelée, qu'il considérait l'endroit le plus convenable pour un port de refuge pour les navires de toute grandeur.

J'ai insisté auprès de l'honorable ministre des travaux publics; pour que la somme la plus élevée fut dépensée à l'endroit le plus favorable; mais voyant que je ne pouvais pas réussir, j'ai fait ce qu'il me restait de mieux à faire, et j'ai réussi à obtenir l'allocation la moins élevée pour un port à Kingsville, et aujourd'hui l'ouvrage est en marche. Je n'ai eu connaissance d'aucune spéculation ou irrégularité au sujet de cet ouvrage.

Il a été fait à la requête des propriétaires de navires voyageant sur les lacs, et fréquentant ces localités. La position naturelle du port est telle que sa construction n'offre pas de difficultés, et je suis bien convaincu que ce sera un bienfait public pour les intérêts de la navigation, et que pour les navires d'un faible tonnage, ce sera un excellent port de refuge.

Avec une faible dépense additionnelle à Kingsville, à laquelle j'espère que l'honorable ministre des travaux publics ne s'opposera pas, je suis convaincu que ce sera un des ports de refuge les plus sûrs que nous ayons dans nos eaux intérieures.

Il y a une couple de jours, pour la première fois, dans cette Chambre d'abord, puis dans les journaux, j'ai entendu parler qu'il pouvait y avoir des irrégularités au sujet de ce contrat; avant cela je n'avais jamais soupçonné que quelqu'un, soit à Essex ou ailleurs, pût croire qu'il y avait quelque chose de répréhensible au sujet de la construction de ce port, promis depuis dix ans par les honorables messieurs de l'autre côté, lorsqu'ils étaient au pouvoir. Ces travaux ont été demandés et redemandés à toutes les administrations qui se sont succédés, dans ces dernières années. Bien que je ne l'aie jamais promis à mes électeurs pendant les luttes électorales, sachant que ces travaux étaient dans l'intérêt de tous et rencontraient l'approbation de mes adversaires eux-mêmes, je me suis cru plus que justifiable d'engager l'honorable ministre d'en encourir les dépenses. A présent que l'ouvrage est à se faire sous les auspices du gouvernement actuel, il semblerait que ceux qui ont travaillé à l'obtenir du gouvernement précédent, cherchent à entraver les travaux du port et veulent faire du capital politique à bon marché contre mes amis qui le font construire. Ils peuvent faire croire aux députés de cette Chambre, et à ceux qui ne connaissent rien de la localité, qu'il y a quelque chose de louche dans cette affaire, mais ils ne parviendront pas à cela dans le comté d'Essex et principalement dans les environs immédiats du siège des travaux.

Motion accordée.

LES MOULINS DU GOUVERNEMENT A CALGARY.

M. CAMERON (Huron) : Je demande 1° Une copie de tous les ordres en conseil ou administratifs, correspondance et documents concernant la vente, l'affirmage ou autre disposition des moulins à scier ou à moudre possédés par le gouvernement et situés au sud de Calgary, Territoires du Nord-Ouest, à qui ils ont été cédés, quand, à quel prix; et à quelles conditions ils ont été payés ou seront payables. 2° Un état indiquant le prix qui a été payé pour ces moulins, les sommes qui y ont été dépensées, quand ils ont été érigés, y compris les frais d'exploitation; 3° Un état indiquant la quantité de terre arable ou à bois dont il a été disposé avec ce ou ces moulins, ou à la personne ou aux personnes qui les ont achetés; 4° Toute demande adressée

au gouvernement pour l'achat ou l'affermage de la dite ferme, terrains ou fonds de bois; 5° Un état de la machine ou des machines de ce ou ces moulins et ce qu'elles ont coûté; 6° De toute correspondance concernant les dits moulin ou moulins, terrains ou fonds de bois.

Le 11 de ce mois, j'ai posé au gouvernement la question suivante:—

Le gouvernement a-t-il vendu, ou loué les moulins à scier et à moudre qu'il avait fait construire dans les territoires du Nord-Ouest, ou en a-t-il disposé d'autre manière? Si oui, qu'en a-t-il fait, à qui les a-t-il cédés, à quel prix et à quelles conditions? La chose s'est-elle faite par vente publique ou par vente privée?

A cette question soumise par moi au gouvernement, le premier ministre a fait la réponse suivante:

Les moulins de la rivière du Vieux ont été vendus par le département des affaires des sauvages à M. Peter McLaren, pour \$10,000, le 22 octobre 1881. Une somme de \$5,000 a été payée comptant, le reste doit être payé en versements annuels d'un cinquième, avec intérêt à six pour cent. La transaction s'est faite privément. Outre le prix en argent, elle comporte les conditions suivantes:

L'acheteur doit entretenir les deux moulins en parfait état; il doit moudre les grains du gouvernement et ceux des sauvages à moitié prix; il doit scier le bois de construction requis par le gouvernement et le département des sauvages moyennant \$20 par mille pieds pendant cinq ans; les commandes de mouture et de sciage pour le gouvernement et pour les sauvages devront être exécutées avant tout autre ouvrage; l'acheteur devait, en outre, garder les employés en charge au moment de la vente.

Il appert par cette déclaration de l'honorable premier ministre, que les moulins à moudre et à scier de la rivière du Vieux ont été vendus par le gouvernement en 1881 à M. Peter McLaren pour la somme de \$10,000, partie comptant et partie à terme, et sujet à certaines conditions. Ce à quoi je m'objecte, c'est que ces moulins ont été vendus à vente privée et à un ami politique du gouvernement, M. Peter McLaren. Ce même M. McLaren a été l'objet de beaucoup d'attention de la part du gouvernement depuis quelques années. C'est pour lui, dans son intérêt et à son bénéfice, que le gouvernement a apposé trois fois son veto au bill des rivières et cours d'eau, violant par là les règles constitutionnelles établies par l'honorable premier ministre lui-même. Je retrouve le nom de M. Peter McLaren plus d'une fois dans les rapports qui ont été soumis au parlement, comme applicant ou porteur de licences pour de vastes étendues du domaine public dans les territoires du Nord-Ouest. Et à présent nous apprenons qu'il a obtenu ce moulin à scier, ce moulin à moudre, les terres qui les environnent, l'outillage, la machine, pour \$10,000. Et de plus il appert qu'il les a obtenus sans concurrence, sans que des soumissions aient été demandées, ou même sans que le public ait été notifié que cette propriété de grande valeur était à vendre. Je dis que c'est une propriété de grande valeur. Autant que j'ai pu la retracer dans les livres bleus, cette propriété nous a coûté beaucoup plus qu'elle nous a rapporté. Cette propriété comprend une scierie, une minoterie, un outillage complet, une machine, le terrain avoisinant, et on me dit qu'elle comprend quelque chose de plus. On me dit qu'elle comprend aussi un fonds de bois considérable.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il dit que non.

M. CAMERON: Je ne suis pas en état de dire si le fonds de bois est compris dans cette somme de \$10,000. Cependant, je suis informé qu'il l'a eu avec la scierie. J'ignore ce qui a porté le gouvernement à vendre cette propriété. Ces moulins ont été construits dans un but spécial. J'ignore si ce but a été atteint ou non. J'ignore aussi qui a pu induire le gouvernement à les vendre. Je ne sais pas non plus si quelque employé des départements a avisé le gouvernement que cette propriété n'avait plus d'utilité pour le gouvernement, qu'elle ne pouvait plus servir aux fins auxquelles elle était destinée.

Je suppose que les documents, lorsqu'ils seront soumis au parlement, nous fourniront des informations sur ce sujet. Ce

à quoi je m'objecte, c'est que le gouvernement dispose de propriétés de cette nature, ou de toute autre propriété dont j'ai eu occasion de parler dans cette Chambre, pendant cette session; je m'oppose à ce qu'il vende, afferme ces propriétés publiques de valeur, ou qu'il en dispose autrement sans concurrence, sans notifier le public, tant du moins qu'elles sont sur le marché, qu'on veut en disposer ou les vendre.

Il est facile de voir qu'il n'est pas juste pour le public, pour ceux qui veulent faire des placements dans le Nord-Ouest, et pour le pays, que les propriétés publiques soient cédées à vente privée, sans compétition et sans obtenir le plus haut prix qu'il soit possible d'obtenir. Cela met les amis du gouvernement sur un autre pied que les autres acheteurs, cela leur donne des avantages sur les autres qui désirent faire des placements dans les territoires du Nord-Ouest.

Cette politique est mauvaise pour le pays, et on devrait la changer sans délai; et quand le gouvernement se décidera à la changer, j'espère qu'il s'y tiendra et ne fera pas de continuels altérations dans le système et la manière de disposer des domaines publics dans les territoires du Nord-Ouest; j'espère qu'il adoptera une politique strictement d'affaire; et la seule manière juste et honnête, c'est la concurrence publique. Alors tout le monde est sur un pied d'égalité, et celui qui donnera le plus pour les propriétés en sera le possesseur.

Cette propriété peut avoir été vendue sa pleine valeur; ce n'est pas là la question. Ce dont je me plains c'est qu'on en ait disposé sans concurrence. Afin d'obtenir plus d'informations sur ce sujet, je fais motion pour avoir ces documents.

M. HAGGART: L'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège dit que l'acheteur de cette propriété est une personne qui a déjà reçu plusieurs faveurs du gouvernement; que c'est à son instigation que le gouvernement a désavoué le bill des rivières et cours d'eau, et attaqué les constitutions des provinces. Ce n'est peut-être pas le temps de discuter cette question; plus tard nous pourrions avoir l'occasion de nous en occuper plus au long. Il dit aussi que ce M. McLaren a fait des demandes au gouvernement pour obtenir plusieurs faveurs. J'aimerais à savoir au juste quelles sont ces faveurs. M. McLaren est bien connu comme un des hommes les plus riches de cette partie du pays, et c'est un grand propriétaire de terres à bois. Je ne sais pas qu'il fasse des demandes pour obtenir du gouvernement d'autres propriétés qu'une coupe de bois sur la rivière aux Coquilles dans le Nord-Ouest. Il a payé pour cette propriété plus cher que qui que se soit dans le Nord-Ouest; et il n'a que le quart des intérêts dans cet achat. La seule autre propriété qu'il ait achetée dans le Nord-Ouest, c'est une scierie et une minoterie—du moins il croyait qu'il y avait une scierie à cet endroit. Il a acheté cette propriété du département des affaires des sauvages. Il est bien connu que le département des affaires des sauvages offrait cette propriété en vente depuis longtemps, qu'il y a eu plusieurs offres de faites, et que M. McLaren a offert plus cher que les autres et l'a obtenue. Mais au lieu d'avoir ce qu'il avait acheté, ce qu'il croyait honnêtement acheter—une scierie et une minoterie—il s'aperçut, lorsqu'il arriva là, qu'il n'y avait pas de moulin. Il a payé le plein montant au département des affaires des sauvages, tout ce qu'il avait dépensé sur cette propriété et même plus. En sus de cela, il donna au gouvernement \$2,500, ce qui était tout ce que valait la coupe de bois, et il s'attendait à avoir un moulin. Jusqu'à présent il n'a pas pu avoir sa coupe de bois, il n'est pas parvenu à décider le gouvernement de tenir ses engagements envers lui et à avoir cette coupe de bois qu'il croyait honnêtement avoir achetée, mais dont, pour une raison ou pour une autre, il n'est pas encore en possession. Si l'honorable monsieur croit que c'est une propriété de grande valeur—et il a dit qu'elle était

d'une grande valeur—je n'ai aucun doute que M. McLaron est prêt à le céder à l'honorable monsieur pour la somme qu'il y a dépensée, j'en suis certain.

M. CAMERON (Huron-Ouest) : J'aimerais à entendre le gouvernement sur cette question.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous mettrons tous les papiers devant la Chambre.

M. COOK : Combien a-t-il payé pour la coupe de bois ?

M. HAGGART : Il a payé \$2,500, et il était censé en avoir cinquante milles. Il n'a encore rien eu. Il considère qu'il a été joué dans cette affaire.

Motion adoptée.

LE DÉPARTEMENT DE LA DOUANE A WINDSOR, ONTARIO.

M. PATTERSON (Essex) : Je demande la correspondance concernant la nomination de D. Brassard et J. Bushell au service des douanes à Windsor, Ontario.

Cette motion a été à l'ordre du jour depuis quelque temps. Je profiterai de cette occasion pour exprimer quelques plaintes sur la manière dont le département de la douane est administré à Windsor. Je considère que le nombre des employés n'est pas suffisant pour l'ouvrage qu'il y a à faire. Depuis quelques années, l'ouvrage a beaucoup augmenté, et il n'y a pas eu une augmentation proportionnée dans le nombre des employés. De plus, les employés qui font l'ouvrage ne sont pas rétribués suffisamment. Le percepteur de douane à Windsor a beaucoup plus à faire que les percepteurs des ports de Montréal, Toronto ou autres grandes villes de la Confédération. Bien que les entrées quotidiennes à ce port ne produisent pas une très forte somme, le nombre de ces entrées est très considérable. Le percepteur de ce port sert d'intermédiaire à un grand nombre de personnes qui font du commerce dans plusieurs villes de l'ouest.

Ces commerçants lui écrivent ou viennent le trouver pour s'enquérir du tarif ou des autres règlements de douane. Presque tout son temps est pris de la sorte, et de plus, il doit faire toutes les écritures du bureau. L'inspecteur qu'il avait engagé pour faire l'ouvrage du dehors est obligé de faire l'ouvrage du commis, qui est occupé aux livres dix à douze heures par jour. Ces hommes ne sont pas payés en proportion des services qu'ils rendent.

Ils ont été pendant vingt-trois ans au service du gouvernement, et ils reçoivent du département de la douane la magnifique somme de \$600 par année. Les deux hommes que j'ai spécialement mentionnés dans cette motion, ont été nommés, il y a douze mois, à un emploi qui est de sa nature permanent; mais il ne sont pas encore employés permanents.

Ils reçoivent encore un salaire de tant par jour, bien qu'ils remplissent les fonctions d'employés permanents. À tout moment ils peuvent être appelés à la gare du chemin de fer du Sud du Canada, qui a maintenant choisi Windsor pour traverser la rivière Détroit. Je me plains de ce que ces employés sont obligés de faire autre chose que les fonctions qui leur sont assignées, et de ce que des officiers supérieurs qui devraient consacrer tout leur temps à leurs devoirs importants, sont obligés de faire l'ouvrage d'employés inférieurs. Le percepteur des douanes au port de Windsor a été quarante ans dans le service public, et s'est toujours distingué pour sa fidélité et son zèle à remplir les devoirs de sa charge. Une responsabilité très sérieuse pèse sur ce percepteur. Je crois que son salaire actuel est de \$1,700, pen tant qu'il y a dans différents ports de la Confédération beaucoup de percepteurs dont les salaires varient entre \$2,500, et \$3,000, et même plus. À plusieurs reprises j'ai soumis cette question à l'honorable ministre des douanes, et je crois qu'elle lui a aussi été signalée par l'inspecteur des ports. Je suis certain que

M. HAGGART.

le percepteur du port a souvent fait savoir au ministre l'insuffisance du nombre des employés, et je crois aussi celle des salaires. Je crois que, tout en désirant une juste économie dans le service public du Canada, ni ce parlement, ni le peuple ne désirent voir les serviteurs publics mourir de faim. Il y a une autre raison pour laquelle je crois que les employés devraient être mieux payés.

Je ne pense pas qu'aucun honorable député de cette Chambre, ou l'honorable ministre, soient d'avis qu'un employé public soit maintenu avec un salaire insuffisant, qui le condamne à la misère, surtout quand il est placé, comme le percepteur de douane, à Windsor, dans une position où il a de l'argent à manier. Quand des officiers sont insuffisamment payés, ils sont exposés à la tentation de s'approprier l'argent du public. Je ne crois pas qu'aucun officier du gouvernement, dans le bureau de la douane, à Windsor, se rendrait coupable d'une telle faute. Il lui passe entre les mains des sommes considérables, qui lui sont payées directement, au bassin de la traverse, et je crois que plusieurs, traités comme il l'est, seraient exposés à la tentation de s'approprier indûment les fonds d'autrui. Je suis convaincu qu'il n'en est pas ainsi, bien que, déjà, des déficits aient été signalés dans l'administration de quelques autres officiers. Ceux qui occupent ces positions, avec la responsabilité d'officiers de banques, devraient recevoir des salaires plus élevés que ceux payés aux portiers et messagers des bureaux publics d'Ottawa. Je connais plus d'un cas où des employés, avec plus de vingt ans de service—j'en connais un de vingt-sept années de services—ne reçoivent que \$600 de salaire, tandis que de jeunes employés, dans le service civil à Ottawa, reçoivent, après quatre ou cinq années, de \$1,000 à \$1,200, et jusqu'à \$1,800. Les officiers du service extérieur font plus d'ouvrage dans une semaine que les officiers, dans la capitale, en font dans un mois. Les devoirs du percepteur de douane, à Windsor sont plus lourds que les devoirs remplis par tout autre percepteur dans les autres bureaux de douane de la Confédération. Il est dans le service depuis quarante ans; il n'a jamais reçu de censure et il est considéré comme un officier excellent et des plus efficaces—l'honorable ministre ne saurait dire le contraire—et, cependant, son salaire est moindre que celui donné ici à un commis de seconde classe, qui a servi six ou huit ans. Il est l'intermédiaire entre le gouvernement et les marchands des États de l'Ouest, et il remplit cette charge de la manière la plus efficace. Son salaire devrait être augmenté aussi bien que le salaire des autres officiers dont je viens de parler.

Ni l'honorable ministre des douanes, ni aucun autre homme d'affaires ne voudraient, pour leur propre compte, traiter d'anciens serviteurs, fidèles et efficaces, de la manière dont les officiers de douane, dans le port de Windsor, sont traités. Depuis plusieurs années j'ai attiré, sans succès, l'attention du gouvernement sur ce fait. Je crois seulement remplir un devoir en m'efforçant d'obtenir justice pour ces employés, et en déclarant publiquement ce que j'ai dit précédemment.

M. BOWELL : Je n'ai aucune objection à ce que la motion soit adoptée; mais je ne sais pas qu'il y ait aucune correspondance avec le ministère des douanes au sujet de ces officiers.

La représentation faite au ministère par l'inspecteur expose qu'une autre compagnie de chemin de fer avait placé sur la rivière Détroit des bateaux traversiers par lesquels cette ligne de chemin de fer pouvait se raccorder avec le Michigan Central. En conséquence, il était absolument nécessaire de placer à cet endroit des douaniers, comme à la traverse du Grand-Tronc.

Sur cette représentation les deux messieurs mentionnés furent placés dans cette position, au prix de tant par jour, comme je l'ai déjà expliqué à cette Chambre.

Ils n'ont pas été nommés permanents pour la raison suivante: je prévois qu'il faudra des employés additionnels,

afin de protéger le revenu dans ce port et de remplir les devoirs extra imposés à ces officiers, ou plutôt de remplir les devoirs créés par le fait d'une nouvelle ligne de chemin de fer traversant à cet endroit. Aussitôt que l'on connaîtra exactement le nombre d'officiers requis pour protéger le revenu, contrôler les marchandises qui traversent à cet endroit, ils seront ajoutés au personnel permanent des officiers de douane.

La construction de nouveaux chemins de fer, non-seulement à Windsor, mais aussi à Clifton, nécessitera l'addition d'un certain nombre d'employés au personnel actuel, par suite de nouveaux ponts construits et de nouvelles traverses établies. Je n'aborderai pas la question générale soulevée par l'honorable député relativement aux salaires. Cette plainte n'est pas seulement formulée par lui. D'autres honorables députés s'en font aussi une arme; mais il est peut-être satisfaisant de constater que je sois le seul ministre ainsi maltraité pour ne pas dépenser l'argent du public. Si le service public peut se faire convenablement; si le revenu public peut être convenablement protégé avec le personnel actuel, je suis d'avis qu'il n'est pas nécessaire de nommer des employés additionnels. L'on ne doit augmenter le personnel que quand la chose devient absolument nécessaire, et je ne suis pas prêt à admettre le principe posé par plusieurs honorables messieurs, à savoir, que les salaires d'un nombre considérable d'officiers publics devraient être augmentés. Plusieurs des officiers sur lesquels l'honorable député a attiré l'attention, méritent bien les salaires les plus élevés, qui puissent se payer en vertu de la loi; mais, règle générale, les hommes qui occupent des positions importantes, reçoivent autant que ce qu'ils pourraient gagner dans toute autre carrière de la vie, et lorsque le service peut se faire pour les salaires maintenant payés, je ne crois pas que le pays approuverait la dépense considérable qu'entraînerait l'augmentation de salaires demandée au ministère des douanes.

L'honorable député peut en être sûr, lorsqu'il s'agira d'augmentation de salaires; lorsque je croirai qu'il est de l'intérêt du service public que cette augmentation soit accordée, et que l'officier, qui la demande, en est digne, ou mérite une promotion, je n'hésiterai pas à soumettre le cas devant mes collègues, avec une recommandation de faire droit à la demande.

La motion est retirée.

DIRECTEUR DE POSTE À DUART.

M. CASEY: Je demande la production de copie de toutes requêtes, recommandations, ou autre correspondance en rapport avec la nomination de E. McCollum comme directeur de poste de Duart.

Cette motion est pour obtenir des informations concernant les transactions en rapport avec le bureau de poste de Duart, et dont j'ai entendu parler depuis mon arrivée ici. Je crois qu'un M. Tait a été maître de poste à Duart pendant un certain nombre d'années, bien qu'il n'ait pas agi comme tel depuis quelque temps. Le monsieur qui a rempli la charge dans l'intervalle, est un M. Macdonald, qui, je crois, a satisfait généralement le public desservi par ce bureau de poste. Il y a environ deux semaines, cependant, M. Macdonald a reçu avis soit du ministère des postes, soit de l'inspecteur, de livrer à un certain jour fixé, les livres et les papiers du bureau de poste, à un autre résidant au village, M. McCollum, que l'on représentait comme ayant été nommé maître de poste à sa place. Or, ce n'est pas la règle ordinaire des gouvernements de destituer ainsi un maître de poste, ou un sous-maître de poste, ou tout autre personne agissant comme maître de poste sous la responsabilité de ce dernier, à moins qu'il y ait plainte et qu'une enquête ait été faite.

Je suppose que quelque plainte a dû être adressée au ministère au sujet de M. Macdonald ou M. Tait, qui était le maître de poste en exercice, et que l'on a eu de bonnes raisons

d'agir comme on l'a fait. Je dois faire cette supposition, ou bien je dois conclure que le ministère des postes s'est laissé influencer par des demandes ou représentations que lui aurait adressées quelqu'un du voisinage, et qu'il a agi sans considérer mûrement cette affaire.

Je suis porté à croire que cette conclusion est correcte, parce que je suis informé que quand les papiers sont arrivés à M. McCollum, ce dernier a refusé de les signer. Il fit observer qu'il n'avait reçu aucun avis à cet égard; qu'il ne savait pas qu'il devait être nommé; qu'il n'avait pas sollicité cette position, et que toute l'affaire s'était arrangée à son insu.

Tel étant le cas, on m'a prié de demander la production de toutes correspondances, demandes ou recommandations en rapport avec cette affaire, et peut-être l'honorable directeur général des postes pourrait-il fournir dès maintenant des explications verbales qui donneraient satisfaction.

M. PATTERSON (Essex): J'avais aussi sur ce sujet une motion que des amis du voisinage de Duart m'avaient prié de proposer; mais comme l'honorable député représente le comté dans lequel est situé le bureau de poste en question, et qu'il propose lui-même une motion sur le même sujet, la courtoisie me commande de retirer la mienne. La plainte arrivée jusqu'à moi, c'est que le maître de poste de Duart avait été destitué à cause de ses prédilections politiques, et pour ma part, je proteste contre toute intervention des maîtres de poste dans les affaires politiques. Il est difficile d'avoir des maîtres de poste efficaces; nous leur donnons un salaire nominal—mais pas du tout suffisant pour le trouble ou le travail qu'ils s'imposent. Je crois qu'il y a un grand nombre de maîtres de poste qui ne sont payés qu'au taux de \$10 ou \$20 par année, et bien qu'ils n'aient pas, peut-être, beaucoup d'ouvrage à faire, la charge elle-même les retient à leurs maisons, vu que le public a l'habitude de s'arrêter au bureau de poste à toutes les heures du jour; et ils sont de plus responsables des lettres contenant des valeurs. Il n'y a pas longtemps, il est arrivé dans mon comté que le maître de poste, dont le salaire par année est d'environ \$20, s'est vu obligé à payer \$100 pour la perte d'une lettre, somme qui a absorbé ses émoluments de cinq années.

Je pense que nous devrions laisser aux maîtres de poste de la campagne une pleine liberté d'avoir des prédilections politiques; parce qu'en les nommant à ce poste, ce n'est pas une faveur qu'on leur accorde, mais c'est une faveur qu'ils accordent, eux-mêmes, au ministère des postes et au public en acceptant une telle charge.

J'en connais plusieurs, dans mon comté, dont le salaire ne compense pas les services. Le salaire, je crois, est fixé d'après le nombre de timbres vendus et le nombre de lettres expédiées; mais, dans certains cas, la quantité de timbres ou de lettres peut être fort limitée, tandis que l'on aura pu expédier un grand nombre de journaux, et le trouble pour préparer le rapport mensuel, ou trimestriel, peut être aussi grand que quand la somme d'affaires est plus considérable. Je serais heureux que l'on avisât aux moyens de fixer les salaires des maîtres de poste de la campagne d'après une meilleure base. Dans tous les cas, je ne pense pas que leur position puisse être considérée au point de vue politique. Pour ce qui regarde mon comté, toutes les recommandations que j'ai faites ont toujours été en faveur des hommes les plus compétents du voisinage, et conformes aux désirs de la population.

M. CARLING: Il n'y a pas de demandes adressées au ministère des postes concernant ce bureau de poste. Le fait est que M. Tait a quitté Duart pour Saint-Thomas, et nous avons accepté la recommandation de gens appartenant à cette localité, pour le choix d'un maître de poste. C'est réellement tout ce qui a été fait dans cette affaire.

M. CASEY: Le départ du maître de poste de Duart pour Saint-Thomas a eu lieu, il y a très longtemps; il y a quelques années, je crois.

M. CARLING : Non, je crois que ce fut dans l'automne de 1882.

M. CASEY : Dans tous les cas, M. Macdonald a agi comme maître de poste pendant un certain nombre d'années.

M. CARLING : Il n'a pas agi en cette qualité pendant un certain nombre d'années.

M. CASEY : Depuis le printemps de 1882, ou quelque temps auparavant—deux ou trois ans au moins—depuis que M. Tait est allé se fixer à Saint-Thomas, on a voulu laisser les choses dans le *statu quo*. Le sous-maître de poste faisait l'ouvrage et recevait le salaire. Le simple départ de M. Tait pour Saint-Thomas, qui s'est accompli il y a longtemps, est une faible raison pour justifier un changement, puisque le nouveau maître de poste n'a été nommé que depuis le mois dernier.

L'honorable député d'Essex a mentionné une raison qui lui a été soufflée par des amis du voisinage opposés à un changement pour simple cause politique. J'ai été informé moi-même de la même chose, bien que je n'aie pour ainsi dire porté aucune attention à ce rapport. On disait que la cause du changement avait été la part prise par M. Macdonald dans une démonstration de joie à l'occasion du fait que le ci-devant député de Bothwell avait perdu son siège, et que cette allégation avait servi à quelques-uns comme moyen auprès du gouvernement pour le faire destituer. Je pouvais à peine croire que ce fût la vraie raison; mais l'explication de l'honorable ministre a été si peu satisfaisante que je commence à penser qu'elle renferme quelque chose de vrai. L'honorable ministre n'a pas, cependant, déclaré nettement que la nomination de M. McCollum est faite définitivement, ou que ce dernier a accepté la position—qu'il soit ou non, maintenant, le directeur de poste de Duart.

M. CARLING : Il n'est pas de règle de nommer comme maître de poste quelqu'un agissant en cette qualité sous la responsabilité du maître de poste. Le ministère des postes ne connaissait rien de Macdonald, qui agissait au nom de M. Tait. Ce dernier partit pour Saint-Thomas, et le ministère des postes, agissant sur les recommandations que j'ai mentionnées, nomma l'autre monsieur pour lui succéder.

M. CASEY : M. McCollum a-t-il été nommé ?

M. CARLING : Non, je crois que c'est un M. Britton, qui a été nommé.

M. CASEY : L'honorable député n'a pas amélioré son explication, parce qu'il motive de nouveau le changement de maître de poste sur le départ de M. Tait, tandis que ce dernier événement arriva plus d'une année auparavant.

La position de maître de poste à Duart resta, après le changement, ce qu'elle était auparavant, parce que M. Tait restait responsable envers le gouvernement, comme il l'avait été depuis des années. Je ne vois pas pourquoi le même arrangement n'aurait pas été continué; pourquoi M. Tait ne serait pas resté responsable et pourquoi l'on n'aurait pas permis à M. Macdonald de continuer comme sous maître de poste. Dans tous les cas, je suppose que des recommandations ont été envoyées au gouvernement et que des plaintes ont été faites, sinon, le changement n'aurait pas eu lieu.

M. CARLING : M. Macdonald agissait, d'abord, au non de M. Tait, et nous n'avons rien su de ses fonctions jusqu'à ce que sa position fût devenue vacante. Nous ne considérons aucunement M. Macdonald comme responsable de la gestion du bureau. La personne responsable a toujours été M. Tait, et quand ce dernier abandonna son bureau, nous le relevâmes des devoirs de sa charge et le remplaçâmes par un autre.

M. CASEY : Ce remplacement ne s'est pas fait quand M. Tait abandonna son bureau; mais un an après, et quand M. Macdonald s'est rendu désagréable au gouvernement.

M. CASEY.

M. CARLING : Il n'y a pas de papiers, excepté des lettres confidentielles, qui ne peuvent être présentées à la Chambre.

M. CASEY : L'honorable ministre refuse donc de produire les papiers demandés ?

M. CARLING : Ce sont des lettres confidentielles.

La motion est rejetée sur division.

EMPLOI DES IMMIGRANTS.

M. PATERSON (Brant) : Je demande la production d'un état montrant les noms des personnes, qui, durant la dernière année, se sont adressées au département de l'immigration pour obtenir les services d'immigrants, indiquant de plus le nombre et l'occupation des immigrants demandés, ainsi que le nombre et l'occupation de ceux dont les services furent ainsi obtenus.

M. BOWELL : L'honorable ministre de l'agriculture, qui est absent, je regrette de le dire, pour cause de maladie, m'a prié de dire qu'il y a, dans son bureau, très peu de correspondance à ce sujet; que la plupart des demandes ont été faites verbalement aux agents placés aux différentes stations, et directement aux agents à Québec, où les immigrants débarquent; mais que, quelle que soit la correspondance sur ce sujet, elle sera produite le plus tôt possible.

La demande d'ouvriers, durant l'été dernier, a été très grande, et il a été entièrement impossible, me dit l'honorable ministre, de fournir le nombre demandé par toute la Confédération. Ceci est très regrettable. Les salaires, particulièrement ceux des journaliers de ferme et d'autres ouvriers, ont été beaucoup plus élevés dans les diverses parties du pays qu'auparavant.

On a fait venir un grand nombre d'ouvriers terrassiers des États-Unis, durant l'année dernière, seulement parce qu'on ne pouvait se procurer ici le nombre d'ouvriers voulu, bien que les personnes cherchant des ouvriers eussent des agents dans toute la Confédération, dans tous les ports où débarquent les immigrants, ainsi que dans les ports de l'intérieur. Ce fait est regrettable. L'immigration devrait être suffisante pour correspondre à la demande non seulement de la classe agricole, mais aussi pour les travaux publics. Les papiers qui peuvent se trouver dans le ministère adressés au département de l'immigration pour obtenir les services d'immigrants, indiquent de plus le nombre et l'occupation des immigrants demandés, ainsi que le nombre et l'occupation de ceux dont les services furent ainsi obtenus.

M. PATERSON : Il est satisfaisant de savoir qu'il y ait eu une si grande demande d'ouvriers durant l'année dernière, comme l'honorable ministre vient de nous le dire, mais je suis certain qu'il admettra avec moi que les ouvriers devraient être trouvés en nombre suffisant pour la demande.

Si l'honorable ministre pouvait facilement donner toutes les informations demandées par ma motion, je serais content. Il nous dit en termes généraux que la demande a été pour des ouvriers terrassiers et des journaliers de ferme; mais un grand nombre d'artisans sont venus de pays étrangers, et l'honorable ministre remarquera que par ma motion je veux connaître l'occupation des ouvriers qui ont été demandés, ainsi que l'occupation de ceux dont les services ont été obtenus.

Je crois que l'honorable ministre, sans beaucoup se troubler, pourrait produire un mémoire obtenu de l'agent à Québec, et des autres agents, indiquant le nombre d'émigrés qui ont été réellement employés, ainsi que les métiers qu'ils exerçaient dans leur pays natal, et s'ils ont été demandés ici pour exercer ces mêmes métiers. Si l'honorable ministre s'impose ce trouble, je crois que les informations seront d'autant plus complètes.

M. BOWELL : J'ai expliqué à l'honorable député qu'il y a eu un grand nombre de demandes qui n'ont pas été entrées.

dans les livres; mais l'honorable député peut être sûr que toute la correspondance désignée par sa motion sera produite.

Il n'y a aucun doute qu'un grand nombre d'hommes sont venus dans ce pays comme artisans; mais s'ils n'ont pu trouver de l'ouvrage comme artisans, ils ont fait autre chose. C'est la ligne de conduite que suivent des hommes industriels, qui veulent travailler. Tous ceux qui ont demandé qu'on les envoyât sur le chemin de fer du Pacifique et se sont trouvés physiquement capables et désireux de travailler, ont reçu de l'emploi, qu'ils fussent terrassiers ou non.

M. BLAKE: Il est difficile de croire que la ligne de conduite mentionnée par l'honorable ministre au sujet des demandes faites pour obtenir des ouvriers, ait été beaucoup suivie.

Il me semble extraordinaire que l'on n'ait pas fait une entrée pour chaque demande d'ouvriers, faite à un agent. Il me semble que l'un des premiers devoirs d'un agent serait de tenir un tel registre, pour se mettre en état, dans un autre temps, de répondre aux demandes. Je puis à peine croire que les agences d'immigration soient conduites avec autant de négligence.

L'on devrait aussi tenir un registre pour les ouvriers qui ont obtenu de l'ouvrage. Ce registre serait utile pour l'ouvrier, qui se présente en disant: "Eh! bien, je suis apte à une telle occupation, et je voudrais tel emploi." On lui répondrait aussitôt: "Je n'ai rien pour vous; allez ailleurs. Vous devez voir vous-même, à vos propres affaires."

S'il doit y avoir de l'emploi pour un ouvrier, le nom de celui qui emploiera ce dernier devrait être, évidemment, enregistré, pour qu'il en fût donné communication aux autres ouvriers cherchant de l'emploi, et les demandes d'emploi devraient être également enregistrées, de manière à servir d'information à ceux qui ont besoin d'ouvriers.

Il serait très à propos que la régie de ces bureaux d'immigration pût faire un rapport plus complet à l'avenir.

M. IVES: Si l'immigration dans ce pays était maintenant aussi peu nombreuse qu'il y a quatre ou cinq ans, il pourrait être possible de tenir au bureau du ministre d'agriculture à Ottawa, un registre de tous les immigrants arrivant et de toutes les demandes d'ouvriers; mais avec l'augmentation considérable de l'immigration, depuis quelques années, il serait absurde de s'attendre à ce que toutes les demandes d'ouvriers, faites aux agents, qui ont sous leur charge tous les immigrants à leur arrivée dans un port, fussent enregistrées au bureau central, à Ottawa. Ces agents circulent plus ou moins dans le pays sur des trains chargés d'immigrants, et ceux qui ont besoin d'ouvriers, s'adressent à eux personnellement. Pour ma part, je me suis adressé, à diverses occasions, aux agents, qui rencontrent le steamer à Québec et Halifax, pour qu'ils me procurassent les ouvriers dont j'aurais pu avoir besoin. Par exemple, j'ai obtenu, de cette manière, le printemps et l'été dernier, un jardinier et aussi une demi-douzaine d'hommes que j'employai à divers ouvrages; et je ne pense pas qu'il vailût la peine d'écrire à Ottawa pour demander au ministère d'agriculture d'envoyer M. Campbell, ou M. Clark, avec instruction de m'obtenir un jardinier, quand je voyais ces deux messieurs traverser la ville dans laquelle je vais toutes les semaines pour rencontrer le steamer.

Je m'adressai à eux personnellement, et c'est la manière de procéder de tout le monde.

Je ne vois pas quel avantage l'on pourrait retirer si de telles demandes orales étaient envoyées à Ottawa. Si l'objet de l'honorable député, en demandant les états en question, est de servir de base à un argument établissant que la demande d'ouvriers a été faible parce que peu de demandes d'emploi sont enregistrées à Ottawa, je pense que cela est très malheureux, parce que je n'ai jamais, moi-même, adressé ici, une demande d'ouvriers, bien que j'en aie fait pas

moins d'une douzaine aux agents personnellement, et je crois que d'autres ont fait la même chose que moi.

Je désire donner avis que je protesterai si l'état demandé est considéré comme indiquant la demande d'ouvriers, ou le mouvement de l'immigration.

M. PATERSON (Brant): L'honorable député est sur la mauvaise voie; mais il est heureux qu'il ait jeté son soupçon sur moi, puisque l'effet sera d'engager le ministre de l'agriculture à se procurer, par le moyen de ses agences, une liste des demandes d'ouvriers. Il se préservera ainsi de la fâcheuse position dans laquelle il se trouverait, en produisant un rapport n'indiquant que très peu de demandes. Je n'ai pas l'intention que m'attribue l'honorable député. Mon unique désir est d'obtenir des informations complètes, et je suis d'avis que l'on devrait enregistrer toutes les demandes adressées aux agents d'immigration. Nous avons les rapports de ces officiers, qui à mon avis traitent de matières en dehors de leurs attributions et oublient d'autres sujets se rapportant à leurs fonctions. Je me rappelle qu'un de ces agents d'immigration, dans son rapport au département, nous donnait des pages de dissertation sur les merveilleux effets de la politique nationale; sur l'état des récoltes dans le pays, et qu'une grande partie de ses informations n'étaient pas de sa compétence. Je suggérerais que les agents reçussent instruction d'omettre les renseignements de cette nature, et de se borner à ne nous donner que des informations d'une valeur réelle, en tenant un registre des demandes qui leur sont adressées pour obtenir des ouvriers, de façon à ce que nous ayons une idée de ces demandes et des moyens que nous avons de les rencontrer. Si l'honorable député de Richmond et Wolfe avait prêté son attention à mes remarques, il aurait vu que mon but est simplement de déterminer le nombre de demandes adressées au ministre d'agriculture par les agents d'immigration, durant l'année, de sorte que nous puissions connaître les différentes classes d'ouvriers en demande.

Si mon honorable ami a demandé un jardinier, sa demande aurait dû être enregistrée par l'agent à qui il s'adressait, et s'il avait demandé vingt-cinq hommes, ou trente cordonniers, ou charpentiers, ou des hommes de tout autre métier, le même enregistrement aurait dû être fait, avec mention du métier en demande.

Je n'ai pas de projet sinistre en vue; mais je désire seulement obtenir toutes les informations possibles, qui seraient d'une grande valeur pour le pays.

M. SPROULE: Je suis entièrement du même avis que mon honorable ami de Richmond et Wolfe. Il y a deux ou trois ans, on s'adressa à moi pour obtenir des ouvriers de ferme, et après avoir écrit à l'agent, M. Donaldson, à Toronto, bien que j'eus demandé vingt-cinq hommes, je pus seulement m'en procurer trois durant cette saison. L'année suivante, plusieurs personnes me demandèrent d'écrire pour elles pour leur avoir des ouvriers de cette classe, et lorsque je me trouvais à Toronto, je vis M. Donaldson et lui fis verbalement une demande, mais je ne pus en obtenir un seul. Conséquemment, je n'ai pas cru à propos de renouveler ma demande durant la dernière saison, parce que je comprenais qu'il serait impossible d'expédier dans notre localité cette classe d'ouvriers, pouvant trouver un engagement avant d'arriver jusqu'à nous. Un grand nombre de demandes seraient faites si les gens croyaient pouvoir obtenir seulement la moitié du nombre requis.

Motion adoptée.

RÈGLEMENT CONCERNANT LES MINES.

M. LISTER: Je demande la production de copies de toutes les pétitions, lettres et correspondance reçues à l'adresse du ministre de l'intérieur, ou d'aucun autre membre du gouvernement, concernant l'exploitation des mines d'or et

d'autres minerais situés dans les Territoires du Nord-Ouest.

J'ai raison de croire qu'une pétition, signée par un grand nombre de mineurs des Territoires du Nord-Ouest, a été adressée à l'honorable ministre de l'intérieur, demandant que des règlements concernant les mines, soient adoptés par le gouvernement dans l'intérêt des mineurs de cette partie du pays. Je ne sais pas que le gouvernement ait encore rien fait sur ce sujet; mais j'attire l'attention du gouvernement sur la grande importance de s'en occuper immédiatement. Il n'y a aucun doute que l'on a découvert, il y a huit ou dix années, que les Territoires du Nord-Ouest, le versant oriental des montagnes Rocheuses, contenaient des minerais d'une très grande valeur. Des explorateurs ont passé plusieurs années dans ces territoires, et depuis les deux ou trois dernières années, grand nombre de mineurs s'y sont fixés. On n'a pas encore, cependant, adopté de règlements pour les mines. Il n'y a pas de loi en vertu de laquelle un explorateur, ou un "mineur libre," comme on le désigne, en se servant du langage des lois concernant les mines, en force ailleurs, puisse acquérir un titre de propriété. Il est de fait que plusieurs personnes, dont je ne mentionnerai pas les noms à présent, bien que je puisse avoir occasion de les citer plus tard, ont pris possession de terrains d'une grande valeur, dans cette partie du pays, et réclament le droit de propriété sur certaines terres d'une étendue de 160 et 320 acres.

Le résultat a été de chasser les "mineurs libres," de chasser les explorateurs, qui étaient allés là avec rien autre chose qu'un sac sur leur dos, espérant retirer le bénéfice de ce qu'ils pourraient découvrir; mais le mécontentement et la confusion règnent aujourd'hui, dans les territoires. Je crois qu'il y a 500 ou 600 mineurs qui hivernent dans les montagnes Rocheuses, et qui seront prêts à commencer leurs opérations, ce printemps, et je crois, en outre, que ce nombre, à l'ouverture du printemps, s'accroîtra de 100 hommes, et à moins que le gouvernement n'adopte des règlements pour les mineurs, il n'y aura que confusion, sinon autre chose plus grave.

D'après mes informations, le gouvernement a reçu des réclamations d'un certain nombre de ces mineurs. Conformément à la permission qu'ils ont reçue du gouvernement, ils sont en possession des terres déjà mentionnées.

Le gouvernement, m'informe-t-on, a octroyé, ou se propose d'octroyer des licences de mine de quarante acres de terre. Si de telles licences sont accordées, c'est en contra-vention des lois bien connues concernant tous les contrats de mine de ce continent. Un *claim* de mineur ne devrait pas être de plus de 300 pieds sur 1,500, et le gouvernement ne devrait, en aucun cas, transférer au mineur le droit de propriété sur la terre, mais lui accorder, au plus, le privilège de mine sur la quantité de terre que je viens de mentionner. Le gouvernement, je l'espère, jugera à propos, avant longtemps, ou même à présent, de répondre à cette motion, que je propose exclusivement pour attirer de nouveau l'attention du gouvernement sur ce sujet.

Je la soumetts à la requête de nombre de mineurs qui m'ont écrit, et qui sont très mécontents, et j'espère que l'honorable ministre qui représente le ministre de l'intérieur dans cette Chambre, répondra, aujourd'hui, à cette motion, de manière à satisfaire ces mineurs du Nord-Ouest. S'il y a une classe d'hommes que le gouvernement doit chercher à pacifier, ce sont ces mineurs, qui, comme je l'ai dit il y a un instant, sont allés dans ces territoires, dans ces montagnes, avec rien de plus qu'un sac sur le dos, se soumettant à toutes les privations, afin d'en faire profiter le pays.

Toute l'assistance possible devrait être accordée à ces hommes, et le premier ministre, j'en ai la confiance, fera maintenant à ces hommes une promesse qui les satisfaira. Qu'il n'oublie pas que nous entrerons bientôt dans le printemps, et que des centaines, peut-être des milliers d'hommes, se grouperont dans cette partie du pays, et l'effet serait certainement très désastreux, si le gouvernement, dans sa

M. LISTER

sagesse, ne jugeait pas à propos de faire, en même temps, quelque chose pour eux.

Sir JOHN A. MACDONALD: M. l'Orateur, l'honorable député dit qu'il a reçu un grand nombre de plaintes, et qu'il y a du mécontentement parmi un certain nombre de mineurs. S'il disait qu'il a reçu des communications des chercheurs miniers, il eût été plus exact.

M. LISTER: Eh bien, appelez-les chercheurs de mines, si vous le voulez.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a un grand nombre de chercheurs de mines qui, je n'en doute pas, se trouvent dans cette région, et j'espère qu'ils rendront un excellent service au pays en développant les ressources minérales, surtout dans les montagnes Rocheuses, ou près de ces montagnes. Il nous dit qu'un grand nombre de chercheurs de mines sont maintenant là. Ils s'y sont rendus cette année, et bien que la plupart de ces chercheurs, s'ils ont fait quelque bonne découverte, ne la révèlent pas, cependant, d'après les rumeurs et avec la preuve plus ou moins certaine obtenue par le département de l'intérieur, il n'y a pas de doute, et c'est une opinion générale, qu'il y a une vaste région, riche en mines d'or et d'argent, près des montagnes Rocheuses, ou dans ce voisinage.

La loi accorde déjà certains droits—droits de premiers occupants—aux chercheurs de mines, ou un certain encouragement, et quand ils deviennent mineurs, les réclamations de ceux qui ont réellement fait des découvertes, qui ont dépensé leur argent et développé la richesse du pays, sont considérées les premières.

L'honorable député sait—ou peut-être ne sait-il pas, vu qu'il ne l'a pas dit—que des règlements concernant les mines ont été promulgués, l'année dernière. Il y a peut-être eu déjà quelques applications de ces règlements; mais s'il y en a eu, elles ont été très peu nombreuses.

L'adoption de ces règlements a nécessité beaucoup de discussion; un grand nombre d'informations ont été reçues, et le département de l'intérieur a examiné les lois minières de l'Australie, des Etats-Unis, de la Nouvelle-Ecosse, et d'autres pays, afin de préparer un système amélioré de règlements pour les mineurs. Je puis informer l'honorable député que ces règlements préparés sont de date récente, et jusqu'à dernièrement le gouvernement les avait encore sous sa considération. Ces règlements amendés sont maintenant approuvés et prêts à être publiés dans la *Gazette du Canada*.

Ils paraîtront, je crois, dans le prochain numéro de la *Gazette du Canada* seront déposés sur le bureau de la Chambre, et j'espère que l'honorable député les trouvera de son goût.

M. BLAKE: Je pense qu'il est à regretter que l'honorable monsieur n'ait pas fait faire ces recherches au sujet des règlements concernant les mines d'Australie, de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis avant de faire ses règlements, au lieu de les faire faire après.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'an dernier?

M. BLAKE: Oui.

Sir JOHN A. MACDONALD: Si l'honorable monsieur veut examiner les règlements, il verra que parmi ceux qui ont été adoptés, il y en a qui ont été empruntés aux Etats-Unis et d'autres à la Nouvelle-Ecosse. Ils ont été préparés par suite de l'expérience faite dans ces deux pays d'Amérique. Depuis lors, on a étendu l'examen jusqu'à d'autres pays, vu que certains mineurs australiens qui fouillaient le Nord-Ouest ont fait certaines recommandations de valeur qui ont été prises en considération.

M. LISTER: En réponse au premier ministre, je désire dire qu'il a été demandé au département de l'intérieur, non seulement par moi, mais par des mineurs réels—non des chercheurs—copie de ces règlements, et qu'on n'a pu les obtenir.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh ! pas encore.

M. LISTER : Pas les nouveaux, mais ceux que vous dites avoir été publiés l'an dernier ; et si nous ne pouvons les avoir à Ottawa, il est très peu probable que les chercheurs ne pouvaient pas se les procurer dans les territoires du Nord-Ouest. Ce sont des gens qu'il faut protéger, et voici la difficulté qui surgit pour eux : Plusieurs qui ont découvert ce qu'ils croient être des filons minéraux, ont été avertis d'avoir à s'en aller, par les compagnies dont j'ai parlé—des gens qui disent avoir droit à 320 acres de terre et à un droit de préemption de 160 pour faire le travail des mines—par des compagnies considérables qui, je crois, ne sont munies d'aucun droit, à moins que le gouvernement leur en ait reconnu. Quand ces chercheurs ont découvert ce qu'ils croient être des terres où il y a des mines, ces compagnies leur disent que ces terres leur appartiennent ; que si les découvertes ont été faites en dedans de leurs limites, les chercheurs n'y ont alors aucun droit. S'il est vrai que de grandes étendues de terrain ont été accordées à des particuliers, je puis seulement dire que c'est en violation de toutes les lois concernant les mines reconnues sur ce continent, en y comprenant la Colombie-Britannique.

Je crois que les lois concernant les mines qui sont en vigueur dans la Colombie-Britannique sont les meilleures du continent, et si le gouvernement les adoptait, il rendrait justice à tout le monde. J'espère que lorsque ces règlements concernant les mines seront déposés—je ne prétends pas les critiquer maintenant—j'espère qu'on trouvera que le ministre a suivi les règlements appliqués dans la Colombie-Britannique.

Ce sont là les règlements que les mineurs de ce pays veulent avoir, et non pas qu'on réserve de grandes étendues de terrain pour les mettre entre les mains de quelques particuliers. Nous voulons y attirer un grand nombre de mineurs, parce que c'est un moyen de développer le pays, et nous devons faire des règlements qui encouragent les mineurs.

Sir JOHN A. MACDONALD : Avec la permission de la Chambre, je vais dire un mot. L'honorable député dit savoir—avoir entendu dire par des mineurs—qu'ils ont rencontré des gens se disant en possession de 320 acres concédées par le gouvernement. Je crois pouvoir dire en toute sûreté, M. l'Orateur, que c'est la première fois que j'en entends parler. Je puis dire en toute sûreté et parlant au nom du département, qu'un tel avancé est erroné, tout à fait erroné, complètement erroné. Si l'honorable monsieur eût été lui-même sur les lieux, il saurait qu'il y a bien peu de lots de valeur qui ne sont pas réclamés. Si on empêche les gens de s'établir à cause des prétendues réclamations d'autres personnes, il y en a fort peu qui trouveront des lots vacants.

M. LISTER : Les règlements miniers régleraient toutes ces difficultés.

M. CAMERON (Huron) : Il n'y a pas le moindre doute sur l'exactitude de ce que dit l'honorable député de Lambton (M. Lister), que des gens se sont rendus en ces endroits l'automne dernier, dans le but, je suppose, de développer les ressources du pays, et qu'ils ont été notifiés d'avoir à s'en aller par des personnes qui y étaient rendues avant eux.

Sir JOHN A. MACDONALD : Tout réclamant avertit son voisin d'avoir à s'en aller.

M. CAMERON : En plusieurs occasions, l'an dernier, quand j'ai visité le sommet des montagnes Rocheuses, j'ai entendu des gens faire ces plaintes ; c'étaient des gens qui s'étaient rendus là dans le but de faire des recherches et de faire fortune. Ils sont allés dans les montagnes et ils ont été avertis d'avoir à s'en aller par deux ou trois compagnies qui s'étaient établies dans le voisinage du chemin de fer et qui se prétendent en possession d'une grande partie du pays. Leur manière de procéder est très simple. Lorsque ces gens s'en vont en cet endroit, ils choisissent, disons, tant de pieds,

et envoient leurs réclamations à Ottawa, mais ils ne se bornent pas à faire une réclamation pour la compagnie ; ils font cinquante ou cent réclamations au nom de leurs employés, ou leurs amis au Canada et en Angleterre, et de cette façon, ils se prétendent en possession d'une partie considérable de ce qu'on considère être une région qui a du prix. Maintenant, qu'ils y aient ou non des droits, ce n'est certes pas la question, mais il n'y a pas à douter que la chose se fait ; et le plus tôt ces règlements seront promulgués, et le plus tôt les gens sauront ce qu'ils peuvent et ce qu'ils ne peuvent pas faire, le mieux ce sera dans l'intérêt des gens qui s'y trouvent.

Sir JOHN A. MACDONALD. Voici comment est faite la prétendue réclamation : Une personne va dans les montagnes ou près des montagnes, et elle trouve ou s'imagine avoir trouvé une mine. Elle peut faire sa demande comme colon et vouloir obtenir un homestead avec droit de préemption comme pour une terre à culture. Cependant, l'honorable monsieur sait que cela ne lui donne, d'après l'acte, aucun droit à l'or ni à l'argent.

La motion est adoptée.

ACTIONNAIRES DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN

M. MULOCK : Je demande par ma motion un état donnant les noms de tous les actionnaires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et le nombre d'actions détenues par chacun des dits actionnaires à chacun des jours suivants, savoir : les 7, 14, 21 et 28 octobre 1883 ; les 4, 11, 18 et 25 de novembre 1883 ; les 2, 9, 16, 23 et 30 de décembre 1883 ; les 6, 10, 20 et 27 de janvier 1884. Cette motion couvre une période d'environ quatre mois. Peut être serait-il aussi bien de réduire le nombre de jours demandés, et avec la permission de la Chambre, je vais limiter la motion aux 14, 21 et 28 octobre 1883, et au 4 novembre 1883. Je veux, si la chose est possible, m'assurer jusqu'à quel point ces actions passent entre les mains de ceux qui font généralement des placements.

La motion telle qu'amendée est adoptée.

MOTION DEMANDANT L'AJOURNEMENT.

M. BAKER (Victoria C. A.) : Je propose l'ajournement de la Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Avant que cette proposition raisonnable soit soumise, je désire corriger la déclaration que j'ai faite à propos des jours où M. Costigan a offert sa résignation et le retrait qu'il en a fait. La résignation a été offerte le 18 ; elle m'a été remise le 19 et retirée le 20, juste vingt-quatre heures après.

M. BLAKE : L'honorable monsieur a dit le 21, cette après-midi.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il m'a donné un mémoire rectifié. Je parlais de mémoire.

M. MITCHELL : Je pense qu'il n'est guère sage de proposer l'ajournement de la Chambre. Il y a aujourd'hui quarante jours, que nous sommes en session, et nous n'avons guère complété de besogne. L'ordre du jour est très chargé, et j'aimerais à savoir les raisons pour lesquelles l'honorable monsieur propose l'ajournement. Si c'est pour aller aux fêtes ce soir, personne n'est retenu ici, et on peut sortir quand on veut. Mais il y a un nombre considérable de députés qui désirent rester et s'occuper des affaires publiques.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suis d'accord avec l'honorable monsieur sur ce point, et j'aimerais à savoir s'il ne se rend pas lui-même aux fêtes.

M. MITCHELL : Je dirai à mon très honorable ami que j'ai reçu une carte d'invitation, mais si la Chambre siège et

s'occupe des affaires, je n'irai pas. Je crois que mon premier devoir est de rester ici à m'occuper des affaires du pays.

Sir JOHN A. MACDONALD : La raison pour laquelle j'ai fait cette demande, c'est que je supposais que mon honorable ami allait patriotiquement sacrifier les parents de sa femme, et qu'il irait lui-même au bal.

La motion demandant l'ajournement est retirée.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

M. BAKER (Victoria) : Je demande par ma motion copie de l'arrêté du conseil adopté en septembre dernier, en vertu duquel un paiement de \$130,000 devait être fait au gouvernement de la Colombie-Britannique pour le rembourser des dépenses faites en rapport avec le bassin de radoub d'Esquimalt. La Chambre s'est occupée de questions où il s'agissait de millions, et il ne s'agit ici que de quelques milliers de dollars. Je désire avoir des renseignements pour deux raisons : D'abord pour savoir la date précise à laquelle l'arrêté du conseil a été adopté, et ensuite le montant exact mentionné dans l'arrêté du conseil, vu que cela a trait à quelques autres affaires qui seront bientôt soumises à la Chambre, et qui vont affecter sérieusement les intérêts de la Colombie-Britannique.

La motion est adoptée.

LE STEAMER SIR JAMES DOUGLAS.

M. BAKER (Victoria) : Je demande par ma motion l'état détaillé de toutes les sommes dépensées à propos du dragueur à vapeur *Sir James Douglas* pour l'avoir hissé, allongé, radoubé et lancé, depuis le 1er janvier 1882 jusqu'au 31 décembre 1883. A ce propos je dois dire que je regrette beaucoup d'avoir à demander cet état, car j'ai raison de croire qu'il y a quelques années, on a dépensé quelque chose comme \$28,000 ou \$30,000 sur ce steamer, et le département a cru nécessaire de faire cette dépense, bien que je sois, d'après mes renseignements, porté à supposer que chaque fois que le montant payé nécessaire pour radoub un steamer quelconque dépasse les deux tiers de sa valeur originelle, il vaut mieux condamner le vaisseau ; mais il y a une autre question qui se rattache à cette dépense et sur laquelle je désire être renseigné, et cela sera demandé dans une autre motion que je vais faire et dont j'ai donné avis.

La motion est adoptée.

M. BAKER (Victoria) : Je demande par ma motion un état du nombre des officiers et des gens de l'équipage du steamer *Sir James Douglas*, leurs noms, leur rang, la date de leur première nomination, le coût moyen par mois de l'entretien du dit navire pendant les douze mois finissant le 31 décembre 1883, la nature du service dans lequel il a été engagé dans la période mentionnée, l'augmentation de la rapidité produite par l'allongement, la date à laquelle il a été évité pour régler le compas, et copie de la table de déviation. Le but principal que j'ai en demandant cet état, c'est d'être en état de savoir si dans la province de la Colombie-Britannique, on a été négligent à faire l'évitement des navires pour voir au règlement du compas, vu que je crois qu'il est très désirable, avant de chercher des trous dans les habits des gens, de savoir si les steamers du gouvernement du Dominion se sont conformés à tout ce qu'on exige sous ce rapport.

EMPLOYÉS DU DOMINION DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

M. BAKER (Victoria) : Je demande par ma motion un état donnant les noms, le rang, les salaires, la date de nomi-

M. MITCHELL

nation de tous les fonctionnaires, commis, messagers et serviteurs employés dans les différents départements fédéraux dans la province de la Colombie-Anglaise, en y comprenant l'agent du gouvernement du Dominion et ses subalternes. Je désire obtenir ces divers renseignements vu que plusieurs députés savent sans doute que nous sommes constamment importunés pour des augmentations de salaires dans les divers départements, et je veux obtenir exactement les dates auxquelles ces nominations ont été faites et autres détails, de façon à ce que je sois plus en état de donner des réponses définitives à mes commettants et à ceux qui ont des emplois dans la province, quand ils feront des demandes du genre de celles dont j'ai parlé.

M. MITCHELL : J'aimerais à appeler l'attention du gouvernement sur une question qui me vient à l'idée par rapport à cette motion. Il me semble qu'on peut trouver tous les renseignements demandés dans les livres bleus du département de la marine et des pêcheries, et il est bon de savoir si nous devons encombrer les liasses et les registres de cette Chambre en cette circonstance. Je ne m'oppose pas à la motion, mais je crois que, si on peut se procurer les renseignements de la façon que j'ai dit, de telles propositions sont inutiles.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je crois qu'on devrait laisser adopter la motion, vu qu'elle demande des informations au sujet d'une affaire spéciale, dans une province particulière, et que l'affaire ne dépend pas exclusivement du département de la marine. L'honorable député donne la raison pour laquelle il fait cette demande, et je ne pense pas que nous devions la lui refuser.

M. MITCHELL : Je ne m'oppose pas à la motion, mais il me semble que mes honorables amis les membres du gouvernement aiment à se donner de l'ouvrage.

M. BAKER : C'est une question qui affecte mon comté en particulier, et j'espère que l'honorable monsieur me permettra de savoir mieux que lui ce qu'il faut à mon comté.

M. MITCHELL : Je sais que je suis à côté du règlement ; mais il me sera permis de dire que tout en ne voulant pas me mêler de ce qui regarde le comté représenté par l'honorable député, j'ai, comme tous les députés, le droit de dire mon sentiment, et je dis que je pense qu'on va perdre inutilement beaucoup de temps et d'argent pour avoir des renseignements qu'on peut aussi bien obtenir en consultant les livres bleus.

Motion adoptée.

BRISE-LAMES A LA POINTE ESCUMINAC.

M. MITCHELL : Je demande par ma motion tous les papiers, communications et correspondance échangés entre le gouvernement ou aucun des départements au sujet de la construction du brise-lames à la Pointe Escuminac, dans la baie de Miramichi, N.B. ; aussi, tous rapports, études et plans faits par un officier quelconque du gouvernement à ce sujet. Je dois dire que la baie de Miramichi est une de celles où se rendent un grand nombre de pêcheurs, qui viennent non-seulement des côtes voisines de ce comté, mais aussi des comtés adjacents de Gloucester et Ristigouche, et l'on m'a souvent fait des représentations au sujet du besoin qu'avaient les pêcheurs d'un brise-lames à la Pointe Escuminac. J'ai donc cru qu'il était de mon devoir de mettre cette motion à l'ordre du jour afin d'avoir tous les renseignements dont le gouvernement dispose et toutes les études ainsi que tous les plans qui ont été faits, afin que nous puissions juger de l'opportunité d'agir d'après ces renseignements.

M. BAKER : Je pense que l'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège est, autant que moi, coupable de prendre inutilement le temps de la Chambre. Je pense qu'à ce sujet je puis faire sur le compte de l'honorable monsieur les réflexions qu'il a faites sur le mien.

M. MITCHELL: Si l'honorable monsieur peut me faire voir la moindre similitude entre les deux cas, ou aucune inconsistance chez moi, je lui serai obligé, et je pense que la Chambre lui sera obligée. Mon affaire diffère de la sienne en ceci, qu'il s'agit de sauver la vie et de protéger une industrie considérable qui a énormément de valeur. On sait qu'il s'élève souvent des tempêtes et que quelquefois pas moins de 40 à 50 bateaux ont fait naufrage dans une seule tempête, pendant que s'il y avait eu un havre de refuge, on aurait pu sauver la vie à ces gens et leurs bateaux. Je crois qu'il y a une grande différence entre une pareille motion et une simple tentative de faire de la popularité ou un désir de se faire un fonds de réclame politique. Je ne dis pas que c'est là le mobile qui a animé l'honorable monsieur qui vient de diriger cette attaque personnelle contre moi, simplement parce que j'ai fait remarquer, ce qui paraît clair à tout le monde, qu'il peut restreindre le nombre des motions qui ne sont faites que par ambition personnelle et pour obtenir de la notoriété politique; mais je soutiens que je n'ai pas fait de discours destinés à produire de l'effet sur mes commettants, mais seulement une motion. Quant à cette motion, j'ai osé faire la recommandation au ministre, parce que je croyais que l'information demandée pouvait se trouver dans les livres bleus publiés par le département; et pour avoir fait cela l'honorable député m'attaque, alors que j'ai fait une motion dans l'intérêt de mon comté et du comté voisin, ainsi que dans l'intérêt de la vie humaine et du commerce qui se fait sur nos côtes. Je veux que l'honorable monsieur comprenne que lorsqu'une motion est faite dans cette Chambre, tous les membres ont droit de la critiquer et de s'y opposer; s'ils croient nécessaire de le faire, et on ne doit pas supposer qu'en le faisant, un député est animé de motifs captieux, parce qu'il nuit à l'ambition ou à l'amour de la notoriété manifestés par certains messieurs. Je lui dis, comme je le dis à tous les honorables membres de la Chambre, que lorsque je croirai nécessaire de critiquer une motion quelconque, qu'elle vienne du gouvernement ou de l'opposition, je serai prêt à le faire dans l'exercice de mon devoir envers le public et de mon droit personnel.

M. BAKER: Si l'honorable monsieur ne s'occupait pas plus que moi des pétards politiques, il serait allé beaucoup moins loin qu'il n'est allé. Je regrette d'avoir fourni à l'honorable monsieur l'occasion de faire valoir son éloquence. La motion est adoptée.

TRAVAUX DES MINES ET MÉTALLURGIE.

M. HALL: Je demande par ma motion qu'un comité spécial soit nommé en vue d'obtenir des informations quant aux méthodes adoptées par les explorations géologiques de ce pays ou d'autres contrées pour l'exécution de leurs travaux, dans le but de s'assurer si l'on ne pourrait pas obtenir et conserver des données techniques et statistiques additionnelles des mines et de la métallurgie dans le Dominion; avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents; le dit comité devant se composer de MM. Baker (Victoria), Dawson, Cameron (Inverness), Ferguson (Wendland), Holton, Laurier, Lesage, Lister, Mulock, Wood (Westmoreland), et de l'auteur de la motion.

Je ne veux dire qu'un mot au sujet de cette motion, qui n'est aucunement dirigée contre le service de l'exploration géologique. Je crois cependant qu'on sent que cette exploration ne marche pas d'un pas égal à celui du progrès géologique du pays, bien que je croie que la faute réside plutôt dans le système que dans l'administration. Je vois qu'il y a trente ans, on a fait une motion semblable à celle-ci, et que le comité qui a été nommé en vertu de cette proposition a obtenu des renseignements importants, et l'exploration s'est faite depuis conformément aux recommandations faites par ce comité. Depuis lors de grands progrès ont été opérés dans les questions géologiques, mais je ne trouve rien qui démontre qu'on ait accordé quelque attention à ce sujet dans

la Chambre dans le cours des trente ans qui se sont écoulés depuis, à part les observations décousues qui ont lieu quand ce crédit apparaît dans les estimations soumises à la Chambre. Je crois qu'après un si long temps, on devrait faire de nouvelles investigations et qu'il est possible qu'on fasse d'autres recommandations pour la conduite du département.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne regarde pas du tout cette motion comme étant dirigée contre le département géologique du ministère de l'intérieur. Je crois au contraire qu'elle va être de quelques secours au directeur des explorations, et je n'ai pas le moindre objection à la formation du comité. Je ne veux que faire une recommandation à mon honorable ami, qui je suppose, sera fait président du comité: c'est de bien faire attention à ne pas encourir trop de dépenses par l'assignation de témoins. C'est la principale objection à la formation de comités de ce genre. Je crois qu'on peut obtenir ici la plus forte partie des renseignements sans que nous ayons beaucoup de dépenses à faire pour frais de voyage des témoins et leur entretien ici.

M. BLAKE: J'allais faire la remarque que l'honorable ministre vient d'énoncer. J'avoue qu'il a pris un peu de temps pendant cette session à consentir à la formation de comités munis de pouvoir d'envoyer quérir des personnes, et j'ai craint que ce comité pût juger à propos d'envoyer chercher des gens à Washington ou à quelque autre endroit.

Sir JOHN A. MACDONALD: M. Huxley ou M. Tindall.

M. BLAKE: Pas si loin peut-être—afin d'obtenir des renseignements. S'il s'agit d'interroger des personnes engagées dans le service ici, il ne saurait y avoir d'objection; et si le comité désire avoir des renseignements au sujet des autres pays, il peut se les procurer en examinant les rapports, sans faire venir les personnes qui font les différents services.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur a parfaitement raison, et si on ne peut obtenir ici les renseignements, on peut envoyer une série de questions aux hommes de science, qui, j'en suis sûr, seront heureux d'envoyer au comité tous les renseignements en leur possession. La motion est adoptée.

STATION NAVALE D'ESQUIMALT.

M. BAKER (Victoria): Je demande par ma motion copie de toute correspondance entre les gouvernements du Canada et impérial touchant le maintien de la station navale à Esquimalt à frais communs, et la présence continuelle d'un vaisseau de Sa Majesté au moins, dans les eaux de la Colombie-Britannique.

L'article 9 des termes de l'Union stipule qu'on fera servir l'influence du gouvernement du Dominion pour assurer le maintien continu d'une station navale à Esquimalt. L'autre jour, lorsque j'ai fait une question à ce sujet, l'un des membres du gouvernement m'a demandé de la mettre en cette forme. Je désire avoir cette correspondance, et comme l'honorable député de Northumberland—qui me rappelle beaucoup le lion placé sur le toit de *Northumberland House*, dont on dit qu'on ne sait pas de quel côté tourne sa queue—est très désireux de se rendre au bal, je vais faire mes remarques aussi brièvement que possible.

M. MITCHELL: Mon honorable ami le député de Victoria est décidé de jeter bas son habit et de se battre. Quand l'honorable monsieur aura été aussi longtemps que moi dans la vie publique, il verra que ce n'est guère agréable de reprocher à un ancien membre de la Chambre de parler fréquemment et de faire des discours pour produire un effet politique, surtout quand je vois qu'il a huit ou neuf motions à l'ordre du jour, alors que dans tout le cours de la session je n'en ai eu que deux. Je crois qu'en appuyant la motion de l'honorable monsieur j'ai fait voir mon désir de l'aider chaque fois qu'il fera une motion

qui a du mérite par elle-même et qui ne soit pas de la simple blague.

Quelques honorables DÉPUTÉS: A l'ordre!

M. MITCHELL: Je vais me servir d'un terme plus parlementaire et dire que cela n'a qu'un but, mais mon honorable ami ne peut pas croire qu'il va provoquer impunément un vieux chien comme moi.

Sir JOHN A. MACDONALD: Un lion.

M. MITCHELL: Et si je m'abstiens de prolonger ce débat et les autres débats qui s'élèveront au sujet des motions dans lesquelles l'honorable monsieur sera intéressé, c'est parce que beaucoup de ceux qui m'entourent sont désireux de se rendre aux fêtes de ce soir et parce que l'honorable monsieur a déjà mis ses couleurs et ses plumes, et qu'il veut les déployer devant la galerie de la beauté qui attend sa présence.

M. BLAKE: Je me rappelle aussi ce lion dont mon honorable ami a parlé, et il oublie qu'il était de pierre au lieu d'être d'airain; et bien qu'on ait dit que si on le regardait, on lui voyait remuer la queue, je ne me rappelle pas avoir jamais entendu dire que le lion ait rugi.

M. BAKER: Je crois qu'il est de mon devoir de dire pour l'information de la Chambre de bien que l'honorable monsieur ait prétendu qu'il était un ancien membre de la Chambre, et bien que j'aie admis qu'il soit assez vieux pour être mon père, j'ai le même droit que lui de parler dans cette Chambre, et je dis que son essai de modestie n'est égalé, sinon surpassé, que par son apparence de jeunesse simulée.

La motion est adoptée.

DESTITUTION DE DANIEL McCOURT.

M. BLAKE: Je demande par ma motion copie de toute correspondance au sujet de Daniel McCourt destitué dernièrement de son emploi comme éclusier sur le canal de Cornwall, et de tous papiers se rapportant en quelque manière à sa destitution, y compris copie de toutes lettres ou rapports du surintendant du canal, avec un état donnant la date de la nomination de M. McCourt et son âge à la date de sa destitution.

On m'a représenté que M. McCourt a été nommé en 1862; qu'il a été destitué au mois de juin dernier, après un service de vingt et un ans, étant encore dans ce que je suis disposé à appeler la fleur de l'âge, c'est-à-dire à l'âge de cinquante ans; qu'il était en pleine vigueur de santé, excellent serviteur, possédant la meilleure réputation, et muni des rapports les plus favorables quant à son efficacité, donnés par son supérieur local. M. McCourt a une femme et des enfants, et en autant que je suis bien renseigné, il a été destitué sans raison. Dans ces circonstances, nous devrions savoir pourquoi il a été destitué.

Sir JOHN A. MACDONALD: En l'absence de l'honorable ministre des chemins de fer, je dois dire qu'il n'y a pas d'objection à la motion. Quant à ce qu'a dit l'honorable monsieur, j'ignore quels sont les faits, mais par ce que je sais de la ligne de conduite suivie par l'honorable ministre des chemins de fer, je dois dire que dans des cas pareils il se montre trop enclin à la complaisance, et pour l'amour de ceux qui sont principalement intéressés, il est trop porté à garder les gens en place alors qu'ils ont cessé d'être de quelque service.

M. BLAKE: J'espère que les documents seront déposés sous peu.

Sir JOHN A. MACDONALD: Certainement.

Motion adoptée.

M. MITCHELL

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. BLAKE: Je demande par ma motion: 1° Un état détaillé, avec dates, de la dépense faite par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en rapport avec le chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa; 2° Un état détaillé complet du montant de \$473,000, ou environ, porté à titre d'avances diverses, voituriers, contre-crédances et autres matières; 3° Un état détaillé, avec dates, des paiements à compte de l'intérêt sur le stock de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; 4° Copie de tous rapports et données sur lesquels ont été basées les estimations de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et de M. Schreiber, concernant le coût du parachèvement du chemin de fer du Pacifique canadien.

Ce sont là des points sur lesquels les renseignements nous manquent. En l'absence de l'honorable ministre des chemins de fer, je ne parlerai pas longtemps à ce propos, mais je veux prendre cette occasion de dire dans la Chambre ce que j'ai dit en particulier à l'honorable ministre des chemins de fer lui-même. Des renseignements des plus importants qui pourraient être préparés en une heure ont été demandés il y a quinze jours et plus et n'ont pas encore été donnés. Nous avons demandé des renseignements au sujet du coût des 40 milles qui partent de Calgary et gagnent vers l'ouest, construits l'an dernier ou il y a deux ans, avant que la compagnie eût conclu le contrat avec la compagnie de construction; et, bien que cette information ait été demandée il y a deux ou trois semaines, elle n'a pas encore été fournie. Le coût des travaux depuis Winnipeg jusqu'à un endroit situé à 45 milles à l'est, où commençaient les travaux mentionnés dans le contrat de la compagnie de construction, a été demandé et n'a pas été donné; puis, les renseignements au sujet du travail fait depuis cet endroit jusqu'à Calgary, complété il y a longtemps, et de Calgary au sommet des montagnes Rocheuses, cette dernière partie complétée, il est vrai, mais complétée depuis la fin d'octobre dernier. Il y a beaucoup d'autres choses demandées qui devraient nous être données, mais je ne signale que ces quatre points, pour lesquels il devrait, en vérité, n'y avoir aucun délai. Je désire beaucoup aussi avoir les détails mentionnés dans ce mémoire, le plus tôt possible. Tous les renseignements que j'ai demandés sont essentiels à l'étude de la mesure soumise à cette Chambre.

Motion adoptée.

QUAI A L'ISLE AUX GRUES.

M. CASGRAIN, en demandant: 1° Copie des soumissions reçues pour les travaux du quai de l'Isle aux Grues, l'année dernière; 2° Un état des soumissions offertes, suivant l'échelle de telles soumissions; 3° Le nom du soumissionnaire, qui a obtenu le contrat; 4° Le montant dépensé pour les travaux; 5° Les salaires payés aux surveillants des travaux, s'il y en a eu, dit:

M. l'Orateur, l'objet que j'ai en vue en faisant cette motion est de vérifier l'état des soumissions qui ont pu être données pour la construction du quai à Saint-Jean-Port-Joël. Je ne sais pas si les informations qui m'ont été données sont correctes, mais j'ai été prié de demander un état de ces soumissions parce que l'on prétend que les soumissionnaires à qui le contrat a été octroyé ne sont pas les plus bas soumissionnaires; j'ai été informé qu'il y avait une couple de soumissions plus basses. Si l'honorable ministre des travaux publics était capable de me donner immédiatement des informations précises sur ce point, et me dire si le contrat a été véritablement octroyé au plus bas soumissionnaire, je ne persisterais pas dans ma motion, sinon, je désirerais avoir ces informations.

Sir HECTOR LANGEVIN: Autant que je puis me rappeler, les soumissionnaires qui ont obtenu le contrat sont

ceux qui avaient fait la plus basse soumission; ce sont messieurs Langlois et Hickman. Leur soumission était de \$10,500.00; des soumissions ont été demandées depuis le 6 décembre 1883 jusqu'au 8 janvier 1884.

Motion retirée.

QUAI À SAINT-JEAN-PORT-JOLI.

M. CASGRAIN, en demandant copies des soumissions demandées et offertes l'année dernière pour la rallonge du quai à Saint-Jean-Port-Joli; 2o. Du contrat donné au soumissionnaire, si tel contrat a été donné; 3o. Etat du montant dépensé l'année dernière pour ces travaux; 4o. Du nom des personnes, s'il y en a, qui ont eu la conduite de cet ouvrage, et du salaire alloué à chacune, et payé; 5o. Un état des travaux faits, en dimensions, quantité et qualité, dit:

M. l'Orateur, en faisant cette motion, je désire attirer de nouveau l'attention de l'honorable ministre des travaux publics sur la manière dont les ouvrages à ce quai ont pu être faits, soit par contrat ou autrement. Je dois d'abord féliciter l'honorable ministre de ce qu'il a bien voulu faire faire ces travaux, et en même temps je désire attirer son attention sur le fait suivant: l'année dernière, lorsque cette question est venue devant la Chambre, la raison que l'on m'a assignée pour remettre l'exécution de ces travaux était que ces ouvrages devaient se donner par soumission. Je tiens dans ma main le rapport de l'année dernière, dans lequel M. Perley, l'ingénieur en chef, donnait pour raison que l'on avait attiré l'attention du ministre des travaux publics sur ce que ces ouvrages devaient être donnés par contrat. Voici en quelques mots les raisons données l'année dernière:

"That the amount available had been appropriated for the construction of works for extending the pier, immediately countermanded the orders which had been given having in view the placing of the works to be constructed under contract."

« Eh bien ! malgré l'attention que j'y ai apportée, je n'ai pas pu trouver dans les journaux que des soumissions avaient été demandées. Je ne veux pas dire par là que l'ouvrage a été plus mal fait, mais je veux dire que l'on s'attendait à ce que ces travaux seraient faits par contrat. Il peut se faire que l'ouvrage ait été fait par contrat, mais, s'il a été fait ainsi, c'est certainement hors ma connaissance, et aussi hors la connaissance des résidents de la localité. Si je suis bien informé, — et j'ai raison de croire que mes informations sont exactes, — je crois que ces ouvrages ont été faits à la journée. Dans ces circonstances, je désirerais savoir quel a été le coût des travaux, la quantité des travaux qui ont été faits, et en même temps quels ont été les surveillants, et si ce sont les mêmes personnes dont les noms ont été mentionnés l'année dernière.

Sir HECTOR LANGEVIN: M. l'Orateur, en réponse à l'honorable député de l'Islet (M. Casgrain), je dois dire qu'en effet l'intention avait été de donner l'ouvrage par soumissions mais qu'après avoir consulté l'ingénieur en chef, avoir compté l'argent que nous avions à notre disposition et examiné les difficultés de l'ouvrage, il a été décidé qu'il valait mieux ne pas donner l'ouvrage par soumission, mais de le faire à la journée, comme il avait été fait par l'administration précédente. En conséquence, le département a suivi la même ligne de conduite. Quant au surveillant, — je crois que c'est l'autre information que désire l'honorable député, — c'est un officier du département, M. Augustin Gagnon, qui a été envoyé pour surveiller l'ouvrage. C'était un ouvrage qui offrait des difficultés et que nous voulions faire bien, et dans ces circonstances, nous avons cru devoir employer un homme bien expérimenté et sur lequel le département pût compter. M. Augustin Gagnon a été payé \$3.00 par jour.

Il n'y a pas d'objection à accorder la motion de l'honorable député, et les informations qu'il demande lui seront fournies.

Motion adoptée.

LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR DU TERRITOIRE DU NORD-OUEST.

M. CAMERON (Huron): Je demande par ma motion:

1. Copie de tous arrêtés du conseil concernant la nomination d'un administrateur du gouvernement des territoires du Nord-Ouest en l'absence du lieutenant-gouverneur Dewdney;

2. De toute correspondance à ce sujet entre le dit lieutenant-gouverneur et le gouvernement, ou aucun de ses membres;

3. De toute correspondance concernant toute mission confiée au dit lieutenant-gouverneur, la nature de telle mission, et les instructions données au dit lieutenant-gouverneur touchant telle mission;

4. Le nom du dit administrateur;

5. De toute correspondance, y compris les dépêches télégraphiques entre le dit lieutenant-gouverneur et le gouvernement pendant le dernier mois, au sujet de sa visite projetée à Ottawa.

On m'a appris que M. Dewdney, lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest, n'est pas à son poste en ce moment, qu'il a été envoyé en mission dans la Colombie-Britannique ou ailleurs, par le gouvernement, et qu'on a nommé un administrateur au Nord-Ouest en remplacement du lieutenant-gouverneur Dewdney.

Naturellement, il peut être revêtu d'une mission importante, et il peut être à propos qu'il soit absent; mais il me semble que c'est un temps bien malheureux pour que le lieutenant-gouverneur de nos territoires du Nord-Ouest soit absent.

Le premier ministre a sans doute vu depuis un jour ou deux le rapport d'un soulèvement sérieux — qu'on dit tel dans tous les cas — parmi les tribus des territoires du Nord-Ouest. On dit que la bande de Pie-à-Pot est en révolte et que d'autres tribus en général sont mécontentes, et que dans quelques-unes de ces tribus l'insurrection est générale.

Que la chose soit vraie ou non, c'est ce que je ne saurais dire; je ne parle que d'après ce que je vois dans les journaux, mais que ce soit vrai ou non, il est malheureux que le chef du département soit absent de son poste en ce moment et qu'il soit remplacé, ainsi qu'on nous l'apprend, par un jeune homme du nom de Hayter Reed, qui est assistant dans le département du lieutenant-gouverneur.

On me dit que le lieutenant-gouverneur était sur la route d'Ottawa et qu'on lui a envoyé d'ici un télégramme lui disant de ne pas venir à la capitale, et qu'il a été renvoyé en mission au Nord-Ouest ou à la Colombie-Britannique. Il est tout clair qu'il n'est pas arrivé ici. Je ne sais pas, naturellement, pourquoi on l'a renvoyé, et j'espère que les papiers que je viens de demander me fourniront ce renseignement. Je crois, comme je l'ai déjà dit, qu'il est malheureux qu'il ne soit pas là en ce moment, afin de surveiller les sauvages mécontents, de protéger la population de l'endroit contre tous les résultats que peuvent produire ces mécontentements, ou contre tout soulèvement dans le camp des sauvages. Il est malheureux aussi, si la chose est vraie, ainsi que j'en suis informé, que ce jeune homme ait été nommé pour remplacer le lieutenant-gouverneur Dewdney. Il y a là des gens qui ont été au service pendant très longtemps, et ils avaient droit à tout honneur qui pouvait être conféré. Il y a le lieutenant-colonel Richardson, qui a administré la justice pendant un certain nombre d'années, et personne n'est plus haut placé dans l'estime et dans le respect public que le lieutenant-colonel Richardson. Puis il y a le lieutenant-colonel McLeod, officier expérimenté et qui occupe une haute position; puis il y a le juge Rouleau, un autre fonctionnaire nommé pour administrer la justice civile et criminelle en cet endroit.

Mais on a passé par-dessus la tête de tous ces hommes, et l'on dit que ce jeune M. Hayter Reed a été nommé. Il se peut que ce soit bien, mais je veux connaître les raisons de

la chose; je veux savoir pourquoi le lieutenant gouverneur Dewdney est absent en ce moment; je veux savoir quelle mission lui a été confiée, et aussi si le gouvernement a quelque renseignement au sujet de ce soulèvement chez les sauvages.

Sir JOHN A. MACDONALD: M. l'Orateur, je dois dire que je trouve malheureux qu'en faisant sa proposition mon honorable ami juge à propos de mêler à ses raisons une foule de rumeurs dont la plupart ne sont pas fondées. D'abord, il dit qu'il a entendu dire que M. Dewdney avait été appelé à Ottawa.

M. CAMERON: Je sais qu'il l'a été.

Sir JOHN A. MACDONALD: Comment?

M. CAMERON: Je sais qu'il l'a été. Il était rendu à Winnipeg en route pour ici.

Sir JOHN A. MACDONALD: Appelé ici?

M. CAMERON: Je sais qu'il était en route pour ici; il était à Winnipeg.

Sir JOHN A. MACDONALD: Tout ce que je puis dire à l'honorable député, c'est qu'il se trompe entièrement, que le gouverneur Dewdney n'a jamais eu l'intention de venir ici cet hiver; qu'au contraire il était compris qu'il ne devait pas venir cet hiver et qu'il n'a jamais été appelé. S'il est allé à Winnipeg, c'est en sa qualité de commissaire des sauvages à Winnipeg—ce dont je ne sais rien. Je dis à l'honorable monsieur qu'il en est ainsi. Il peut secouer la tête, mais il en est ainsi. La rumeur est une fausseté inventée, comme un si grand nombre de ces rumeurs,—non pas par l'honorable monsieur, naturellement—pour des raisons que je ne connais pas, mais qui ne font guère honneur à ceux qui les ont inventées, ni à leur véracité ni à leur bonne foi. L'honorable monsieur dit qu'il apprend aussi que M. Dewdney a reçu aussi une mission importante. Il n'a reçu aucune mission. Voici quelles sont les circonstances de l'affaire: La saison d'hiver est la meilleure qu'un lieutenant-gouverneur et un commissaire des sauvages puisse choisir pour s'absenter. L'été est le temps des affaires. En hiver les sauvages sont retenus chez eux à cause du climat et par l'épaisseur de la couche de neige, et il n'y a pas, comme en été, de danger qu'ils se soulèvent. M. Dewdney a été à l'emploi du gouvernement depuis environ quatre ans. Il n'est jamais, depuis sa nomination, retourné chez lui, où se trouvent ses propriétés et ses intérêts—dans la Colombie-Britannique.

Comme il n'a que fort peu de chose à faire actuellement, et qu'il avait fini sa besogne dans le conseil du Nord-Ouest, il a demandé un congé d'absence de deux mois ou six semaines, afin d'aller dans la Colombie-Britannique et d'amener avec lui madame Dewdney pour voir sa mère. Il désire régler quelques-unes de ses affaires, et il se propose d'être de retour à Regina vers le 1er avril.

C'est là tout simplement la raison pour laquelle M. Dewdney a demandé et a obtenu un congé. Puis, venons au fait du soulèvement parmi les sauvages. En un endroit, quelques sauvages affamés ont forcé un magasin et se sont emparés de quelques sacs de farine. L'agent dit que c'est une affaire insignifiante; naturellement ces choses sont toujours exagérées comme toutes les affaires de même genre.

Tel est le rapport fait au gouvernement. Puis, M. l'Orateur, l'honorable député dit que M. Hayter Reed a été nommé administrateur. M. Hayter Reed est l'assistant commissaire, et s'il arrivait quelque malheur à M. Dewdney, ce serait mon devoir de recommander M. Reed comme commissaire, car il est le meilleur administrateur que nous ayons parmi les employés en cet endroit.

M. Reed est, depuis sept ou dix ans, membre du barreau, et peut-être depuis plus longtemps. C'est un gentleman qui s'est distingué là-bas et qui est parfaitement au courant de la nature des sauvages. Bien que, comme avocat, il ait exercé à Cobourg, il avait des goûts militaires, et il s'est

M. CAMERON (Huron)

rendu en cet endroit avec un corps de militaires il y a quelques années.

Il a beaucoup voyagé dans le pays et il est devenu tout à fait au courant du caractère et des langues des sauvages, de sorte que le gouvernement a été très heureux de pouvoir employer M. Hayter Reed. Il est chargé entièrement des affaires des sauvages, qu'il connaît parfaitement. Il a été nommé vu que, comme assistant-commissaire, il est convenable qu'il fasse œuvre d'administrateur. Voilà pour ce qui concerne M. Hayter Reed.

Toute cette histoire à propos du fait que M. Dewdney aurait été appelé ici mystérieusement et renvoyé mystérieusement, muni d'une mission mystérieuse pour la Colombie-Britannique, est complètement inventée.

M. BLAKE: Je suis surpris de voir l'honorable monsieur manifester autant d'indignation au sujet de ces rumeurs concernant la visite de M. Dewdney à Ottawa, et de l'entendre dire qu'elles ne font pas honneur aux personnes qui les ont mises en circulation. J'oserai dire qu'elles ne sont pas dépourvues de fondements. J'avais moi-même entendu parler de quelque chose comme cela, et qui pourrait peut-être, pour les personnes qui ne connaissent pas l'honorable monsieur aussi bien que moi, être considérée comme d'assez bons fondements d'une semblable rumeur. Je l'ai entendu dire dans la Chambre en réponse à une remarque que j'ai faite au sujet du lieutenant-gouverneur, qu'il était venu, que lui l'avait fait venir, et que tant qu'il serait responsable de l'administration des affaires, il le ferait venir tous les hivers pour le consulter non officiellement au sujet des affaires du Nord-Ouest. Eh bien, comme je l'ai dit, ceux qui ne connaissent pas l'honorable monsieur, peuvent probablement avoir supposé que la rumeur était fondée, et que l'honorable monsieur suivrait la même politique tant qu'il serait premier ministre et responsable de l'administration des affaires. Conséquemment, lorsqu'on a appris que M. Dewdney s'était rendu à l'est aussi loin que Winnipeg, on a pu supposer, en raisonnant par induction, que la déclaration de l'honorable monsieur était bonne pour cette session. On savait qu'il était premier ministre et qu'il continuait à suivre la même politique. Il paraît maintenant qu'au lieu de venir en orient voir son parrain politique, il est allé encore plus loin dans l'occident pour voir sa belle-mère.

Sir JOHN A. MACDONALD. Il est très bien de la part de l'honorable monsieur de tourner la chose en plaisanterie. L'honorable monsieur a dit que M. Dewdney était ici à s'amuser au lieu d'accomplir son devoir. Ce que j'ai dit dans la Chambre à la dernière session et à la session précédente, c'est que si sa présence était jugée nécessaire ici, je le ferais venir à chaque session. Voilà ce que j'ai dit. Nous n'avons pas eu besoin de lui ici cette session; c'est pour cela qu'il n'est pas venu, mais si j'avais besoin de lui à la prochaine session, je le ferais venir en dépit de la colère de l'honorable monsieur.

M. MACKENZIE: J'attribue à une toute autre raison le fait que l'honorable monsieur est venu ici. Il y a quelques années, lorsque l'acte concernant le Nord-Ouest a été promulgué, l'honorable monsieur a dit qu'on n'avait pas besoin de gouverneur. Je pense qu'il a dit la chose afin de tenir la position vacante pour M. Dawdney.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il y a infiniment plus de vérité dans les remarques de mon honorable ami qu'il n'y en avait dans celles de l'honorable monsieur qui l'a précédé. J'ai dit la chose, et je pense que j'avais raison lorsque je l'ai dite; qu'il n'y avait pas de nécessité de nommer M. Laird et de lui donner un traitement de \$7,000 pour ne rien faire, pour faire justement ce que M. Morris et M. Cauchon avaient fait avant lui pour un salaire de \$1,000, ajouté à leur salaire. Mais lorsque M. Dewdney a été nommé, au lieu de recevoir \$7,000 que M. Laird a touchés pour ne rien faire du tout, on

a ajouté \$2,000 à son salaire comme commissaire. Cette année il est nécessaire, ou du moins très opportun d'avoir un lieutenant-gouverneur à Régina, parce que, pour la première fois, il y a eu un conseil du Nord-Ouest composé de six ou sept membres élus, et il y a eu un parlement. C'est donc, cette année, pour la première fois, une absolue nécessité d'avoir un lieutenant-gouverneur à Régina au lieu d'avoir un officier nominal et de se consulter une fois par an avec le conseil du Nord-Ouest.

M. MACKENZIE : Il est tout à fait évident que l'honorable monsieur n'a lu ni les statuts ni l'histoire de cette contrée pour dire que M. Laird n'a rien fait.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non, il n'a rien fait.

M. MACKENZIE : L'acte concernant le Nord-Ouest a été promulgué en 1875, avant que M. Laird s'y rendît. Cet acte imposait des devoirs qu'il sait n'avoir jamais été remplis par le gouverneur Morris. Le gouverneur Morris n'a absolument rempli aucun devoir législatif ou exécutif. Il était nominalement lieutenant-gouverneur de tout l'Ouest, mais il n'était lieutenant-gouverneur d'aucun système organisé du territoire. Il était lieutenant-gouverneur du Manitoba avec une sorte d'autorité quasi-judiciaire sur le reste du territoire, mais il n'avait pas de devoir déterminé à remplir. L'acte a été passé en 1875, et sous l'opération de cet acte, les devoirs à remplir étaient d'une nature très onéreuse, et M. Laird a rempli ces fonctions infiniment mieux qu'elles ne l'ont été depuis son départ.

Sir JOHN A. MACDONALD : Eh bien, je dis que l'honorable monsieur a entièrement oublié les faits ; il a complètement oublié la loi ; il a entièrement oublié les devoirs dont M. Laird a été chargé, et il a complètement oublié que M. Laird n'a agi que comme commissaire, ce que M. Morris n'avait pas à faire, et jamais comme lieutenant-gouverneur.

M. MACKENZIE : Si l'honorable monsieur veut consulter les statuts du Nord-Ouest, il verra que M. Laird était tenu de conclure les traités avec les Sauvages et de faire beaucoup d'autres choses.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh ! je le sais.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur n'est disposé à dire que ce qui lui convient. L'honorable monsieur n'a pas honte de ce rendre grossièrement coupable d'injustice envers un homme qui n'est pas ici pour se défendre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Est-ce que M. Dewdney est ici pour se défendre ?

M. MACKENZIE : Je crois qu'il y est. Il est où est l'honorable monsieur.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ditto.

La motion est adoptée.

HAVRE DE REFUGE SUR LA CÔTE NORD DU LAC ÉRIÉ.

M. WILSON : Je demande par ma motion tous les rapports des ingénieurs du gouvernement concernant la construction d'un havre de refuge à Port-Stanley ou à Port-Burwell, sur la rive nord du lac Érié, avec l'évaluation du coût à chaque endroit.

Je désire attirer brièvement l'attention du ministre de la marine sur la condition de ces havres, et j'aimerais aussi à appeler son attention sur la condition dans laquelle se trouvent la plus grande partie des havres sur la côte nord du lac Érié. On sait bien que ces havres sont en ce moment considérablement négligés. Il est vrai qu'il y a plusieurs années, on a dépensé un fort montant d'argent sur l'un d'eux, le Port-Burwell ; mais le seul montant dépensé à Port-Stanley a été \$4,000 pour un phare. Malheureusement, pour une raison ou pour une autre que je ne connais pas,

nous n'avons pu obtenir un seul dollar du gouvernement actuel pour un de ces havres. Malheureusement pour moi et malheureusement pour les gens qui résident le long de la côte, nous n'avons pas eu, comme l'honorable député d'Essex (M. Patterson), le bonheur d'engager le gouvernement — après avoir fait faire l'examen du havre et avoir décidé de ne pas dépenser d'argent pour en faire un port de refuge — à dépenser un montant d'argent raisonnable afin de les rendre sûrs pour les malheureux marins qui naviguent le long de cette côte. Cet honorable député a réussi à obtenir un certain montant à dépenser sur le havre de Kingsville, bien qu'il y eût tout auprès un magnifique havre, Rondeau ; et je crois qu'un crédit très considérable a été accordé et que l'argent en sera dépensé pour rendre ce havre plus utile à la navigation. Il faut se rappeler que la partie du pays située au nord de Port-Stanley et de Port-Burwell et que tous les petits ports le long de la côte du lac Érié, donneraient un très fort commerce, si le gouvernement voulait seulement prendre en considération la nécessité qu'il y a de les garder dans un état de réparation convenable.

Mais nous trouvons qu'après qu'un vaisseau est parti de Rondeau pour descendre, il ne peut trouver aucun port de sûreté dans le cas de tempête, à moins de passer à Long-Point. De sorte qu'il a à faire 100 milles de côtes, sur lesquelles le gouvernement n'a rien fait pour fournir un abri aux navires pendant les tempêtes. La circonstance se présente assez fréquemment, de fait elle se produit tous les ans, où nous subissons des pertes de vies considérables, grâce à ce que je ne crains pas d'appeler la négligence criminelle du gouvernement. Je crois qu'il aurait pu faire quelque chose ; je crois qu'avec une légère dépense, on aurait pu mettre ces ports en bon état, et qu'on aurait pu fournir une protection pour la vie des marins, et que le gouvernement est tenu de protéger les marins qui font la navigation le long de cette côte. Lorsqu'un navire a été mis hors d'état d'entrer dans un port, par le fait que le gouvernement n'a pas fait de dépense pour cela, on pourrait supposer que le gouvernement, qui a tant parlé de protection, a placé un bateau de sauvetage à l'un ou à l'autre des ports dont j'ai parlé. Pour une raison ou pour une autre, on ne l'a pas fait, et le gouvernement a fait tout ce qu'il pouvait pour détourner le trafic considérable qui s'est fait sur le lac pour arriver aux chemins de fer. Il se peut que le chemin de fer soit un facteur important, et que nous devrions faire tout notre possible pour détourner le trafic des lacs ; mais si c'est là la politique du gouvernement, c'est son devoir, dans l'intérêt des navigateurs du lac Érié, de prendre des mesures pour protéger la vie de ces gens dans les cas de tempête. Je recommande donc aux honorables messieurs de la droite, s'ils ne veulent pas accorder six pence — et il n'y a rien dans les crédits destiné à l'un ou l'autre de ces ports, — de voir à ce que des bateaux de sauvetage soient placés dans ces ports et que la vie des marins soit ainsi protégée. Si le gouvernement veut y faire placer des bateaux de sauvetage, je me charge de lui trouver des gens prêts à les manœuvrer et à risquer leurs propres vies pour protéger celles des navigateurs. Je fais cette motion afin d'appeler l'attention du gouvernement sur cette question. J'espère qu'il l'étudiera et qu'il verra qu'il est de son devoir d'agir conformément à mes recommandations.

La motion est adoptée.

DROITS DE DOUANES IMPOSÉS PAR LES ÉTATS-UNIS SUR LE FOIN.

M. IRVINE : Je demande par ma motion copie de toutes dépêches ou correspondance entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis, ou entre le gouvernement du Canada et le ministre de l'Angleterre à Washington, et copie de tout autre document en possession du gouvernement, concernant les droits de douane excessifs perçus sur

le foin récolté au Canada et exporté de ce pays aux Etats-Unis, et la remise de ces droits.

La motion dont j'ai donné avis a trait à un sujet de grande importance pécuniaire pour nombre de cultivateurs et d'autres personnes qui font l'exportation du foin sur les marchés des Etats-Unis. Le taux de l'impôt exigé par les douanes des Etats-Unis a été de 20 pour 100 *ad valorem*, et très souvent les expéditeurs ont été forcés, plutôt que s'exposer à une pénalité, de facturer les articles à un prix plus élevé que le coût original, de sorte qu'on a généralement payé \$2 par tonne sur les expéditions parties du Nouveau-Brunswick.

Sous l'opération des statuts des Etats-Unis, la seule manière de mettre le foin sur la liste de 20 pour 100, c'était de le considérer comme un article manufacturé. Enfin les importateurs américains ont objecté et en ont appelé aux tribunaux, qui ont décidé qu'il n'aurait pas dû être placé sur la liste des articles manufactures, et qu'il n'y avait que le droit de 10 pour 100 qui fût exigible. Les exportateurs canadiens font aujourd'hui valoir leurs droits et demandent naturellement une remise, mais leurs agents à Boston leur ont dit que remise ne leur serait faite, en certains cas, que si le droit a été acquitté sous protêt. Il est inconcevable que le gouvernement des Etats-Unis puisse prendre une pareille position pour éviter le paiement, et comme il est hautement important d'avoir tous les renseignements qui se rapportent à la question et qui sont de nature à aider tous les intéressés à se faire rendre justice, j'espère que le gouvernement du Canada fournira sous peu tous les renseignements qui sont à sa disposition. Quand la correspondance sera rendue publique, les gens sauront mieux comment formuler leurs plaintes et y faire faire droit promptement.

M. SCRIVER: Comme l'a dit l'honorable monsieur, il est ici question d'intérêts pécuniaires considérables, attendu qu'une grande quantité de foin a été exportée, non du comté que je représente, mais du comté voisin, dans la période pendant laquelle les autorités douanières des Etats-Unis exigeaient 10 pour 100 de droit. Comme l'a fait voir l'honorable député de Carleton, N. B. (M. Irvine), ce droit a été extorqué d'après la supposition ou d'après le principe que le foin n'était pas un article manufacturé. Les tribunaux ont soutenu cette dernière prétention, et d'après ce principe des remises ont été faites dans certains cas. Il paraît cependant qu'il est arrêté par les statuts ou par les règlements du département des douanes des Etats-Unis, qu'on ne fera remise des droits en aucune circonstance, même s'il arrivait plus tard que les tribunaux auraient décidé que ces droits ont été exigés à tort, à moins qu'il y ait eu protêt d'enregistré lors de l'acquiescement de l'impôt. D'après ce que j'ai vu dans les journaux, je suppose qu'on a fait des représentations à notre gouvernement et qu'on lui a demandé d'intervenir, en autant qu'il pourrait le faire légitimement, pour secourir ceux qui se sentent lésés dans cette affaire. Je ne vois guère comment le gouvernement pourrait convenablement s'interposer directement dans une affaire qui est du ressort des tribunaux et du gouvernement des Etats-Unis; mais si une telle intervention pouvait se faire convenablement, il n'y a pas de doute que, vu les intérêts importants qui sont en jeu et la forte somme d'argent qui a été payée et qui est sortie des goussets des exportateurs, ou pour parler avec plus de justesse, des goussets des producteurs de foin du Canada, il serait tout à fait à désirer que notre gouvernement fît, à ce sujet, des représentations aux autorités de Washington.

M. ORTON: Je dois dire que le sujet qui a été soumis par l'honorable député est un sujet qui m'intéresse, vu qu'une grande quantité de foin a été exportée de la partie du pays que j'habite. Les honorables députés qui ont parlé à ce propos ont signalé les difficultés qui sont survenues. Il semble que ceux qui ont protesté lorsque les droits ont été acquittés ont, en vertu des jugements rendus par les tribu-

M. IRVINE

naux des Etats-Unis, un droit à la remise de l'impôt; mais il paraît dur que tous ceux qui ont payé ne peuvent se faire remettre le montant qui leur a été pris injustement. C'est sans doute une chose délicate que d'intervenir dans les affaires d'un pays étranger, mais il est bien possible de faire faire des représentations par le gouvernement de notre pays, qui ne paraîtraient pas du tout inconvenantes, et au moyen desquelles on pourrait faire rendre justice à nos exportateurs, ou, comme l'honorable monsieur l'a dit, parlant en termes plus justes, aux producteurs de foin du Canada qui ont fait de fortes exportations aux Etats-Unis. Je suppose qu'il y a \$1,000,000 en jeu dans cette affaire.

M. SCRIVER: Non; environ \$500,000, je crois.

M. BOWELL: L'énoncé fait par l'honorable député de Huntingdon (M. Scriver) est exact en substance, si ma mémoire m'est fidèle; mais je ne me souviens pas que les autorités américaines à Washington aient objecté au paiement des remises de droits acquittés sur le foin pour la raison que l'acquiescement s'en serait fait sans protêt.

En juillet ou en août dernier, nous avons reçu une dépêche du ministre anglais à Washington—je parle de mémoire entièrement,—déclarant que tous les argents qui avaient été payés en sus du montant juste de droit, comme la chose avait été établie devant les tribunaux, seraient remboursés aux personnes qui les avaient payés, après preuve de tels paiements.

C'est ce que contenait la dépêche d'après mon souvenir; elle a été publiée dans tous les journaux du pays, vu que nous la regardions comme ayant une telle importance, que nous l'avons immédiatement livrée à la publicité de la presse. Toutefois, la dépêche, lorsqu'elle sera produite, fera voir quelles étaient les conditions de remboursement. C'est la première fois que j'entends dire—peut-être n'ai-je par surveillé la chose d'aussi près que mon honorable ami—mais bien qu'on l'ait mentionnée au département aussi bien qu'au ministre des finances un certain nombre de fois—c'est la première fois que j'entends dire que les autorités américaines ont fait objection à la chose, sous prétexte que ces droits n'ont pas été acquittés sous protêt. Je puis me tromper, mais je pense qu'on verra que la dépêche du ministre anglais dit simplement que sur preuve d'acquiescement du droit, le montant d'argent improprement payé sera remboursé.

Toutefois le gouvernement a fait ce qu'il a pu pour appeler sur cette affaire l'attention des autorités des Etats-Unis, afin d'obtenir d'un gouvernement ami le remboursement de l'argent payé par erreur par des sujets de ce pays-ci. Je suis sûr, comme l'a dit l'honorable ami qui siège derrière moi (M. Orton), qu'il ne peut y avoir d'objection à appeler l'attention des autorités des Etats-Unis sur tous actes irréguliers des officiers de douane des Etats-Unis, car je puis assurer cette Chambre que si aucun de leurs marchands ou de leurs importateurs éprouvaient de semblables embarras, des représentations seraient promptement faites, et l'on verrait à la chose de la façon qui convient. Je suis tout à fait certain que le gouvernement des Etats-Unis accordera la même attention aux représentations de même nature qui pourraient être faites par notre gouvernement. Tous les documents que nous avons seront produits aussitôt que possible.

M. SCRIVER: Ce que j'ai dit à propos de la position prise par le département du trésor des Etats-Unis au sujet de cette question, a été dit si souvent et si récemment par les intéressés, que je ne puis guère croire que les faits soient autres.

M. BOWELL: Il est possible que ce que dit mon honorable ami soit exact, car je n'ai parlé que de mémoire de la dépêche que j'ai mentionnée.

M. ORTON: Quelques-uns des exportateurs de mon comté ont pris des avocats à Washington, et ils ont reçu une réponse qui est exactement celle dont a parlé mon honorable ami.

M. CATUDAL : M. l'Orateur, je concours entièrement dans ce que vient de dire l'hon. député d'Huntingdon (M. Scriven), et je puis dire que non-seulement le gouvernement américain a exigé que les droits soient payés sous protêt, mais, dans un cas où j'étais personnellement intéressé et où j'ai moi-même payé des droits sous protêt ; parce que je n'en avais pas appelé de la décision du collecteur des douanes au secrétaire du trésor, et de là, avoir poursuivi le gouvernement américain ; on a refusé de me rembourser un droit de 10 pour cent que j'avais payé en surplus, et ce refus était basé sur ce principe là.

Je crois que l'honorable ministre des douanes est certainement dans l'erreur à l'égard de ce qu'il vient de dire ; du moins, sa mémoire lui fait défaut, car je suis certain que les faits relatés par l'honorable député d'Huntingdon (M. Scriven) sont corrects.

Motion adoptée.

STATION DE SAUVETAGE DE PORT-ROWAN.

M. JACKSON : Je demande copie de la correspondance touchant une accusation portée contre le capitaine du bateau de sauvetage de Port-Rowan, dans le comté de Norfolk, dans la province d'Ontario, pour n'avoir pas sauvé les vies de l'équipage de la barque *Fitzgerald* en novembre 1883.

Je désire appeler votre attention sur un article qui a paru dans un journal de Buffalo, nommé *l'Evening News*, accusant le capitaine du bateau de sauvetage de Port-Rowan, dans le comté de Norfolk, dans la province d'Ontario, d'avoir fait preuve de négligence grossière en ne sauvant pas la vie des hommes de l'équipage de la barque *Fitzgerald* qui ont péri en essayant de prendre terre dans leur voyage le ou vers le 14 novembre dernier. Je me suis imposé un certain travail pour m'assurer des faits, et dans mon opinion il y a eu de la part du capitaine une faute de commise ou une erreur de jugement, mais là n'est pas la cause de la perte de ces vies précieuses, et le capitaine n'en est responsable en aucune manière.

Port-Rowan est un village situé sur la terre ferme à environ trois milles de l'autre côté de la baie de la rive du lac Erié. Le 14 novembre dernier, la barque *Fitzgerald* a été jetée à la côte à environ six milles au sud-ouest du village de Port-Rowan. Pour se rendre sur le théâtre du naufrage, le capitaine avait à parcourir environ sept milles dans la direction du sud-ouest et à contourner la tête d'un marécage, puis à faire un mille le long de la plage jusqu'à l'épave. Un cultivateur demeurant sur la terre ferme à environ deux milles de l'épave de l'autre côté du marécage, a vu ce navire être jeté à la côte. Il est monté dans son carrosse, est allé à Port-Rowan, à une distance de cinq milles, et a averti le capitaine que le navire était échoué en face de sa résidence.

Maintenant, voici dans mon opinion où l'erreur a été commise. Le capitaine, au lieu de prendre son équipage et son bateau de sauvetage, est sauté dans une voiture et est parti en reconnaissance. L'équipage apprit que le navire était échoué, se mit à la recherche du capitaine, et apprit qu'il était parti. Les hommes demandèrent la clef de l'abri où se trouvait le bateau, et constatèrent que le capitaine l'avait emportée. Ils allèrent ensuite chez l'aide-officier de douane qui avait la charge de la station et lui demandèrent la permission d'ouvrir l'abri en question. Il leur donna la permission. L'équipage prit le bateau, le chargea sur des trucks, et suivit le capitaine en toute hâte. Avant que d'arriver à l'épave avec le bateau, les hommes rencontrèrent le capitaine, qui leur dit de rebrousser chemin et de remporter le bateau, vu que l'équipage du navire était noyé une heure ou deux avant que lui, le capitaine, fût arrivé sur le théâtre du sinistre. Tels sont les faits en cette cause, et je prétends que le capitaine n'est nullement responsable de ces pertes de vies.

Cependant, quelques-uns des marins avec lesquels j'ai causé dans le village ont déclaré que le capitaine n'est pas

compétent à conduire le bateau par une mer houleuse, et qu'en conséquence ils ne voulaient pas servir sous ses ordres. A l'appui de cette assertion, je n'ai qu'à citer quelques-uns des actes du capitaine dans une occasion précédente. Quelques jours avant le naufrage de ce navire, le *Siberia* fit naufrage près du même endroit, et l'équipage fut obligé de rester sur le navire presque toute une journée et une nuit. Le lendemain matin le capitaine essaya de sauver l'équipage, et en ce faisant il dit à l'un des marins de prendre la barre, que quant à lui il prendrait la rame d'avant. Le marin obéit et l'on réussit à sauver l'équipage. Maintenant je crois que la conduite du capitaine en cette occasion a été de nature à justifier le refus des marins de servir sous ses ordres.

Je veux attirer l'attention de l'honorable ministre de la marine sur l'état d'inefficacité dans lequel j'ai trouvé le service en cet endroit. Le capitaine m'a amené à son abri et m'a montré son bateau, qu'il m'a dit être très bon ; mais il n'y a rien autre chose. Il n'y a ni ceinture de sauvetage, ni gilets de sauvetage, ni câbles, ni mortiers d'aucune espèce—de fait rien autre chose que le bateau. En conséquence, les hommes n'ont rien pour se protéger pendant une forte tempête. Je crois que le service a grand besoin d'être revu, taillé, et relativement à cette question, je pourrais attirer votre attention sur le fait que, s'il y a un point dans notre navigation intérieure où une station permanente de sauvetage soit nécessaire, c'est bien cet endroit.

L'automne dernier, pas moins de cinq navires y ont fait naufrage, et huit vies précieuses y ont été perdues. Il ne se passe guère d'automne sans qu'il y ait des naufrages à cet endroit. En conséquence, si l'honorable ministre pouvait trouver moyen d'y ériger une station permanente de sauvetage, ce serait un grand bienfait, non-seulement pour nos propres marins, mais encore pour les marins des Etats-Unis. Nul doute que ces vies précieuses n'aient été perdues parce que les marins ne savaient pas qu'il y avait là une station de sauvetage. S'il y avait eu là une station permanente, ils l'auraient su, et peut-être que des vies précieuses eussent été sauvées. J'espère que l'honorable ministre s'enquerra de cette affaire et verra à ce que le service soit approvisionné à l'avenir.

M. MOLELAN : Je dois remercier l'honorable monsieur pour avoir dit publiquement que l'accusation portée contre le capitaine, à l'effet qu'il a négligé son devoir et qu'il a ainsi été cause de la perte de l'équipage de ce navire, est dénuée, de fondement. Je me suis enquis des faits dans le temps et les choses sont telles que l'honorable député vient de les rapporter, que l'équipage s'est servi de son propre bateau avant que personne n'ait pu leur porter secours et que le bateau a été immédiatement englouti. Je crois que le bateau de cette station n'est pas muni de tous les appareils des bateaux de sauvetage les plus modernes. J'ai cependant fait construire à Buffalo deux bateaux de sauvetages des plus parfaits. J'ai fait faire les devis et les bateaux sont maintenant prêts. J'ai l'intention d'avoir un certain nombre de bateaux de sauvetage des mieux construits aussi tôt que possible, et si l'assertion de l'honorable député à l'effet que c'est là l'endroit le plus dangereux de l'ouest, est exacte, nous mettrons l'un des bateaux de sauvetage améliorés à cette station.

La motion est adoptée.

COMMISSION DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

M. CASGRAIN : Je demande copie, 1, de la commission nommant Son Excellence le gouverneur général du Canada ; 2, du serment ou des serments requis par la loi, et laquelle, et prêtés avant d'entrer dans l'exercice de sa charge ; 3, de telles instructions accompagnant la commission de Son Excellence qui peuvent, aux termes des règles et règlements du bureau colonial, être communiquées à cette Chambre.

Je désire faire soumettre à la Chambre la commission du gouverneur général, parce que cette commission n'est plus

ce qu'elle était autrefois. Depuis 1875 et 1876, grâce à certaines communications échangées avec le bureau colonial il a été entendu que les commissions futures seraient modifiées, et si je suis bien informé, la commission de l'ex-gouverneur général, le marquis de Lorne, a été en conséquence modifiée et rédigée conformément à certaines représentations faites au bureau colonial par le chef actuel de l'opposition. Je désire que nous soyions mis au courant de la teneur du changement fait dans les commissions.

Quant à la seconde partie de la motion, le serment qui doit être prêté, je n'en parlerai pas beaucoup, parce qu'il peut se faire que j'aie l'occasion d'en parler de nouveau dans la motion qui suivra celle-ci. La troisième partie est pour avoir telles instructions particulières qui peuvent, aux termes des règlements du bureau colonial, être soumis à cette Chambre, si tant est que quelques-unes de ces instructions peuvent être communiquées à la Chambre. Pendant mon absence l'honorable député de Montmagny a fait une motion analogue à cette seconde partie. La motion a été adoptée, mais elle n'a été adoptée que relativement à une partie de celle-ci. Ce que je désire savoir, c'est en vertu de quelle loi spéciale le gouverneur général prête serment.

M. AMYOT : Je crois que cette motion devrait être adoptée. Il est très important pour toutes les parties de la Confédération que nous comprenions exactement ce que veut dire le serment du gouverneur général. Si ce serment a été bien rapporté par la presse, il contient la déclaration suivante :

Je déclare qu'aucun prince, personne, prélat, Etat ou potentat étrangers n'a ou n'ont droit d'avoir juridiction, pouvoir, supériorité, prééminence ou autorité, ecclésiastique ou spirituelle, dans les limites de ce royaume; et je fais cette déclaration sur la vraie foi d'un chrétien. Que Dieu me soit en aide.

C'est là une question de fait. Si, dans la province de Québec, en vertu de nos statuts, de nos lois, de nos traités, les catholiques reconnaissent l'évêque de Rome comme leur prélat ecclésiastique, ils ont le droit de le faire légalement, et il ne faut pas que nous prenions le gouverneur général par surprise et que nous le fassions attester une semblable déclaration sous serment. En même temps, je dois protester de mon profond respect pour le gouverneur général, le plus populaire, le plus digne et le plus respecté des représentants de Sa Majesté, mais il est important qu'il n'y ait pas de malentendu sur ce point. Je sais qu'il n'y a de mauvais vouloir nulle part, chacun est disposé à reconnaître les droits civils de tous les membres de la Confédération; tout le monde est disposé à reconnaître la force et la valeur des traités; mais il importe que dans une question comme celle-ci, nous ne reculions devant aucune responsabilité.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai aucune objection à ce que cette motion soit adoptée. Pour ce qui est du serment, il est fait en vertu d'un acte impérial, et naturellement, nous ne pouvons pas, excepté au moyen d'une adresse à Sa Majesté, demander à Sa Majesté de faire passer un acte modifiant la teneur du serment. Quant aux instructions, il ne peut y avoir d'objections à ce qu'elles soient soumises.

Motion adoptée.

COMMISSIONS DES LIEUTENANTS-GOUVERNEURS, ETC.

M. CASGRAIN : Je demande copie des commissions nommant les divers lieutenants-gouverneurs de la province de Québec, savoir : Sir Narcisse Fortunat Belleau, René Edouard Caron, Luc Letellier de Saint-Just et Son Honneur Théodore Robitaille ; 2, du serment ou des serments requis par la loi, et laquelle, et prêtés par eux avant de prendre possession de leur charge respectivement ; 3, de telles instructions accompagnant les commissions respectives, et de telles autres instructions qui ont pu leur être communiquées respectivement de temps à autre.

M. CASGRAIN.

A ce sujet je ne suppose pas qu'on ait d'objection à donner copie des commissions des divers lieutenants-gouverneurs. Le point au sujet duquel il me semble que le gouvernement peut porter remède est considéré jusqu'à un certain point comme étant passablement épineux, et de nature à rendre passablement difficile la position de ceux qui n'appartiennent pas à l'église d'Angleterre et qui sont obligés de prêter serment en qualité de lieutenant-gouverneur de la province de Québec, ou de toute autre partie des possessions britanniques. Il y a eu, dans tous les cas, quatre formules différentes de serment pour la province de Québec, ou dans le royaume en général. En premier lieu il y a eu le serment dont la formule se trouve dans l'acte de 1774, en vertu duquel toute personne professant la religion catholique n'est pas tenue de prêter le serment d'Elizabeth, mais peut y substituer la formule suivante :

Je, A. B., promets et jure sincèrement que je serai fidèle et que je rendrai véritablement allégeance à Sa Majesté le roi George, et que je le défendrai de tout mon pouvoir contre toute conspiration trahison et toute tentative quelconque qui pourrait être faite contre sa personne, sa couronne et sa dignité; et que je ferai tous mes efforts, pour découvrir et faire connaître à Sa Majesté, ses héritiers et ses successeurs, toutes trahisons, conspirations trahissions ou tentatives, que je pourrai découvrir contre lui ou contre aucun d'eux; et je jure tout cela sans arrière-pensée, sans équivoque et sans subterfuge, et je renonce à tout pardon ou dispense de la part de toute personne ou pouvoir quelconque, relativement à ce serment. Que Dieu me soit en aide.

C'était là la formule du serment qui devait être prêté dans la province de Québec, et qui a remplacé celle commençant par les mots "Je, Elizabeth." En 1829, en vertu de l'acte d'émancipation, une autre formule de serment fut adoptée pour rencontrer les vues des catholiques romains de l'époque. Il est inutile de le lire, car chacun le connaît. Avant cela, pendant l'intervalle entre cet acte de 1829 et la formule "Je, Elizabeth," une autre formule a été prescrite par les 8 et 9 Guillaume III, chapitre 3. Cette formule contenait encore un serment au même effet, mais différent. Maintenant, depuis cette époque, en 1858, la dernière formule a été adoptée par l'acte 21 et 22 Victoria, chapitre 48, et c'est la formule du serment prêté de nos jours par les lieutenants-gouverneurs.

Je ne vois pas que le gouverneur général, dans sa position actuelle, puisse avoir la moindre objection à prêter ce serment. N'appartenant pas à la religion catholique, il ne peut en aucune manière s'y objecter; mais en lisant le serment tel qu'il est aujourd'hui, je constate qu'il est très difficile d'affirmer ce qu'il affirme d'abord comme question de fait et ensuite comme matière d'opinion. En lisant la dernière partie de ce serment avec soin on y trouve une déclaration de fait qui je crois ne peut être faite ici dans les circonstances actuelles du pays. Nul ne peut nier qu'en ce pays, au moment actuel, non-seulement en vertu du traité, mais même en vertu de la tolérance générale de toutes les dénominations religieuses s'il n'existait aucun traité, nous reconnaissons l'existence des diverses dénominations et des diverses religions en ce pays.

En conséquence, sur ce point seulement, comme question de fait, indépendamment de toutes les stipulations des traités, il y a quelque part une autorité en dehors de la suprématie de la couronne d'Angleterre, qui existe en ce pays, non-seulement pour l'Eglise catholique romaine, mais aussi pour toutes les autres dénominations qui ne relèvent pas de l'Eglise d'Angleterre. En lisant cette formule telle qu'elle existe, il nous semble qu'elle pourrait être rédigée autrement. Je ne ferais pas cette motion si je n'étais pas convaincu qu'elle est tout à fait de la compétence du gouvernement fédéral, si je n'étais pas convaincu qu'en nommant le lieutenant-gouverneur, le gouvernement peut rédiger la formule de serment qui est requise dans ces circonstances, et qui dans mon opinion ne devrait être rien autre chose que celle que j'ai citée en premier lieu, et qui est conforme à l'acte de 1774, et cela à toutes fins que de droit. Je ne sais pas pour quelle raison cette vieille formule n'a pas été adoptée,

surtout pour la province de Québec, qui est je crois la seule province où il y a des lieutenants-gouverneurs catholiques.

M. BOWELL : Non.

M. FERGUSON (Leeds et Grenville) : Le Manitoba.

M. CASGRAIN : Je sais qu'il y a eu D. A. MacDonald, dans la province d'Ontario.

Sir JOHN A. MACDONALD : M. Cauchon.

M. BOWELL : Sir Edward Kenny.

M. CASGRAIN : Dans tous les cas je parle plus particulièrement de la province de Québec, ainsi que les honorables députés doivent le comprendre.

Je vais lire la dernière partie de la formule actuelle.

Je déclare qu'aucun prince, prélat, personne, Etat ou potentat étranger n'a ou ne doit avoir aucune juridiction, pouvoir, supériorité, prééminence ou autorité, ecclésiastique ou spirituelle, en ce royaume, et je fais cette déclaration sur la vraie foi d'un chrétien.

Je prétends que cette formule telle qu'elle est aujourd'hui, telle que je l'interprète en ma qualité d'avocat, va jusqu'à dire comme question de fait, on ne reconnaît aucune autorité, prééminence ou pouvoir quelconque qui soit exercé par l'évêque de Québec, par exemple, où je demeure moi-même. Comme question de fait, d'après ce que je puis voir de mes propres yeux, je ne puis voir la possibilité d'affirmer ce qui est contenu dans cette formule. La formule exprime ensuite une opinion et ajoute "ou qui devrait avoir juridiction."

Un DÉPUTÉ : C'est cela.

M. CASGRAIN : C'est là une question d'opinion. Chacun peut avoir une opinion distincte sur ce que ces personnes devraient ou ne devraient pas avoir. Il y a aujourd'hui, de par le monde, un grand conflit d'opinion sur cette question. C'est une simple matière d'opinion, ce n'est pas une formule de serment qui soit simple et claire, et qui expose la chose d'une façon claire et précise. En vertu de l'acte de la Suprématie la formule était claire et précise. Vous pouviez prêter ce serment ou vous pouviez ne pas le prêter. Mais l'intention de cette formule est d'apporter quelques adoucissements. Dans les circonstances où la province de Québec se trouve placée, je ne crois pas que cela soit de nature à mitiger le serment en quoi que ce soit, et je crois que cette formule peut être amendée de façon à rencontrer tous les besoins de la position du lieutenant-gouverneur actuel de la province de Québec, par exemple, lorsqu'il est appelé à prêter serment. Je soumetts cette question parce que je sais que nous pouvons faire disparaître toute difficulté qui puisse se trouver dans cette formule.

Quant au serment prêté par le gouverneur général, je sais que la formule doit être faite en vue de la Grande-Bretagne et en vertu de quelque entente avec le gouvernement impérial; mais je crois que ce serment particulier est sous notre contrôle, et je crois que nous pouvons en toute sûreté, adopter une certaine formule, qui répondrait aux besoins actuels. Je n'ai même pas besoin d'aller plus loin que de dire ceci : la teneur de ce statut est contraire à notre propre législation, la reconnaissance de l'état civil du clergé. Il a ici une position d'une certaine éminence. Il est reconnu par la loi. Il forme une corporation qui est reconnue elle aussi par le statut, de sorte qu'il exerce non seulement le pouvoir spirituel, mais dans certains cas, dans la province de Québec, il exerce jusqu'à un certain point, des pouvoirs judiciaires et des pouvoirs temporels, quant à ce qui concerne par exemple la construction des églises. Il peut ordonner que des églises soient construites et déterminer l'endroit où elles devront être érigées. Il exerce alors un pouvoir judiciaire, qui lui est conféré et reconnu par la loi. Il y aurait donc là une autre raison de dire que la rédaction de cette formule est trop générale, que certainement il doit être excessivement difficile que les catholiques de la province de Québec puissent le prêter.

Quant à la troisième partie de cette motion, il serait en même temps à désirer que l'on nous soumette toutes instructions qui ont pu accompagner les commissions respectives. Il est en même temps à propos de savoir si, lorsqu'ils laissent les limites des diverses provinces qui leur sont assignées, les lieutenants-gouverneurs sont obligés de recevoir du gouvernement fédéral les mêmes instructions que les gouverneurs généraux reçoivent lorsqu'ils sortent des limites de la Confédération canadienne. Si je ne me trompe, je crois qu'ils sont obligés d'obtenir une autorisation formelle pour sortir des limites de leurs provinces respectives. Je suppose que cela forme aussi partie de leurs instructions. Cela n'est pas contenu dans la loi générale. J'espère que cette motion sera adoptée, et lorsque les documents seront soumis à la Chambre, nous verrons à prendre de nouvelles mesures.

M. VALIN : L'honorable député va-t-il trouver à redire contre quelques-uns des votes donnés par les lieutenants-gouverneurs? Peut-être que l'honorable député de L'Islet (M. Casgrain,) désire trouver quelque erreur dans la nomination des lieutenants-gouverneurs. Je crois qu'une erreur a été commise à une certaine époque et que l'honorable député aurait dû faire sa motion dans le temps.

M. HESSON : En vue des circonstances dans lesquelles nous nous trouvons ce soir, je crois que l'honorable député devrait nous présenter ces excuses pour avoir en quelque sorte gaspillé le temps de la Chambre à propos de cette question, pour vous avoir retenus ici, vous, M. l'Orateur, et un aussi grand nombre d'honorables députés. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, nous avons eu les services de gouverneurs généraux et de lieutenants-gouverneurs très compétents, dans le passé. Tous se sont acquittés aussi consciencieusement et aussi fidèlement que possible de leurs devoirs envers la couronne, et tous ont trouvé qu'il était possible de prêter serment. Mais, M. l'Orateur, il est possible que le pays soit privé des services de l'honorable député lorsque son tour viendra d'être nommé lieutenant-gouverneur, car il lui sera impossible de prêter ce serment requis, parce qu'il le trouvera trop strict pour lui, et il serait peut-être à propos de modifier la formule pour sa plus grande commodité.

Sir JOHN A. MACDONALD : Naturellement, il ne peut y avoir d'objections à soumettre copie des commissions des divers lieutenants-gouverneurs. La teneur en est la même partout, je présume. Ensuite, pour ce qui est du serment requis par la loi, comme mon honorable ami vient de le dire, le serment tel qu'administré actuellement n'a pas été trouvé bien difficile jusqu'à présent dans la province de Québec, car tous les lieutenants-gouverneurs nommés depuis la Confédération ont été d'excellents catholiques, et ils n'ont éprouvé aucune difficulté à prêter serment. Cependant, s'il offre quelque difficulté ou quelque chose qui paraisse difficile, je ne vois pas pourquoi la difficulté ne serait pas aplaniée. Je suppose que le serment des lieutenants-gouverneurs depuis la Confédération a été modelé sur le serment prêté par les gouverneurs avant la Confédération. La pratique n'a pas été changée, que je sache.

Parlant actuellement d'après ma première impression et sans avoir examiné la question, je ne vois pas pourquoi le serment ne se bornerait pas au devoir à remplir et au serment d'allégeance, un serment déclarant que le titulaire remplira les devoirs de sa charge, pendant la durée de son terme d'office, et le serment d'allégeance ordinaire. C'est là mon impression actuelle. Il y a une chose qui me frappe. Le gouverneur général est tenu de prêter serment comme représentant du souverain; les lieutenants-gouverneurs sont censés être les représentants immédiats du gouverneur général, et les représentants immédiats du souverain, et certains légistes pourraient soutenir que ce qui est exigé dans la formule de serment du gouverneur général devrait être dans celle du lieutenant-gouverneur. C'est là une

question qui pourrait être soulevée, et dont il faut s'occuper. Mais je ne crois guère que cette raison doive prévaloir, si l'on croyait qu'il fût important de réduire la formule à un simple serment de remplir les devoirs de la charge et au serment d'allégeance. Je sais qu'il n'y a pas bien longtemps on a cru dans certains quartiers que le serment ne devrait pas être exigé de la part des catholiques romains. Je sais que cette opinion a été soutenue dans des cercles très influents. Le ministre de la justice et moi nous prendrons l'occasion d'étudier la question et de voir si l'on pourrait faire disparaître cette objection, si c'est une objection, et je crois que c'en est une jusqu'à un certain point.

Motion adoptée.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Les motions demandant les documents qui suivent sont séparément adoptées :

État des dates auxquelles ont été achetées :

1°	la $\frac{1}{2}$	section ouest 31,	township 5,	rang 14	ouest,
	la $\frac{1}{2}$	"	est 31,	"	5, " 14 "
	la $\frac{1}{2}$	"	nord 23,	"	5, " 14 "
2°	la $\frac{1}{2}$	"	sud 25,	"	5, " 13 "
	la $\frac{1}{2}$	"	nord 25,	"	5, " 13 "

les noms des acquéreurs et le prix de chaque section lors de l'achat.—(M. Livingstone.)

État des remises faites dans le cas des lots (1) et des lots (2), ou copie de toute correspondance au sujet de ces ventes prix d'achat et remises; et un exposé des raisons pour lesquelles des remises ont été accordées dans certains cas et refusées dans d'autres.—(M. Livingstone.)

Copie d'un mémoire à Son Excellence en conseil signé par Frank Moberly et W. A. McCallum, au nom des habitants de Neebing, demandant de l'aide au sujet de leur boni à la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing et Kamistiquia.—(M. Blake.)

Copie de tous comptes et pièces justificatives, y compris les réquisitions pour transport, présentés par la compagnie des Messageries canadiennes au département de la milice et de la défense, pour transport pendant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre 1883.—(M. Somerville, Brant.)

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée et (à 10 h. 5 après-midi) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 26 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE :

AJOURNEMENT POUR LE MERCREDI DES CENDRES

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que lorsque la Chambre s'ajournera, elle reste ajournée jusqu'à jeudi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Motion adoptée.

ÉLECTION CONTESTÉE DE BOTTWELL.

M. L'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour suprême du Canada, une copie certifiée du jugement et de la décision de la dite cour dans l'appel de l'élection concernant le district électoral de Bottwell, dans la province de l'Ontario—John Joseph Hawkins, appelant, et William Thomas Smith et Robert Sir JOHN A. MACDONALD.

Perry Wright, répondants, lequel jugement déclare l'honorable David Mills dûment élu député pour représenter le dit district électoral.

BILL DE LA BANQUE AGRICOLE.

M. ORTON: Je présente le bill (n° 105) à l'effet de faciliter les transactions de banques et de prêts aux personnes qui s'occupent d'agriculture.

M. BLAKE: Je désire vous demander, M. l'Orateur, si ceci est dans l'ordre; si cette mesure doit être introduite au moyen d'un projet de loi, ou si elle ne devrait pas être introduite en comité.

M. L'ORATEUR: Naturellement, je ne puis dire quelle est la nature du bill; mais s'il a rapport aux banques et au commerce, il devra prendre son origine en comité; mais l'honorable député, en introduisant son projet de loi de cette manière, court le risque de le voir retarder à une phase subséquente.

Sir JOHN A. MACDONALD: Si le bill est à l'effet de constituer légalement une banque, il n'est pas nécessaire qu'il soit introduit en comité; mais si c'est un projet de loi d'une nature générale affectant le commerce, naturellement il faut qu'il soit présenté en comité.

M. BLAKE: Ce n'est pas un bill pour constituer une banque en corporation, car l'honorable député l'a présenté comme bill d'intérêt public.

Je ne m'oppose pas à cette manière de procéder, mais je veux tout simplement dire qu'à une phase subséquente il pourrait se trouver dans une position telle qu'il lui serait impossible de continuer, et en conséquence il devrait considérer dès maintenant si ce bill que personne d'entre nous n'a encore vu ne doit pas prendre naissance en comité général.

Le bill est lu la première fois.

BILL DES MANUFACTURES.

Sir LEONARD TILLEY: Je présente le bill (n° 106) à l'effet de définir certaines offenses contre les personnes employées dans des fabriques.

M. BLAKE: La présentation de ce bill a été retardée pendant longtemps. On a annoncé, si j'ai bien compris, que ce serait le bill qui a été présenté à la dernière session avec certains amendements qui ont été imprimés et distribués aux députés, avant la clôture de la session. Je ne sais pas si le bill tel qu'introduit, est dans la condition du bill que nous avons reçu vers la fin de la dernière session, ou si l'on y a introduit d'autres amendements. Dans ce dernier cas, l'honorable monsieur pourrait expliquer brièvement quels sont ces amendements. De plus, j'ai attiré l'attention au moyen d'une motion de la manière ordinaire, sur l'existence de certaines représentations au sujet du bill, et les renseignements demandés n'ont pas été produits. Je découvre par les sources ordinaires de renseignements que d'autres représentations ont été faites depuis à ce sujet. Je crois qu'il est opportun qu'elles soient produites le plus tôt possible, afin que nous puissions voir les deux côtés de la question, ce qu'en pensent et les fabricants et les employés.

Sir LEONARD TILLEY: Le bill a été retardé pour deux raisons. En premier lieu nous étions sous l'impression que des représentations seraient faites au gouvernement par les personnes mentionnées par l'honorable député. Ces représentations ont été faites, et le gouvernement les a prises en considération avant que de prendre une décision définitive au sujet du bill. Ensuite, le bill a été retardé jusqu'à ce qu'il fût possible de produire les documents. Les documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre, ou ils le seront aujourd'hui, et ils comprennent les recommandations faites

par les intéressés. Il y a très peu de changements dans le bill. Je crois que le seul changement a trait à la réduction des heures de travail, pendant lesquelles les enfants âgés de 12 ou de 14 ans peuvent être employés pendant le cours d'une semaine.

Le bill est lu pour la première fois.

BILL DE L'EMPRUNT DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que le bill basé sur les résolutions proposées par sir Charles Tupper, concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, aura, à ses diverses phases, la priorité, chaque jour, après les affaires de routine, jusqu'à ce que la Chambre en ordonne autrement.

M. BLAKE : Nous en sommes maintenant arrivés à la seconde phase de la législation proposée par l'honorable ministre à ce sujet. J'ai réitéré, au point que nous en sommes fatigués, des demandes de renseignements auxquelles on n'a pas fait droit, et maintenant l'on se propose de presser l'adoption de cette mesure de jour en jour, sans nous fournir les renseignements que nous demandons, ni nous donner le temps de les consulter lorsqu'ils seront produits, ce que je crois être nécessaire pour en arriver à une décision raisonnable. On se propose aujourd'hui de procéder encore plus rigoureusement qu'en vertu de la première résolution de l'honorable monsieur, puisque à l'avenir nous n'aurons plus même l'occasion de nous enquerir ni de faire des interpellations sur des points au sujet desquels nous préférons de beaucoup obtenir des renseignements d'une autre manière. On nous enlève même cette occasion, et le bill doit être poussé sans que nous ayons de plus amples renseignements. Je ne doute pas que l'honorable monsieur sera appuyé, mais je désire connaître l'opinion de la Chambre sur cette motion, et en conséquence je demande le vote.

La motion est adoptée sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Allison (Hants),	Dupont,	McLelan,
Amyot,	Farrow,	McNeill,
Bain (Soulange),	Ferguson (Leeds et Gren),	Méthot,
Baker (Missisquoi),	Ferguson (Welland),	Mitchell,
Baker (Victoria),	Foster,	Moffat,
Beaty,	Fréchette,	Montplaisir,
Bell,	Gagne,	O'Brien,
Benoit,	Gigault,	Orton,
Benson,	Girouard,	Paint,
Bergeron,	Gordon,	Patterson (Essex),
Bergin,	Grandbois,	Pingouneault,
Billy,	Guilbault,	Raid,
Blondeau,	Guillet,	Riopel,
Bolduc,	Hackett,	Robertson (Hastings),
Bourbeau,	Hall,	Ross,
Bowell,	Hay,	Royal,
Brecken,	Hesson,	Scott,
Burns,	Hickey,	Shakespeare,
Cameron (Inverness),	Hilliard,	Small,
Cameron (Victoria),	Homer,	Sproule,
Campbell (Victoria),	Hurteau,	Stairs,
Carling,	Ives,	Tassé,
Caron,	Jamieson,	Taylor,
Chapleau,	Kaulbach,	Temple,
Cochrane,	Kilvert,	Tilley,
Coatigan,	Kinney,	Tupper (Picton),
Coughlin,	Krass,	Tyrwhitt,
Coursoi,	Labrosse,	Valin,
Carron,	Landry (Kent),	Wallace (Albert),
Outinbert,	Langevin,	Wallace (York),
Daly,	Lesage,	White (Cardwell),
Daoust,	Macdonald (Sir John),	Wigle,
Dawson,	McDonald (Camp-Breton),	Wood (Brockville),
Desaulniers,	Mackintosh,	Wood (Westmoreland),
Desjardins,	McMillan (Vaudreuil),	Woodworth,
Dickinson,	McCallum,	Wright.—112.
Dodd,	McDougald,	
Dundas,	McGreery,	

Contra :

Messieurs

Allen,	Gillmor,	Pateron (Brant),
Allison (Lévis),	Gunn,	Plett,
Armstrong,	Harley,	Ray,

Auger,	Holton,	Rinfret,
Blake,	Innes,	Robertson (Sheburne),
Burpee (Sunbury),	Irvine,	Scriven,
Cameron (Huron),	Jackson,	Somerville (Brant),
Cameron (Middlesex),	King,	Somerville (Bruce),
Campbell (Renfrew),	Kirk,	Springer,
Casey,	Lister,	Sutherland (Oxford),
Catudal,	Mackenzie,	Trow,
Charlton,	McCraney,	Vail,
Cockburn,	McIntyre,	Watson,
Cook,	Melisaac,	Wilson,
Fleming,	McMullen,	Yeo.—47.
Forbes,	Mulock,	

EXPLICATIONS MINISTÉRIELLES.

M. BLAKE : Avant de commencer les questions sur l'ordre du jour, j'aimerais à savoir si le très honorable monsieur n'a aucune explication à donner au sujet de la résignation et du retrait de résignation de l'honorable ministre du revenu de l'intérieur.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai déjà répondu deux fois à cette question, et je n'ai pas l'intention de recommencer.

M. BLAKE : L'honorable monsieur n'y a pas répondu.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'y ai répondu.

M. BLAKE : Il m'a répondu hier en donnant certaines dates, qu'il appelle des détails sur cette affaire. Dans une occasion précédente l'honorable monsieur a offert des explications, mais il n'a rien dit des causes de la résignation de l'honorable ministre du revenu de l'intérieur. Il n'a pas dit ce qui avait motivé cette résignation, et il n'a pas dit non plus sous quelles circonstances, la cause de cette résignation, quel qu'elle fût, était disparue. L'honorable monsieur ne nous a donné aucune explication sur ces deux points, qui sont cependant d'un grand intérêt public. Ainsi, je ne puis pas admettre qu'il ait répondu à la question en la manière requise par les circonstances.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suis peiné de voir que l'honorable monsieur ne peut pas admettre cela. Je ne sais pas s'il a entendu ma réponse—ma déclaration de l'autre soir. J'ai déclaré en cette occasion—bien que j'aie dit que je n'y répondrais pas, je vais répéter ce que j'ai dit—j'ai déclaré que mon honorable ami et collègue avait offert sa résignation pour des raisons qui lui sont personnelles, mais qui n'affectent en rien la politique générale du gouvernement, et qui n'ont pas de rapport même le plus éloigné, avec la question que propose mon honorable ami le ministre des chemins de fer ; j'ai dit que j'avais refusé de transmettre sa résignation à Son Excellence pour être acceptée ; que mon honorable ami a retiré sa résignation pour les raisons que je lui ai données, mais qui n'ont d'intérêt pour personne au monde, et qui n'ont aucune signification politique et qui ne peuvent avoir aucune portée constitutionnelle. Mon honorable ami a retiré sa résignation ; j'en étais très heureux et j'espère qu'il sera encore longtemps mon collègue.

M. BLAKE : L'honorable monsieur persiste à ne pas vouloir donner les raisons de cette résignation. Il a dit dans une occasion précédente qu'il y avait eu une explication entre lui et son collègue et que c'est après cette explication que la résignation avait été retirée.

L'honorable monsieur dit que cette résignation n'avait rien à faire ni avec la politique générale du gouvernement ni avec la question qui était alors, et qui est depuis le commencement de la session, devant la Chambre. Quelle que soit la raison pour laquelle cette résignation ait été donnée, il a fallu néanmoins une explication de l'honorable premier ministre pour faire disparaître la difficulté, quelle qu'elle fût, et c'est en vertu de cette explication que l'honorable monsieur a retiré sa résignation.

Ainsi nous n'aurons aucune explication sur la conduite de l'honorable monsieur. L'honorable monsieur a abandonné son portefeuille, a abandonné son siège dans cette Chambre,

il est allé avec ostentation ou autrement, s'asseoir sur les derniers bancs faire sa correspondance, juste au-dessous de la pendule. Pendant la discussion qui nous occupait, il est arrivé un moment critique et l'honorable monsieur signifia son intention de parler avant que le vote fût pris—le vote sur la motion pour se former en comité.

L'honorable premier ministre le pria d'ajourner ses remarques jusqu'au concours. L'honorable ministre du revenu de l'intérieur—qui, dans le moment, je crois, ne remplissait sa charge qu'en attendant le choix de son successeur, et qui serait plus justement désigné sous le nom de député de Victoria (N.-B.)—refusa de se rendre au désir du premier ministre; il exprima le désir de ne pas parler dans le moment, parce qu'il n'était pas en état de parler; mais il ajouta que s'il le fallait absolument, il parlerait; sur cela, l'honorable premier ministre, qui avait déclaré son intention de prendre le vote ce soir-là, céda à son ex-collègue—c'est ce qu'il était dans le moment—il céda à l'honorable monsieur dont la position était si équivoque et qui persistait à dire que c'était une question importante sur laquelle il devait exprimer son opinion avant que le vote fût pris; l'honorable premier ministre céda et le débat fut ajourné sur motion de l'honorable député.

Le lendemain, l'honorable député déclara de nouveau qu'il ne parlerait pas à cause de l'état de sa voix; il croyait ne pas pouvoir exprimer ses opinions comme il l'aurait désiré, vu l'état de sa santé, et il demanda que les remarques qu'il voulait faire devant la Chambre avant qu'elle se forme en comité, fussent différées jusqu'au concours. Le concours est arrivé et l'honorable monsieur est demeuré silencieux. Il est vrai qu'il a voté d'une manière dont l'honorable ministre des chemins de fer ne parle pas—il a parlé par son vote, sa voix ne s'est pas fait entendre, mais son vote a parlé, et il a parlé d'une manière qui a eu lieu de nous surprendre, après la déclaration qu'avait faite l'honorable monsieur que cette question était très importante, sur laquelle il voulait parler avant qu'elle fût décidée, et qu'on en hâta trop la solution. Comme l'honorable premier ministre ne veut pas nous donner les raisons de cette résignation, nous en sommes réduits aux conjectures.

BILL DE L'EMPRUNT DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Sir CHARLES TUPPER: Je propose la seconde lecture du bill (n° 101) pour amender l'acte intitulé: Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique et à d'autres fins.

M. BLAKE: Ce n'est pas mon intention.

M. MITCHELL: Adopté.

M. BLAKE: Je sais combien mon honorable ami, le député de Northumberland, est anxieux de voir cette mesure adoptée, mais j'espère qu'il me permettra d'en retarder l'adoption de quelques minutes. Ce n'est pas mon intention de toucher à un grand nombre de points de la longue discussion qui nous occupe; mais il y a quelques points qui, malgré les informations incomplètes que nous possédons, doivent être signalés et montrés sous leur vrai jour, grâce aux informations additionnelles que nous avons aujourd'hui. En premier lieu, je remarque que cette mesure de l'honorable monsieur contredit considérablement sa déclaration qu'il n'était aucunement question de changer le contrat de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. En contradiction de cette déclaration, la 11^{ème} clause se lit comme suit:

Tout ce qui, dans l'acte et le contrat précités et mentionnés, est incompatible avec les dispositions du présent acte, est par le présent abrogé.

Voilà en vérité une phrase étrange—parler d'abroger un contrat,—et je suppose que l'honorable monsieur est sous l'impression que le contrat est devenu la loi du pays en vertu d'un acte du parlement, et alors il emploie cette phrase pour abroger le contrat. Cette clause est, ou inutile en autant

M. BLAKE.

que le contrat est concerné, ou elle contredit son argument; car, ou le contrat est altéré ou il ne l'est pas. S'il n'est pas changé, il est inutile de déclarer qu'aucune des clauses est abrogée; s'il est changé, la déclaration de l'honorable monsieur que cet acte ne modifiait pas le contrat tombe d'elle-même.

Maintenant, M. l'Orateur, après cette simple remarque sur ce bill dans sa phase actuelle—car je reconnais parfaitement l'opportunité de s'occuper des détails du bill dans une phase ultérieure,—je me contenterai de donner mon opinion sur certains chiffres qui ont été recueillis dans le cours de la discussion et d'indiquer le plus brièvement possible la pertinence qu'ils ont sur ce qui, dans mon opinion, devrait être la décision de cette Chambre. Je veux en conséquence refaire un état du prix de construction du chemin à l'aide des chiffres que l'honorable monsieur nous fournit de temps à autre. Je divise la ligne entreprise par ce contrat en trois sections, ce qui me paraît le mieux approprié pour bien faire comprendre la question. Sur la section de Callander à Port-Arthur, il a été dépensé, d'après le premier état de l'honorable ministre, \$5,550,000; on ouvrage fait mais non encore payé, sur cette section, \$3,000,000, faisant un total de travaux faits, de \$8,550,000; et l'honorable ministre calcule que pour la terminer il faudra \$13,250,000, faisant un prix total pour le chemin de Callander à Port-Arthur, de \$21,800,000. Depuis Winnipeg jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, son évaluation pour le chemin complet, est de \$17,500,000; et du sommet des montagnes Rocheuses à Kamloops, l'évaluation de l'honorable monsieur est de \$12,000,000, et celle du gérant de la compagnie de \$10,100,000. Ces trois séries de chiffres nous donnent comme coût total de la ligne entreprise par le contrat, une somme de \$51,300,000 d'après le ministre des chemins de fer, et de \$50,000,000 d'après le gérant de la compagnie. Pour faire cet ouvrage coûtant ces \$50,000,000 ou \$51,000,000, la compagnie doit recevoir le subside du gouvernement, \$25,000,000; les sections construites par le gouvernement, \$28,000,000; les terrains du gouvernement, emplacements de ville et bonis déjà payés en argent, \$9,000,000, ou un total de \$62,000,000. La valeur des 21,250,000 acres de terre de choix non encore vendues, à \$2.36 l'acre, et l'argent déjà reçu pour les terres vendues, forment \$51,300,000, et les arpentages du gouvernement, qui font partie des travaux, comme je l'ai toujours prétendu, \$5,000,000, faisant un total de \$118,300,000, ou un excédant, je ne dirai pas en valeur, mais un excédant dans le prix, de \$67,000,000 ou \$68,000,000 en plus que ce que la compagnie doit dépenser elle-même. A présent on nous demande d'ajouter à cela, sous forme de nouveaux avantages à la compagnie, une garantie dont la valeur présente est de \$7,400,000, et un prêt de \$22,500,000. Cela démontre de la manière la plus claire dont il soit possible de présenter une proposition, que cet emprunt n'est pas nécessité par les travaux entrepris, mais que c'est l'incapacité, ou des opérations étrangères, ou l'une et l'autre chose qui sont causes des embarras qui nécessitent cet emprunt.

Cela démontre encore autre chose. Les sommes en argent reçues ou à recevoir du public sont \$25,000,000 de subsides, \$9,000,000 de terres, et \$22,000,000 d'emprunt, faisant \$56,500,000 reçues ou à recevoir du trésor public, sans compter ce qu'on pourra retirer par la suite de la vente des terres. Alors le gouvernement fournira chaque chelin requis pour construire la ligne entreprise, puisque j'ai démontré que la ligne entreprise coûte \$50,000,000 ou \$51,000,000, et que l'argent reçu du gouvernement et le produit de la vente des terres sont de \$56,000,000, de sorte qu'il y a un excédant de \$5,000,000 ou \$6,000,000, suivant que vous prenez l'estimation du gérant de la compagnie ou celle du gouvernement, et cet excédant est suffisant à l'équipement de la ligne.

Avec ces calculs, nous arrivons au résultat suivant: l'argent reçu et à recevoir, sans compter les ventes futures de

terrains, est suffisant pour construire toute la ligne entreprise et la remettre convenablement équipée entre les mains de la compagnie, en outre des 21,000,000 d'acres de terre et les travaux du gouvernement, évalués à \$28,000,000, et toujours sans compter les explorations. Ce résultat serait déjà très extraordinaire s'il était seul; mais si c'était tout, nous pourrions calculer la perte du public.

Mais il y a une autre difficulté, car sans compter que nous fournissons tout l'argent nécessaire pour construire et équiper toute la ligne entreprise, et sans compter que nous fournissons encore une fois autant ou plus, en pur don, on a établi un gros capital dont la plus grande partie des actions sont majorées, et on a ainsi imposé en faveur de particuliers des charges sur ce chemin dont tout le coût de construction a été payé et plus que payé par l'argent du public.

Ainsi nous avons construit le chemin de fer et donné de splendides gratifications, et malgré cela, par les pouvoirs accordés à cette compagnie et par l'explication faite de ces pouvoirs, nous avons créé au profit de la compagnie au sujet de ce capital-actions majoré, une hypothèque sur le Nord-Ouest et la Confédération du Canada. Et qu'est ce que cela signifie?

Si j'ai bien lu ce que dit la compagnie dans un de ses organes, ces jours derniers, elle espère que le rendement du blé dans le Nord-Ouest sera de 27 minots à l'acre. Une charge de cinq cents par minot pour le transport de ce grain, de plus que ce que coûterait un taux de fret raisonnable, et donnant un profit raisonnable—quand on songe que le capital est fourni par le public et non par la compagnie—je dis une charge de 5 cents par minot ou plus équivaldrait à une taxe de \$1.35 par acre.

Mais ce n'est pas tout. Car ce n'est pas seulement sur le blé expédié du pays que cette charge extra sera imposée, mais sur les marchandises qui seront achetées avec du blé des cultivateurs; et comme on le sait, ces marchandises ont plus de valeur et les compagnies chargent des taux de fret plus élevés.

Ainsi, pratiquement, la taxe imposée sur les terres à blé des cultivateurs du Nord-Ouest, en supposant qu'un surplus de 5 cents par minot sera nécessaire pour faire face au système d'exploitation et de construction adopté, au lieu d'être de \$1.35 par acre, sera plus que le double de cette somme, et sera de fait, de \$3 à \$3.50 par acre. Le résultat pratique de tout ceci, c'est que ce chemin de fer est construit avec l'argent du public, et que le public aura à payer comme s'il avait été construit, à grands frais, par une compagnie privée.

Jusqu'à présent je n'ai pris que les chiffres donnés par l'honorable monsieur de l'autre côté. Je veux faire voir, à présent, que les dépenses elles-mêmes paraissent grandement exagérées; et ici j'arrive à des considérations pour lesquelles—je n'ai cessé de le répéter—des informations plus complètes sont nécessaires pour en venir à une conclusion définitive. Ces informations sont si nécessaires pour ce qui regarde la section Est, que je n'ai pas l'intention de compliquer la discussion avec des arguments en l'absence d'informations positives.

Mais pour certaines raisons, les sections Centre et Ouest sont dans une position différente, et je désire reprendre certains chiffres et tirer de nouvelles conclusions de ces chiffres, au sujet de ces deux sections. L'honorable monsieur a donné à la Chambre, comme le coût de la construction complète des sections Centre et Ouest, depuis Winnipeg jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, la somme de \$17,500,000. Comment cette somme est-elle subdivisée?

J'ai demandé cette information, par motion, par enquête privée, par interpellation; je l'ai demandée à toute la Chambre, et il m'a été impossible d'obtenir un état indiquant comment cette somme devait être partagée, et par conséquent je me trouve jusqu'à un certain point obligé de procéder par supposition. Quelle sera la base de mes conjectures?

Je voudrais en arriver à une conclusion sur la question de savoir comment cette somme de \$17,500,000 est partagée entre ces deux sections; il y a d'abord 615 milles de Winnipeg à un point situé 45 milles à l'est de la Saskatchewan, où commence le contrat de la compagnie de construction; puis la ligne depuis cet endroit jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, qui est le point où se termine le contrat de la compagnie de construction.

Mes informations sont tirées des rapports de la compagnie du chemin de fer quant aux dépenses sur le contrat de la compagnie de construction. Ce rapport donne trois chefs de dépenses distincts: la section Ouest, excédant \$2,500,000, et deux autres items généraux, l'un de \$1,790,000 pour matériaux et approvisionnements, et l'autre de \$1,330,000 pour transport, faisant un total général de \$3,170,000 au sujet duquel nous n'avons aucune information pour savoir quelle partie est applicable à la division Ouest et quelle partie à la section du lac Supérieur et Winnipeg, ou division Est.

Je suppose que les frais de transport sont pour la grande partie applicables à la division Ouest, je suppose aussi que pour la grande partie sinon pour le tout, les matériaux et approvisionnements s'appliquent à la section Est, et en l'absence de cette information que j'ai si souvent demandée, qui jusqu'aujourd'hui, a toujours été refusée, je prends sur moi de dire que sur le total de \$3,170,000, il n'y a pas moins de \$2,500,000 applicables à la section Ouest. Ajoutez à cela les \$2,500,000 spécialement appliquées à cette ligne d'après les rapports de la compagnie, et vous avez pour le coût réel de la ligne depuis le point à 45 milles de la Saskatchewan, jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, \$5,000,000 pour 345 milles de chemin de fer. Si vous déduisez cette somme de \$5,000,000 du total de \$17,500,000, vous trouvez \$12,500,000 comme prix des 615 milles à l'ouest de Winnipeg. A présent, M. l'Orateur, nous avons deux sources, l'une positive, et l'autre hypothétique jusqu'à un certain point, ou nous pouvons puiser pour déterminer ce que coûtera la section des prairies. La première, comme je l'ai dit, est positive. L'honorable monsieur nous a donné comme le coût de 169 milles d'embranchements dans le Nord-Ouest, \$1,880,000, ou \$10,700 par mille, pour les embranchements construits par cette compagnie dans la section des prairies. D'après la supposition que j'ai faite quant au coût des 315 milles, jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, cette partie ne coûterait que \$14,500 par mille. Or cette section est une section très dispendieuse. C'est une section qui comprend un pont considérable sur la Saskatchewan, pont qui, d'après les journaux, coûtera \$500,000. Cette section comprend des travaux dans le roc et des travaux de montagnes très considérables. Elle comprend aussi la partie la plus importante et la plus dispendieuse des frais de transport; il y a la position géographique; les matériaux doivent être transportés plus loin, et dans ce sens c'est une section très dispendieuse. Et cependant, dans notre disette d'informations, nous n'avons rien pour nous faire croire qu'elle coûte plus de \$14,500 par mille. Si les embranchements dans la prairie coûtent \$10,700 par mille, et si la partie la plus difficile et la plus dispendieuse de l'ouvrage sur les 345 milles à partir des montagnes Rocheuses jusqu'au sommet coûte \$14,500 par mille, que peut-on supposer comme étant un prix raisonnable pour les 615 milles de Winnipeg à l'endroit déjà nommé? Je suppose que, dans les circonstances, \$12,000 par mille serait une moyenne raisonnable pour cette section. Pour les 615 milles cela donnerait \$7,380,000; mais en autant que nous avons pu nous en enquérir, vu l'état incomplet des informations, cette section coûte \$12,500,000, ou \$20,300 par mille—un excédant de \$3,300 par mille, ou un excédant de \$5,120,000 sur ce que je considère un prix raisonnable.

Si nous mettons \$14,000 par mille, il y a encore un excédant de \$1,000,000 sur cette section centrale. A présent, M. l'Orateur, ces chiffres ont été donnés de temps à autre

au cours de la discussion par les honorables députés de ce côté de la Chambre, et les honorables députés de l'autre côté ont été défiés de nous donner les informations qui corrigeraient notre erreur, si erreur il y a; ils ont été défiés de nous faire voir où était l'erreur et de nous dire les choses telles qu'elles sont, et si les faits sont tels que je les ai représentés, ou à peu près, de nous donner les explications que ces faits demandent impérieusement. Mais nous n'avons eu sous ce rapport, ni contradiction, ni explication, ni information, ni raisonnement.

Que devons-nous conclure de cette absence d'information; du fait qu'on nous refuse d'examiner les contrats; du fait que nous ne pouvons nous procurer les contrats pour la construction de cette partie de la ligne; du fait qu'on nous dit que ces contrats ne sont que pour une partie de l'ouvrage, que Langdon, Sheppard et Cie n'ont entrepris que le terrassement et non l'achat et la pose des lisses d'acier, et que nous ne pouvons pas savoir ce qu'on leur paie. Nous avons eu le contrat de Langdon, Sheppard et Cie avec la compagnie de construction, mais nous n'avons pas les contrats primitifs sur la section Centrale.

Que faut-il supposer quand ces faits sont devant la Chambre depuis plusieurs jours et ne sont pas contredits; quand nous démontrons que nous sommes obligés d'argumenter en grande partie sur des hypothèses; quand nous faisons voir que si ces conjectures sont erronées, on peut les réduire à néant; quand enfin nous prouvons que ce serait la chose la plus facile du monde de nous donner des informations complètes sur ces points?

Que devons-nous supposer en voyant cette hâte à vouloir faire lire le bill et le faire passer par toutes les phases de la procédure, dans de telles circonstances? Mais nous devons en conclure ceci, et ceci seulement: que les travaux faits et les opérations accomplies au sujet de la construction de cette ligne ne peuvent pas supporter l'examen; qu'il y a eu un surplus de dépenses énorme—incompréhensible à moins que la rapidité à tout prix en ait été le but, ou que la compagnie a été fraudée, par ses entrepreneurs ou autres, d'une façon monstrueuse. Il n'y a que l'une ou l'autre de ces deux choses, ou les deux combinées, qui aient pu produire les résultats que nous avons indiqués, si ces résultats existent. Ce dont je me plains, c'est qu'on ne détruise pas ces conclusions; c'est que les informations, les explications, les arguments en dépit de toutes nos demandes n'arrivent pas, et que nous sommes laissés à ces désagréables suppositions. Maintenant, M. l'Orateur, il s'agit de prêter à cette compagnie \$22,500,000 de plus en argent; il s'agit d'agrandir le cercle de ses opérations pour la mettre en état de continuer les travaux activement; et, ajoute l'honorable ministre, la mettre en état de construire rapidement des embranchements. Maintenant que nous nous apercevons que sous le masque d'une compagnie privée, c'est cette corporation qui va administrer les fonds publics, je maintiens qu'il est de la plus haute importance, avant d'accorder ces pouvoirs, que nous ayons un état exact, entier et complet de l'administration de cette compagnie; et que si des transactions qui—tout le monde l'admettra, je crois—demandent des explications, demeurent inexplicables, nous ne devons pas, si nous voulons remplir consciencieusement notre devoir, aller plus loin et accorder de nouveaux privilèges dont on pourra abuser, comme, dans les circonstances nous sommes obligés d'admettre, qu'on a abusé de ceux que nous avions déjà accordés.

Maintenant, je passe à un autre point et je vais parler partiellement des transactions avec la compagnie qui a pris le contrat. J'ometts la section Est pour les raisons que j'ai déjà données, savoir, que la condition des opérations et des chiffres se rapportant à cette section sont plus compliqués et plus embrouillés. Bien qu'on puisse tirer d'étranges conclusions de ces opérations et de ces chiffres, je les laisse de côté pour le moment pour m'occuper exclusivement de la section Ouest. Pour la section Ouest la compagnie de

M. BLAKE.

construction devait recevoir \$17,880,000 en argent et \$25,000,000 en actions de la compagnie. J'ai déjà démontré aussi péremptoirement qu'il est possible de le faire en l'absence des informations, que le coût du chemin jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses était de \$5,000,000. Le gérant de la compagnie a déclaré publiquement qu'il faudrait \$10,100,000 pour terminer les travaux, ce qui ferait pour le coût total de cette section \$15,100,000. Le gouvernement dit qu'il faut \$12,000,000 pour compléter les travaux, ce qui constitue une addition de \$1,900,000 et porte le coût total à \$17,000,000. Voilà l'état que nous possédons. La compagnie dit que le coût du chemin pour 345 milles à l'est des montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops est de \$15,100,000, et le gouvernement dit qu'il est de \$17,000,000. Sans doute que dans les deux cas les profits légitimes des entrepreneurs sont compris. Vous voyez, M. l'Orateur, que d'après la version du gérant le contrat de la compagnie de construction accorde en argent \$2,880,000 de plus que le coût de la section et \$25,000,000 en actions de la compagnie, jetées par-dessus le marché—et que d'après la version du gouvernement il accorde en argent \$880,000 de plus que le coût des travaux et aussi \$25,000,000 en actions de la compagnie, par-dessus le marché. Il est évident alors que ce contrat n'a pas été conclu sur des bases commerciales.

C'est justement un contrat comme on en ferait si les deux parties contractantes étaient sur le même côté. Si un homme passait un contrat avec lui-même et que l'ouvrage dût être payé par un tiers, alors il passerait un contrat comme celui-là, mais pas dans d'autres circonstances; et nous sommes justement en présence d'un cas de ce genre. C'est dans ces conditions qu'un Crédit Mobilier a été formé, qu'une compagnie de construction composée aux quatre cinquièmes de membres du syndicat, a été formée, et que la compagnie s'est trouvée à contracter avec elle-même pour construire cette section, à des prix et dans des conditions qu'il est impossible de défendre. Maintenant, dans quel but a-t-on absorbé dans la section Ouest \$25,000,000 des actions ordinaires de la compagnie et \$20,000,000 dans la section Est—ce qui est le restant des actions qui ne devaient pas être émises—\$45,000,000?

Le but de cela était de permettre aux actionnaires de mettre la main, sans payer pour, sur une autre grande partie des actions qui constituent une hypothèque sur le Nord-Ouest et sur la Confédération, et qui seront payées par les taux exigés plus tard. Tel a été le but et tel a été le résultat; car un contrat, fait comme celui-là, dans lequel les actions n'ont pas été évaluées à tant dans la piastre, mais dans lequel le prix était de tant en argent et tant d'actions, serait considéré pour cette fin, comme si les actions valaient une piastre dans la piastre, représentant la valeur du chemin d'après les tarifs qui auront à être payés sur cette ligne. Le résultat de cette transaction sur la section Ouest, aurait été que le pouvoir de la compagnie d'insister sur la non-intervention du parlement et du gouvernement pour diminuer les tarifs, se serait élevé à la somme de \$2,500,000 par année, sans compter les \$25,000,000 d'actions émises en faveur de la compagnie de construction, sans qu'une seule piastre de considération valable fût mise dans la construction du chemin de fer canadien du Pacifique.

Il peut n'en être pas ainsi. Il se peut que ce contrat soit tout à fait raisonnable et qu'il représente la valeur réelle de l'ouvrage, mais alors que devons-nous penser des estimations du gérant de la compagnie et de l'ingénieur du gouvernement au sujet du coût réel de l'ouvrage? Je n'ai fait que mettre en regard le contrat de la compagnie de construction et les estimations du gouvernement; ces estimations sont ou exactes ou inexactes. Si elles sont exactes les conclusions que j'en ai tirées subsistent; si elles sont inexactes, où en sommes-nous aujourd'hui au sujet de notre prêt de \$22,500,000 et au sujet des calculs qui ont été faits quant au remboursement de cet argent? Mais ce n'est pas

tout. La compagnie a dit dans ses explications qu'elle a fait elle-même l'ouvrage que la compagnie de construction s'était engagée à faire—qu'elle a fait l'ouvrage par l'entremise de son propre gérant, qu'elle a conclu des arrangements par l'entremise des sous-entrepreneurs, et qu'elle a payé les travaux—que c'était un arrangement temporaire fait avec la compagnie de construction, en vertu duquel les travaux se faisaient; et il est arrivé que pour les approvisionnements et l'ouvrage fait, elle a payé directement à ceux qui faisaient les travaux. Mais s'il en est ainsi, comment se fait-il que \$600,000 ont été payées directement à la compagnie de construction, qu'elles sont encore entre les mains de cette compagnie de construction, et qu'on en parle à présent comme d'un actif de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—une dette qui lui est due par la compagnie de construction? La compagnie de construction, dit-on, n'a rien fait—n'a pas accordé les contrats, n'a pas fait l'ouvrage; c'est la compagnie du Pacifique qui a contracté les travaux par ses employés et qui les a payés directement; mais pour un motif inconnu, d'une époque indéterminée, à des conditions qu'on ne donne pas, \$600,000 ont été données à cette compagnie de construction qui les retient encore.

Quand on songe que les quatre cinquièmes de cette compagnie de construction sont des membres du syndicat du chemin de fer canadien du Pacifique, on voit que ces hommes qui s'adressent à nous pour obtenir de nouveaux secours, ont dans cette seule transaction, mis dans leur poche \$450,000 ou \$500,000 de l'argent de la compagnie, et ils nous demandent indulgence et assistance, parce qu'ils ne nous rendront pas cet argent. Voilà la situation. J'ai demandé des informations à ce sujet—quand, pourquoi, dans quel but, à quelles conditions \$600,000 ont-elles été payées à la compagnie de construction, et pourquoi ne les a-t-elle pas remises; aucune information n'a été donnée. Et cependant on nous demande de passer un bill donnant de nouveaux pouvoirs extraordinaires à cette compagnie qui n'a pas daigné nous donner des informations sur des questions qui sont assurément de nature à mériter, bien plus, à exiger des explications. Une autre petite information a été tirée des documents soumis par l'honorable ministre. On nous a dit qu'il était dans l'intérêt du gouvernement de ne pas maintenir plus longtemps en vigueur ce système injuste de paiement à tant par mille, et qu'il était nécessaire de revenir à des principes commerciaux plus sains, et de régler le paiement d'après la valeur des différents ouvrages faits—autrement le gouvernement pourrait se trouver sans les fonds nécessaires pour mettre la compagnie en état de terminer la section dispendieuse. Mais nous savons où elle est arrêtée, où elle est bloquée, où elle est rendue. Elle est rendue à la section de 95 milles, la section difficile, sur la partie Est, celle que le gérant de la compagnie dit devoir coûter \$7,400,000 ou environ \$78,000 par mille; et c'est parce que la compagnie est rendue là et qu'elle a déjà employé et dépensé le surplus des subventions qu'elle a reçues pour les sections moins dispendieuses, qu'on nous demande de retirer de plus fortes sommes du trésor public afin qu'elle puisse entreprendre et continuer les travaux sur la ligne difficile et dispendieuse.

Pour le moment, je n'ai pas l'intention de toucher à un grand nombre d'autres points qui ont été plus ou moins approfondis et au sujet desquels notre position demeure aussi forte, je crois, qu'au premier jour. Je ne veux pas compliquer la discussion en y revenant à présent. Je ne veux pas non plus entrer dans ces détails minutieux sur lesquels, dans des phases subséquentes, j'aurai occasion de faire une ou deux observations et de proposer un amendement ou deux. Mais j'ai fait voir les raisons pour lesquelles cette Chambre, dans mon opinion, devrait dès à présent, s'arrêter et refuser de consentir à la seconde lecture du bill, tant à cause des informations que nous avons que celles que nous n'avons pas.

M. MITCHELL: Je me lève sur une question personnelle au sujet de certaines remarques faites par l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Lorsque l'Orateur demanda si le bill devait être lu une deuxième fois, j'ai approuvé, comme c'est une coutume générale dans cette Chambre de dire, suivant que nous sommes en faveur d'une mesure ou contre, de dire: "Adopté, adopté" ou "rejeté, rejeté." L'honorable monsieur a jugé à propos de me choisir dans le nombre et de dire: Je sais pourquoi l'honorable député de Northumberland est si anxieux de voir le bill adopté."

M. BLAKE: Non, non.

M. MITCHELL: Ce sont les paroles mêmes dont s'est servi l'honorable monsieur, j'en ai pris note dans le temps.

M. BLAKE: Je n'ai certainement pas dit cela, car j'ai toujours été très étonné de l'anxiété de l'honorable député, et je n'ai jamais été capable de m'en rendre compte. J'ai dit simplement que je savais que l'honorable député désirait beaucoup voir passer le bill.

M. MITCHELL: Je désirerais beaucoup que l'honorable monsieur précisât exactement ce qu'il a voulu dire. J'ai été aussi très étonné de l'opposition qu'il a faite à ce projet de loi, et des motifs qui l'animent. Il ne conviendrait pas de suspecter ses motifs, mais s'il voulait expliquer le sens de l'observation qu'il a faite, je lui en serais très reconnaissant. S'il désire attaquer les motifs ou les considérations qui m'ont inspiré la ligne de conduite que j'ai suivie par rapport à ce bill, je le défie maintenant de porter ses accusations devant la Chambre.

M. BLAKE: J'ai déjà dit que j'étais très curieux de connaître la cause de l'anxiété de l'honorable député, et, tel étant le cas, je n'ai pas pu dire que je connaissais son mobile, car je ne le connais pas, et personne que je sache, ne le connaît. Au moment où je me levais, l'honorable député, sans s'assurer si quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre entendait faire des représentations au sujet du bill proposé par le gouvernement, sans me donner le temps de me lever pour faire connaître ma ligne de conduite, a crié "Adopté, adopté." J'ai cru voir, par là, qu'il était très anxieux que le bill fut passé, et j'ai dit que je voyais et que je savais qu'il était très-anxieux, mais qu'il devrait au moins me donner l'occasion de faire connaître mes vues, et de ne pas se laisser emporter par son anxiété.

M. MITCHELL: Je n'avais aucune objection à ce que l'honorable député fasse connaître ses vues. Je désirais les entendre, car considérant son attitude au sujet de ce bill, j'étais, de mon côté, anxieux de connaître les raisons qui l'animaient. Je dois dire que lorsque j'ai vu dans les débats, l'autre jour, la discussion soulevée par la remarque de l'honorable député de King, que M. Tyler, le président de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, avait dit...

M. L'ORATEUR: J'espère que l'honorable député n'imputera pas de motifs.

M. MITCHELL: Je ne le ferai pas.

M. L'ORATEUR: Vous avez parlé de motifs.

M. MITCHELL: J'ai dit: s'il m'était permis d'imputer des motifs, mais je ne le ferai pas. J'ai dit que si j'avais aucun désir de trouver la raison de cet antagonisme envers une mesure que le pays demande, de cette opposition prolongée, de ce combat pas à pas, de ces demandes pour de nouveaux délais à cette phase avancée du débat, après une discussion de trois semaines, de cette tentative de faire du capital aux dépens de ces résolutions en les faisant mettre sur le bureau de la Chambre, je dirais que c'est dans le but d'en faire le thème d'attaques et de discours dans les élections contre le gouvernement et le chemin de fer canadien

du Pacifique. Je n'ai eu d'autre mobile dans tout ce que j'ai fait que celui d'être utile à mon pays.

Quelques DÉPUTÉS : Ecoutez, écoutez.

M. MITCHELL : Les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre peuvent saluer ces paroles par des acclamations dérisoires, mais je défie aucun honorable député, ou qui que ce soit dans tout le pays d'établir le contraire. Je n'ai aucune obligation au chemin canadien du Pacifique ; je n'ai jamais été le conseil de cette compagnie comme d'autres honorables messieurs l'ont été de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, et si j'ai donné mon appui à cette mesure, je l'ai fait parce que le pays désire la construction de ce chemin, parce que les hommes qui en ont entrepris la construction se sont chargés d'une entreprise dans laquelle peu d'hommes possédant leur haute condition et leur grande richesse auraient voulu risquer leur réputation et leur fortune.

Je sens que l'honorable monsieur m'a injustement attaqué, car j'ai à peine dit un mot sur ce bill. Ce n'est que lorsque l'honorable député de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Weldon) s'est permis, l'autre soir, de proposer une résolution qui était de nature à induire en erreur quelques-uns des députés des provinces maritimes au sujet du port d'hiver, que j'ai cru de mon devoir de faire un discours de cinq minutes.

L'honorable député se propose-t-il de me museler ? Croit-il que ses grands talents, sa prétention, et peut-être cette hardiesse qui lui a acquis quelque célébrité, lui donnent le droit de me faire l'objet de ses calomnies et de les répandre par tout le pays ? Je le défie et tous ceux qui crient avec dérision : "écoutez, écoutez," d'indiquer un seul fait qui puisse justifier l'opinion que l'honorable député a exprimée sur les motifs qui m'ont induit à appuyer ce bill. Je les défie de le faire.

M. BLAKE : Comme l'honorable monsieur, sous prétexte de ne pas imputer de motifs, a réitéré ses imputations, bien qu'il me soit extrêmement pénible.....

M. MITCHELL : Apprenez à vivre vous-même.

M. BLAKE de parler d'affaires personnelles, je dirai qu'il est connu de tout le monde qu'en poursuivant ma profession je pourrais gagner de \$20,000 à \$25,000 par an, et j'en retire, en conséquence de mes devoirs politiques, la somme de \$2,500.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'avais pas l'intention de faire de nouvelles remarques à la Chambre, parce que je croyais que la discussion et la critique de cette mesure pourraient être mieux faites en comité. Néanmoins, je ferai quelques remarques sur les quelques points soulevés par l'honorable député dans les observations qu'il vient de faire.

Il dit que j'avais d'abord déclaré qu'il n'y aurait pas de changements dans le contrat original et que l'on ne se proposait pas d'en introduire. Au cours de mes remarques, lorsque j'ai présenté les résolutions, j'ai expliqué en détail à la Chambre les points sur lesquels le texte de ces résolutions diffère du texte du contrat, et il me semble que l'honorable député se laisse aller à une critique bien futile en attirant l'attention de la Chambre sur le fait qu'il y a des modifications, non essentielles, dans le contrat. Cependant, dans tous ses détails essentiels, le contrat demeure exactement ce qu'il était.

Le montant d'ouvrage que doit exécuter la compagnie est le même ; le montant du subside pour l'ouvrage fait est aussi le même ; aucun changement essentiel n'est proposé ; les modifications sont plutôt verbales qu'autrement.

Le dernier point auquel l'honorable député a fait objection se rapporte à l'un de ces changements, et cette objection a trait au mode de paiement. Il n'a pas prétendu que la proposition contenue dans les résolutions, et que les modifi-

M. MITCHELL

cations au contrat quant à la manière de faire les paiements—savoir, en substituant au paiement par mille, une substitution suivant la valeur de l'ouvrage fait et son importance relativement au coût de tout le contrat—ne constituent pas une méthode praticable et parfaitement juste de disposer de l'argent que l'on se proposait de payer à mesure que les travaux progresseraient. Et n'ayant pas mis cela en doute, il n'est pas nécessaire pour moi d'ajouter que dans les commencements des travaux, le paiement par mille était un mode convenable, praticable et juste d'établir la valeur de l'ouvrage fait, tandis que présentement, ce mode ne serait plus praticable ni équitable tant à l'égard du gouvernement que de la compagnie.

Je n'ai pas l'intention de discuter longuement la demande de nouveaux documents faite par l'honorable député. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il a fait un grand nombre de demandes pour la production de documents, et chaque fois, j'ai ordonné aux officiers de mon département de préparer avec toute la célérité possible jusqu'à la moindre information que le gouvernement pouvait fournir, afin de la déposer sur le bureau de la Chambre.

Quant aux informations qu'il a demandées sur des sujets qui ne sont pas en la possession du gouvernement, j'ai ordonné que ses motions soient immédiatement transmises à la compagnie de chemin de fer du Pacifique, et que la compagnie fut informée de mon désir que tous les renseignements demandés soient fournis le plus tôt possible. Je dirai en outre que durant ma très longue expérience parlementaire, il ne s'est jamais présenté de question concernant laquelle une plus grande masse de renseignements ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Jamais dans cette Chambre ou dans aucune autre législature où j'ai eu l'honneur d'occuper un siège, des renseignements plus amples, plus détaillés et plus complets n'ont été fournis sur aucun sujet.

Je suis certain que j'exprime l'opinion de cette Chambre en disant que non-seulement les renseignements les plus complets lui ont été fournis, mais qu'il est impossible à l'honorable député, avec toute son habileté, d'indiquer un seul point sur lequel la Chambre a besoin du moindre renseignement pour en faire un examen complet, juste et impartial. Je dis qu'il n'en existe aucun, et je le dis hardiment et sans hésiter.

Je dis que l'honorable député et nul autre dans cette Chambre ne peut démontrer que l'on ait demandé au gouvernement un seul renseignement nécessaire pour la considération de cette question qui ne soit pas maintenant sur le bureau et en la possession des honorables députés. Il est impossible de satisfaire aux demandes de renseignements que l'honorable député invente et rédige avec une habileté merveilleuse. Il nous demande, et avec raison, quel est le coût d'une certaine section du chemin. Il demande combien d'argent a été dépensé entre Callander et Port-Arthur. On lui donne ces informations, et ensuite, il veut savoir combien de cet argent a été appliqué sur tel demi-mille des 550 milles de chemins.

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux pas dire que l'honorable député a été jusqu'à parler d'un demi-mille, mais je donne cela comme un exemple. Il demande des informations concernant une petite partie d'un ouvrage qui est en voie de construction, et toute personne au fait de la construction d'un chemin de fer sait qu'il est impossible d'établir jour par jour combien d'argent a été dépensé dans une partie reculée sur cinq milles de chemin dans un endroit ou dix milles dans un autre. Je dis que cela n'affecte aucunement la question. Ayant fourni à l'honorable député le détail des argents dépensés entre deux points donnés, couvrant tout l'ouvrage de la compagnie, et cela section par section, et sur chaque section, tel qu'autorisé par le Parlement, l'honorable député et tous dans cette Chambre ont les renseignements nécessaires pour étudier soigneusement cette ques-

tion et en arriver à une décision raisonnée. Maintenant, l'honorable député, non satisfait de l'état des dépenses, me demande quelles sont les estimations de l'ingénieur du gouvernement, relativement au coût de cet ouvrage; et je le lui ai dit. Je n'ai pas attendu qu'on me le demande. J'ai donné les estimations de l'ingénieur du gouvernement quant au coût de ces travaux. Alors, il demande quelle proportion de cet argent sera appliquée sur telle section et combien sur telle autre, et je la lui ai donnée. Je lui ai donné les renseignements les plus détaillés et les plus complets, non-seulement sur tout ce qui était à la connaissance du gouvernement, mais je lui ai donné aussi les estimations; je lui ai donné les calculs; je l'ai mis en possession de tous les chiffres, et cependant il n'est pas encore satisfait.

Il dit: je découvre que le gérant et le président du chemin, dans un exposé soumis aux actionnaires et au public, ont différé d'opinion avec votre ingénieur quant au coût de l'ouvrage. Je ne puis empêcher cela. Je n'ai aucun contrôle sur les exposés que le président ou le gérant de la compagnie peuvent faire d'un jour à l'autre au sujet de leurs prévisions quant au résultat des opérations dans un endroit ou dans un autre.

J'ai fourni à l'honorable député les calculs les plus précis du département, et j'ai attiré son attention sur le fait que les calculs soumis à la Chambre, il y a trois ans, par le département et le même ingénieur, comparés avec les résultats obtenus aujourd'hui, nous donnent la meilleure preuve que l'on peut se fier à ces calculs. J'ai vu des calculs faits par des personnes très compétentes qui diffèrent tout autant d'avec ces résultats que les exposés sur lesquels l'honorable député a attiré aujourd'hui l'attention de la Chambre.

Je n'ai pas l'intention—la chose serait impossible d'ailleurs—de suivre l'honorable député dans l'examen des chiffres confus qu'il a placés devant la Chambre. Mais il fait beaucoup de bruit au sujet des \$17,500,000 dépensées sur la section Ouest, et bien que nous ayions la preuve que cette somme a été dépensée sur la ligne-mère entre la rivière Rouge et le sommet des montagnes Rocheuses, il a beaucoup de difficulté à concevoir qu'il soit possible de défendre et de justifier l'emploi d'une somme aussi exorbitante. Cependant, il a lui-même fait une estimation du coût de cet ouvrage en s'appuyant sur la haute autorité de mon honorable prédécesseur; et il sait que ces calculs ont été préparés avec le plus grand soin; en faisant des évaluations séparées du coût de chaque section depuis la rivière Rouge jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses.

M. MACKENZIE Pas sur ce tracé.

Sir CHARLES TUPPER: Il dit que ce n'est pas le même tracé. Je suppose cependant qu'il a choisi celui qui lui a paru le meilleur. Mais si nous avons pu, ou si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a pu trouver une route plus avantageuse, tant mieux pour le pays. Eh bien! comme je l'ai dit, avec les lumières de mon honorable prédécesseur,—et elles sont inappréciables,—il a fait une évaluation du coût de cette même étendue de chemin depuis la rivière Rouge jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, et la Chambre a le bénéfice de ses calculs. Quels étaient-ils? Étaient-ils de \$17,500,000, bien qu'il ne puisse comprendre que ce montant a été dépensé là? Comment! son évaluation était de \$12,000,000 pour ce même chemin. Voilà le résultat auquel il est arrivé, après tout le soin que mon honorable prédécesseur a apporté à l'étude de cette question, et il l'a examinée dans tous ces détails.

L'honorable député prétend-il que le chemin qui a été construit n'est pas aussi bon que celui qu'il se proposait de construire? Il ne soutiendra pas cela. Il n'y a pas une personne dans cette Chambre ou ailleurs qui n'admettra que le chemin construit au coût de \$17,500,000 est infiniment supérieur à celui qu'il estimait à \$12,000,000.

Je ne crois pas que l'honorable député doive éprouver beaucoup d'embarras pour découvrir où ces \$17,500,000 ont

été employées, car on a confectionné avec cette somme un ouvrage supérieur à celui qu'il proposait de faire, et qui a même dépassé les prévisions de cette Chambre. En outre, cette somme de \$17,500,000 couvre amplement le coût des magasins, des ateliers, des remises aux locomotives qui doivent être érigées à Winnipeg, et tout ce qui entre dans l'exploitation d'une grande voie ferrée.

L'honorable monsieur veut savoir pourquoi il y a une différence entre le montant qu'ils ont dépensé sur les embranchements et celui qu'ils ont dépensé sur la ligne-mère. Il y a une grande différence, mais dans un cas c'était la ligne-mère et dans l'autre c'était des embranchements, lesquels ne requéraient pas une dépense aussi considérable que celle nécessaire à la ligne-mère, qui avait à porter entièrement une masse considérable de trafic à travers cette partie du pays. Ainsi, il n'y a pas seulement le fait que le chemin n'a pas nécessité une construction aussi dispendieuse; mais il y a de plus un magnifique équipement,—et comme chacun peut s'en convaincre en consultant les chiffres, un équipement énorme—fourni pour le parcours de la ligne-mère et convert par cette somme de \$17,500,000, tandis que sur les embranchements il n'y a pas d'équipement, il n'y a pas d'ateliers ni de remises à locomotives; il n'y a aucune de ces dépenses énormes qui ont été faites pour la construction du grand dépôt central du chemin de fer du Pacifique canadien à Winnipeg. Les embranchements en reçoivent tout le bénéfice sans qu'il leur en coûte un seul dollar. Le tout est à la charge de la ligne-mère, qui en avait besoin, qui exigeait cet équipement énorme et dispendieux.

Il en est de même de tout ce qui est requis pour l'équipement des gares en connexion avec la ligne-mère; cela est chargé à la ligne-mère et non aux embranchements, bien que ces derniers en reçoivent le bénéfice. Ainsi, que vous considériez la chose en rapport avec l'ouvrage lui-même ou que vous considériez ces chiffres en rapport avec aucun des estimés qui ont été faits, vous y verrez que, au lieu d'un montant si disproportionné qu'il puisse faire soupçonner à l'honorable député que l'argent n'a pas été employé dans la construction du chemin, qu'il y a eu malhonnêteté de la part de la compagnie dans les états qu'elle a soumis, l'honorable monsieur devrait y voir tout le contraire, d'après ses propres calculs.

Est-ce que l'honorable monsieur faisait des calculs exagérés à l'époque où, dans le but d'empêcher tout à fait le gouvernement de continuer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, il déclarait que le gouvernement allait plonger le pays dans une dépense énorme et injustifiable en rapport avec le chemin de fer du Pacifique canadien? Exagérait-il à dessein le coût de ce chemin quand il le portait à \$12,000,000? Je ne ferai pas à cet honorable monsieur l'injure de croire qu'un tel sentiment l'animaient. Je crois qu'avec l'aide de mon honorable prédécesseur, il avait fait un calcul juste et soigneux de ce que coûterait réellement le chemin, et il le déclara franchement à la Chambre.

Ayant agi de la sorte, s'étant mis lui-même en cause, ayant exprimé une opinion réfléchie, basée sur celle du précédent ministre des travaux publics, qui pendant des années avait examiné cette question; que ce chemin de la rivière Rouge au sommet des montagnes Rocheuses ne pourrait pas être construit pour moins de 42,000,000—je dis qu'il n'appartient pas à l'honorable monsieur de venir ici aujourd'hui épiloguer sur les dépenses de cette somme employée à construire un chemin meilleur que celui proposé; pourvu d'un équipement magnifique consistant en matériel roulant, ateliers, remises aux locomotives, le tout sur une haute échelle—pour tâcher de faire naître, devant cette Chambre, l'imputation qu'il y a là quelque chose de malhonnête; parce qu'on a effectué au prix de \$17,500,000 ce que lui-même avait déclaré devoir coûter au pays \$42,000,000 si nous le construisions nous-mêmes. Eh bien! M. l'Orateur, je crois qu'il n'en sera pas nécessaire d'en dire davantage sur ce point.

L'honorable monsieur a dit que la compagnie du chemin de fer au Pacifique canadien avait fait un contrat avec elle-même relativement à cette compagnie de construction. Eh bien, M. l'Orateur, il a changé de terrain. Quelle était son accusation le premier soir qu'il a parlé sur ce sujet ? Son accusation était ceci, et elle renfermait beaucoup : il s'est plaint que certains membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien s'étaient enrichis aux dépens de la compagnie de construction—ceci était l'accusation portée par l'honorable monsieur.

M. BLAKE : Je ne connaissais pas les faits.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien, j'admettrai cela.

M. BLAKE : J'ai dit cela d'après l'exposé de l'honorable monsieur.

Sir CHARLES TUPPER : J'admettrai que l'honorable député ne connaissait pas les faits et j'admettrai aussi que s'il croyait—comme sans doute il devait le croire—que certains membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien s'enrichissaient aux dépens de la compagnie de construction, il était de son devoir envers cette Chambre et envers le pays de soumettre ces faits à l'examen de la Chambre, parce que c'était une chose très importante. Il résulte que l'honorable monsieur découvre qu'il était entièrement dans l'erreur ; qu'il découvre que rien de tel n'est arrivé ; que ses craintes étaient totalement non fondées ; qu'il découvre que, de fait, chaque dollar de bénéfice réalisé par la compagnie de construction, l'a été pour et dans l'intérêt du plus humble actionnaire, n'eût-il été porteur d'actions de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien qu'au montant d'un dollar. Le terrain a cédé sous les pieds de l'honorable monsieur. Mais il est à la hauteur de la situation. Ce qu'il supposait être une grande injustice envers la compagnie se trouve être actuellement non fondé : les actionnaires partageant tous également. Mais cependant il n'est pas content de ce que les membres de la compagnie se sont associés. Eh bien ! M. l'Orateur, il n'y a rien de très nouveau en cela.

L'honorable monsieur sait que les membres de cette compagnie s'aperçurent qu'il fallait,—indépendamment et en dehors de toute somme qu'ils pouvaient toucher du gouvernement,—une somme d'argent considérable pour continuer ce chemin, s'ils voulaient procéder promptement—et qu'ont-ils fait ? Ils ont fait ce qui n'est pas inusité en pareil cas : ils se sont efforcés de s'allier et se sont alliés—ainsi que l'honorable monsieur pourra le constater par la liste des actionnaires—les associés de toute la compagnie ; ils se sont alliés à nombre de maisons influentes telles que Morgan, Drexel et Cie, et plusieurs autres grands établissements financiers de la cité de New-York, qui à leur tour engagèrent à acheter des actions de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, plusieurs capitalistes étrangers qui autrement n'auraient pas pu être amenés à se joindre à cette entreprise. Par ce moyen, la compagnie devint plus puissante et son capital destiné à la construction de ce chemin de fer fut aussi augmenté.

Eh bien ! l'honorable monsieur n'a pas besoin d'entrer dans des calculs minutieux pour connaître le montant d'actions et le montant d'argent que cette compagnie de construction devait recevoir, parce qu'il sait qu'elle a été dissoute ; il sait que les membres de cette compagnie n'ont pas reçu la valeur d'un dollar d'actions ; il sait que lorsqu'il devint nécessaire d'obtenir pour le stock que devaient recevoir ces capitalistes formant la compagnie de construction, la garantie de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, garantie qui aurait eu pour effet de donner au stock de la compagnie de construction une valeur plus grande qu'elle n'aurait eu sans cela, il devint alors nécessaire de rompre cet arrangement.

Dans le règlement intervenu, il appert qu'il y avait un certain montant—un montant non défini, je crois—que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien préten-

Sir CHARLES TUPPER.

rait lui être dû par la compagnie de construction. Mais en cela, il n'y avait rien qui pût faire naître des soupçons dans l'esprit de l'honorable député ou de qui que ce soit. Le fait seul de s'unir avec la compagnie de construction pour tâcher d'amener dans cette entreprise un montant plus considérable de capital et par ce moyen d'étendre la base d'opération des personnes ayant des intérêts dans la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, n'avait rien en lui-même de propre à faire naître des soupçons chez qui que ce soit. C'était un procédé très naturel ; c'est un moyen généralement employé par les compagnies engagées dans de grandes entreprises, et le fait que cet arrangement a été rompu démontre que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'en souffrira pas ; qu'elle n'a rien perdu par cette opération et que personne n'en souffrira, puisque les membres de la compagnie de construction ne retireront aucun bénéfice de la garantie donnée au stock auquel ils n'avaient aucun droit, attendu que le stock qui devait leur être donné ne comportait aucune garantie.

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable député nous parle encore d'une hypothèque sur le Nord-Ouest, il rappelle de nouveau les misères du Nord-Ouest et l'hypothèque qui grève cette partie du pays.

Je pense que l'honorable monsieur a reçu une réponse sur ce point. Il ne l'a pas eue de moi, mais il l'a eue du fait que nonobstant que l'opposition et la presse qui la représentent ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour former un sentiment de profond mécontentement dans le Nord-Ouest ; nonobstant que les organes des honorables messieurs de la gauche ont été prêts à déprécier le Canada, si en cela ils pouvaient porter préjudice à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien ; nonobstant que l'on a eu recours à des procédés que je considère comme les plus entièrement déshonorants pour aucun parti politique du monde, nonobstant tout cela, je dis que les gens même au nom desquels ils prétendent parler désavouent et répudient leurs assertions.

Je dis que le Canadien qui peut être justement accusé—vu la position que le Canada occupe aujourd'hui par rapport à ce grand Nord-Ouest—de s'efforcer de fomenter des mécontentements ou de tâcher d'avoir des articles de journaux tendant à démontrer que cette partie du pays est en révolte—lesquels articles sont de fait propres à inspirer la révolte en représentant faussement au pays et au monde entier que la population du Nord-Ouest est prête à se soulever,—je dis que dans mon opinion, il n'y a rien qui puisse ainsi perdre de réputation aucun homme public ou la presse de n'importe quelle partie du pays, que d'être justement accusé d'un crime aussi odieux envers les meilleurs intérêts du Canada lui-même.

Depuis le moment où le contrat du Pacifique canadien a été soumis à cette Chambre, à chaque occasion qui s'est présentée, l'honorable chef de l'opposition a épuisé toutes les ressources de son immense savoir à l'effet de faire naître des mécontentements et des sentiments hostiles dans l'esprit des habitants du Nord-Ouest contre le présent gouvernement. Et cependant, M. l'Orateur, quel en est le résultat ? Quand la Chambre est saisie de la considération de cette mesure importante à laquelle il s'oppose avec tant d'acharnement, par tant d'hostilités et avec une habileté de maître, en combattant le contrat lui-même, l'honorable monsieur reçoit sa réponse. Et, d'où lui vient-elle ? Non pas de moi, car ma réponse à moi aurait peu de valeur, comparée à celle qui lui vient d'ailleurs. Il l'a trouvée dans le fait que ce projet reçut l'appui ferme et unanime de tous les députés du Nord-Ouest, à l'exception d'un seul que l'on entraîne malgré lui ; un seul de tous les députés du Nord-Ouest, tromblant comme un criminel à la barre lorsqu'il donne son appui forcé aux assertions de l'honorable chef de l'opposition.....

Quelques honorables DÉPUTÉS : A l'ordre, à l'ordre.

M. CHARLTON : Je soulève une question d'ordre. Je pense que le ministre des chemins de fer en désignant aucun

honorables députés de ce côté de la Chambre comme un criminel, est hors d'ordre.

Sir CHARLES TUPPER: Je n'ai pas dit cela.

M. CHARLTON: Et je désire qu'il retire ses paroles.

Sir CHARLES TUPPER: Je suis heureux de dire, M. l'Orateur, que je n'ai pas de telles paroles à retirer. Je serais très peiné de faire aucune allusion de cette sorte à l'adresse d'aucun honorable membre de l'opposition.

M. CAMERON (Huron): Vous l'avez dit tout de même.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne l'ai pas dit.

M. CAMERON (Huron): Vous avez dit qu'il était comme un criminel à la barre.

Sir CHARLES TUPPER: J'ai dit qu'il tremblait comme un criminel à la barre. Je laisse à la Chambre de juger si ma description était permise.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il est très regrettable qu'une telle allusion ait été faite à l'adresse d'un honorable député. L'honorable ministre n'a pas été jusqu'à dire qu'il était criminel, cependant, il est fâcheux que le mot criminel ait été employé.

Sir CHARLES TUPPER: Rien n'était plus loin de ma pensée que de vouloir donner à entendre que l'honorable député était un criminel, et je le dis sans hésiter. Mais, comme je l'ai dit précédemment, M. l'Orateur, l'honorable chef de l'opposition a reçu sur ce point une réponse plus complète et plus décisive que celle que j'aurais pu lui donner moi-même. Je ne crois pas nécessaire de prolonger davantage ce débat, débat rendu inutile par la tournure qu'a prise cette question. Je me propose, quand la Chambre se formera en comité général, d'attirer son attention sur les différentes parties du bill qui diffèrent des résolutions que j'ai eu l'honneur de soumettre à la Chambre.

Qu'il me soit permis de dire que le chef de l'opposition, dans deux ou trois occasions différentes, n'a pas cru contraire à sa dignité de faire allusion au fait que je n'avais pas voté sur le projet maintenant soumis. J'en appelle au sentiment de la Chambre quand je dis: S'il y a dans cette Chambre un honorable député qui a le courage de ses opinions, c'est moi.

Nul député qui m'a vu à l'œuvre ne pourrait dire que je n'ai pas le courage de mes opinions, et les honorables messieurs qui m'écoutent, auront avant longtemps—probablement aujourd'hui ou demain—l'occasion de connaître exactement ce qui m'a empêché de voter, ce que je regrette profondément.

N'ayant pas eu l'opportunité de donner un vote que je serai très heureux de donner et que j'espère pouvoir donner avant que ce bill devienne loi, je saurai, lorsque l'occasion s'en présentera, appuyer mes opinions par mon vote.

M. PATERSON (Brant): L'honorable ministre des chemins de fer a déclaré à la Chambre qu'il était impossible de contrôler, sans examen préalable, l'énorme quantité de chiffres que lui a lancés à la figure le chef de l'opposition.

Ce dernier ne lui a pas soumis beaucoup de chiffres à étudier ou à expliquer aujourd'hui. Je pense qu'il lui aurait été possible, si cela lui eût été agréable, de prendre note des chiffres qui lui étaient soumis et de donner des renseignements sur les points soulevés au débat.

L'honorable ministre prétend que tous les renseignements nécessaires à l'examen de cette question ont été donnés à la Chambre. Cependant il ne nous a pas dit aujourd'hui, pas plus qu'il ne nous l'a dit par le passé, ce qu'étaient devenues les \$600,000 payés en surplus à la compagnie de construction. Il a omis de nous donner des détails comparés sur le coût des différentes sections du chemin de fer, et c'est sur ce point même que lui a signalé le chef de l'opposition, que si les renseignements qui ont été mis devant la Chambre sont exacts, il en résulte de deux choses l'une: ou que,

dans la construction des 615 milles du chemin de fer de la section des Prairies, on s'est livré à une dépense grossièrement extravagante, ou bien que le montant des sommes soumis à cette Chambre, comme ayant été payé à la compagnie de construction, n'est pas et ne peut pas être exact.

Quant à ce qui concerne le rapport donnant les sommes payées à la compagnie de construction, je demanderai à l'honorable ministre des chemins de fer s'il peut déclarer que la Chambre est mise, comme il convient, en état de juger de la compagnie de construction; si cette Chambre peut réellement se rendre compte de l'état de chose actuel d'après la manière dont on a proposé ce rapport qui lui est soumis?

On ne nous donne que des montants en chiffres ronds: le coût pour frais de transport, pour travaux faits avant de commencer en vertu du contrat etc. Ces montants ne sont pas divisés entre les différentes sections, et cependant les honorables députés ont à se prononcer sur cette grande opération financière d'où dépendent les intérêts et la prospérité du pays. Ils sont livrés à eux-mêmes pour faire ces calculs, sans que le ministre des chemins de fer leur prête le moindre secours ou leur donne les moindres renseignements,—renseignements qu'il doit posséder,—avant qu'ils soient appelés à donner une décision sur cette question. J'appelle de nouveau l'attention de l'honorable ministre sur l'état qui a été fourni à la Chambre, et sur la manière dont les sommes ont été payées à la compagnie de construction.

L'état de compte avec la compagnie de construction de chemin de fer de l'Amérique du nord est comme suit:

Avances en argent - Division Ouest.

Divers bons d'un faible montant pour matériaux et main-d'œuvre.....	\$ 137,340	
Langdon, Shepard et Cie	1,118,528	
Jas. Ross, gérant.....	1,260,831	
		\$2,506,700

Division de Nipissingue.

Paiement de main-d'œuvre et de menus matériaux.....	\$1,389,127	1,389,127
---	-------------	-----------

Division du lac Supérieur.

Paiement de main-d'œuvre et de menus matériaux.....	\$2,014,608	2,014,608
		\$5,910,436

Fourniture de matériaux et d'approvisionnements.....	\$4,161,511	
Moins—matériaux et approvisionnements, net	2,373,620	
		1,780,891

Main-d'œuvre fournie avant la date du contrat de construction.....	\$ 78,482	78,482
--	-----------	--------

Tarif de transport.

Montants payés pour arrrages de tarif de fret.....	\$ 103,315	
Tarif de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.....	1,274,970	
		\$ 1,378,286
Argent avancé.....		600,000

\$ 9,788,096

9,188,096

Balance due..... \$ 600,000

Ces montants, je le répète, ne sont pas divisés. Nous ne sommes pas en mesure de dire quelle proportion du tarif de transport doit être ajoutée à la section Ouest, et quelle proportion à la section Est, et pour faire un calcul exact, il est absolument nécessaire que nous ayons ces informations.

Mais, comme nous ne les avons pas, j'ai fait un calcul que j'ai soumis à la Chambre, l'autre soir, et qui se rapproche beaucoup, je crois, de celui que le chef de l'opposition a donné aujourd'hui, et je soumets de nouveau que la Chambre devrait obtenir de plus amples informations avant la deux-

ième lecture du bill. On nous a dit que le coût total de la section Ouest est de \$2,506,700; mais, comme je l'ai déjà dit, nous ne savons pas quelle proportion des autres items devrait être ajoutés à cela. Afin d'être sûr, j'ajoute tous les matériaux et les approvisionnements, au montant de \$1,790,891; j'ajoute ensuite la main-d'œuvre fournie avant la date du contrat de construction, soit sur la division Est ou sur la division Ouest, et j'ajoute tous les tarifs de transport, soit qu'ils appartiennent à la division Est ou à la division Ouest; afin que le ministre n'ait pas d'échappatoire, j'ajoute chaque dollar compris dans cet item, à l'exception des items définis et des montants dépensés sur la division Nipissingue et du lac Supérieur. Quel est le résultat de ces montants réunis? La compagnie de construction a obtenu, pour la construction de 315 milles de chemin de fer, \$5,754,359, soit une moyenne de \$16,600 par mille. Comme l'a dit le chef de l'opposition, le ministre des chemins de fer a déclaré à la Chambre que le coût total de la division Ouest était de \$7,529,175. En déduisant le montant payé à la compagnie de construction pour la partie des travaux qu'elle a exécutés, soit \$5,754,590, nous voyons que 615 milles de la ligne dans les prairies ont coûté \$11,774,816, soit \$19,143 par mille. Ça été là le coût du chemin dans les prairies, lorsque la construction de 315 milles, y compris le pont d'un demi-million de dollars sur la Saskatchewan, et les 100 milles de chemins dans les montagnes, a coûté un peu plus de \$16,000 par mille. L'honorable ministre nous dira-t-il, qu'en présence de ces chiffres, qu'on l'a défié de prendre et d'expliquer d'une autre manière, il n'est pas besoin de plus amples informations? Les chiffres donnés comme représentant les sommes payées à la compagnie de construction sont inexacts, ou bien le montant dépensé pour les 615 milles de chemin à travers les prairies est excessivement extravagant et demande des explications.

Examinons la question sous un autre aspect. Qu'est-ce que la compagnie de construction devait recevoir pour la construction de la division Ouest? Nous avons le contrat. Le chef de l'opposition nous a déjà dit ce qu'était le contrat. Elle devait recevoir \$7,880,000 en argent, et en outre, \$25,000,000 du stock de la compagnie. Prenons maintenant ces chiffres et examinons-les. Nous nous sommes déjà assurés que le montant payé à la compagnie de construction, y compris tout, à l'exception de deux montants déduits pour les divisions de Nipissingue et du lac Supérieur, était de \$5,754,359. Le gérant général de cette compagnie dit qu'ils peuvent exécuter le reste des travaux à faire moyennant \$10,100,000, et, en conséquence, le coût total, payé et à être payé, pour la construction de la partie au sujet de laquelle ils ont passé un contrat avec la compagnie, serait de \$15,854,359. La compagnie du chemin du Pacifique a donné, pour cette partie du chemin, à la compagnie de construction, \$17,880,000 en argent, soit \$2,025,641 de plus en argent que le montant total payé pour ces travaux, ou qu'il était nécessaire de payer pour ces derniers, afin de les compléter, et remarquez qu'en sus de ce montant elle devait lui payer ou remettre \$25,000,000 de son capital-actions. Et cependant, le ministre dit que nous avons toutes les informations nécessaires pour nous former un jugement sur cette question. Il demande aux députés indépendants—qui comprennent la responsabilité qu'ils assument en contractant une obligation aussi considérable, une obligation aussi importante que celle que nous allons contracter—de voter ce montant énorme, et en présence de ces chiffres, sans essayer de les réfuter ou de les expliquer, il se contente de se lever dans cette Chambre et de dire qu'il ne peut porter ces quelques chiffres dans sa tête, qu'il n'a pas le temps d'en prendre note, qu'il n'entreprendra pas d'y répondre, mais qu'il est convaincu qu'il n'y a pas d'hommes aussi peu patriotes et aussi déloyaux que ceux qui oseraient contester ces chiffres.

M. l'Orateur, nous n'avons pas besoin de faire du sentiment sur une question comme celle-ci; il n'est pas nécessaire que nous nous injurions les uns les autres, en étudiant

M. PATERSON (Brant).

une question de cette grande importance. Je dirai que le ministre des chemins de fer et ceux qui voteront avec lui sur cette question, n'ont pas la moindre raison de trouver à redire à la manière dont les députés de la gauche ont discuté cette question.

Je ne crois pas que le ministre des chemins de fer doive accuser les honorables députés de la gauche d'avoir fait valoir sans raison des considérations qui pouvaient être faites au sujet de cette question. Nous avons eu bien soin dans le cours de ce débat de n'imputer aucun motif, comme je regrette d'avoir à le dire, le ministre des chemins de fer l'a fait lui-même.....

Sir CHARLES TUPPER: Non, non.

M. PATERSON.....oui, oui; et je crois qu'après avoir agi ainsi l'honorable monsieur aurait dû rétracter tout ce qu'il avait dit. Cela lui aurait fait plus d'honneur que d'essayer à soutenir une proposition qui n'était pas parlementaire de sa nature, et qui ne lui faisait pas honneur. Le ministre sait qu'il devrait être en mesure de donner les informations que nous demandons; il sait que nous discutons d'après des chiffres qu'il a fournis lui-même—non des chiffres que nous avons inventés, mais d'après ses propres chiffres—et après avoir examiné ces chiffres, nous ne pouvons pas arriver à une autre conclusion que celle à laquelle nous en sommes venus; et nous disons que nous lui avons de l'obligation s'il peut nous montrer qu'ils comportent une autre conclusion.

Il ne fait pas cela; mais il se lève de son siège et se borne à nous injurier, à jouer le rôle d'une grondeuse, à essayer d'exciter l'enthousiasme de parti chez les honorables messieurs qui siègent en arrière de lui, à faire au sujet d'un honorable député de la gauche des remarques qui ne lui font pas honneur. Il dit que nous avons reçu sa réponse, et que nous l'avons reçue d'un homme qui lui est infiniment supérieur.

Eh bien! si c'est là sa sincère conviction relativement à l'honorable député de Lisgar (M. Ross), je ne discuterai pas ce point avec lui; mais je dirai que si l'honorable monsieur veut bien prendre les *Débats* et lire le discours de l'honorable député de Lisgar, il constatera que ce discours ne renferme pas un seul argument en faveur de l'octroi de cet argent, ou du parachèvement, à une époque rapprochée, de la section du lac Supérieur du chemin de fer canadien du Pacifique, dans les intérêts du Nord-Ouest ou du Manitoba. Toute son argumentation repose sur l'idée que c'est dans l'intérêt de l'Est du Canada; mais en ce qui regarde sa contrée, pour ce qui est du Manitoba et du Nord-Ouest, il n'y a pas dans tout ce discours un seul argument ayant cette signification.

Je défie l'honorable monsieur de citer un seul argument de ce discours qui tende à montrer que le paiement de cet argent soit nécessaire dans l'intérêt du Manitoba et du Nord-Ouest. Voilà ce qui en est de tout l'argument du ministre des chemins de fer.

On nous a dit que nous devons faire terminer le chemin afin que le Nord-Ouest pût être colonisé et le pays développé. Mais que dit l'honorable député de Lisgar? Port-Arthur est le point auquel il attache de l'importance. Lorsqu'il parle du transport du blé de Winnipeg à Montréal moyennant 25 cents du minot, comment propose-t-il d'effectuer le transport? Par voie ferrée au nord du lac Supérieur? Pas du tout, mais il dit que la compagnie du chemin de fer construira des élevateurs à Port-Arthur, que le grain y sera emmagasiné durant l'hiver, et expédié ensuite à Montréal par la route eau et terre, et son discours ne renferme pas une ligne à l'effet que le parachèvement de la ligne au nord du lac Supérieur soit en quelque manière nécessaire sous ce rapport, dans l'intérêt du Manitoba et du Nord-Ouest. Le ministre des chemins de fer peut tirer de ce discours toute la consolation qu'il voudra sous forme d'un argument à l'effet que nous devrions dépenser cet argent pour coloniser

Les plaines du Nord-Ouest, parce que l'honorable député de Lingar dit que s'il y a en cela quelque avantage, c'est pour l'est du Canada. Je dirai au ministre des chemins de fer, qui a essayé de jeter du mépris sur un des membres de l'opposition, dans un langage déplacé pour un gentilhomme, que l'honorable député qu'il a attaqué est regardé dans cette Chambre et dans le pays comme un homme honorable, aussi hardi et aussi brave qu'aucun député qui ose l'attaquer dans cette Chambre; et s'il croit, comme le comportent ses paroles, que les autres représentants de cette province ont été induits à manquer à leur fidélité au parti à raison d'avantages personnels ou provinciaux; je dis que s'il est est dans cette Chambre un homme qui ait eu des convictions assez fortes relativement à ce qui est juste et à ce qui est injuste, pour prendre une position l'exposant aux sarcasmes que le ministre a lancés, agissant par le sentiment du devoir — car personne n'a certainement rien à gagner au point de vue pécuniaire en se rangeant du côté de l'opposition dans un pareil cas — s'il se trouve un homme résolu à agir droitement dans de telles circonstances, je dis qu'il sied mal à un membre de cette Chambre de se lever et d'accuser cet homme d'avoir agi comme s'il était un criminel sur le banc des accusés.

Nous avons eu plusieurs votes sur cette question, et quelque fois c'était difficile, je n'en doute pas, pour des députés ayant des intérêts provinciaux opposés, de se lever et de remplir entièrement leur devoir; mais je dis que le caractère de l'honorable monsieur qu'il a attaqué est celui d'un honnête et d'un brave homme, et qu'une pareille accusation ne peut être portée contre lui — je dis que si une pareille accusation est portée contre cet homme, nous, membres de la gauche, nous nous lèverons et protesterons.

Je n'ai pas l'intention de discuter davantage cette question. Elle sera prochainement étudiée en comité, et nous essaierons alors d'obtenir de plus amples informations. Personne ici n'a parlé dans le but de prolonger ce débat.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. PATERSON : Il n'a pas été fait de discours, je le répète, dans le simple but de prolonger la discussion, et je crois dire ce que savent les honorables députés de la droite, en affirmant que lorsqu'il fut décidé de clore le débat à une phase antérieure, il a été clos trop tôt pour quelques honorables députés de la droite. Nous avons demandé à l'honorable monsieur des informations qui nous permettent de déterminer la nature de cette opération. Il a été signalé au ministre des chemins de fer les points particuliers relativement auxquels nous avons besoin en ce moment d'informations. Il a les chiffres devant lui; et nous aimerions à savoir si c'est là tout ce qui a été payé à la compagnie de construction pour construire cette section de l'Ouest; et si c'est tout, comment il se fait qu'elle ait construit le chemin dans la région montagnéuse, avec un pont d'un demi-million de dollars, à raison de \$16,000 par mille, lorsque, d'après les chiffres que l'honorable ministre des chemins de fer a donnés lui-même, la construction du chemin dans la section des prairies coûte \$19,000 par mille. Je dis que l'on devrait fournir quelque explication au sujet des chiffres que le chef de l'opposition a donnés, et des points qu'il a soumis à la Chambre, avant que ce bill soit lu pour la deuxième fois.

M. MACKENZIE : Je désire, si ma voix peut me le permettre, dire quelques mots au sujet du calcul dont l'honorable ministre des chemins de fer s'est plusieurs fois servi contre moi dans le cours de cette discussion.

Sir CHARLES TUPPER : Pas contre vous.

M. MACKENZIE : Oui, pratiquement. On me cite comme étant l'autorité dont l'honorable député de Durham-Ouest s'est servi. Je reconnais qu'il en est ainsi; mais l'honorable monsieur doit se rappeler que, dans un cas, le sommet était à une toute autre distance de Winnipeg que le sommet dont il est question dans l'autre cas. S'il examine

la question il verra que le sommet mentionné dans le premier calcul était au moins 150 milles plus à l'ouest. Il doit aussi savoir, s'il connaît la route choisie, qu'une fois la Saskatchewan-Nord passée, le pays est excessivement raboteux presque d'un bout à l'autre jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune, et que nous aurions eu à gravir la rampe au sud de la rivière Pembina, et traverser plusieurs tribulaires de la rivière McLeod et de la rivière Athabaska; de sorte que la construction des ponts aurait été très dispendieuse sur cette ligne. Il doit aussi se rappeler que mon calcul comprenait vers l'Est la région dans laquelle il avait tracé le chemin autrefois, après avoir échoué dans sa tentative pour engager quelque compagnie. L'honorable député se rappelle que le pays était si montagneux qu'il avait abandonné toute idée de conserver les niveaux à l'est de Selkirk, et qu'il avait essayé de faire simplement un chemin de colonisation, au lieu d'un chemin de trafic. Dans le calcul que j'avais fait, j'avais essayé de conserver tous les niveaux d'un bout à l'autre de la ligne; et l'un des avantages de la ligne que j'avais choisie, c'est que, depuis la rivière Ottawa jusqu'à l'océan Pacifique, il n'y avait nulle part aucune pente de plus de 52,80 pieds par mille.

Je ne connais rien du chemin construit à travers la prairie, mais je ne doute pas qu'il ne soit uniformément excellent. Mais quelle que puisse être la qualité du chemin, les circonstances sont entièrement différentes, et l'honorable monsieur ne peut pas faire une comparaison juste entre l'estimation que j'avais faite du coût de l'autre route, et le coût de la ligne construite au sud.

Je regrette beaucoup que ma voix ne puisse me permettre d'exprimer tout ce que je voudrais sur ce sujet; mais je veux, dans tous les cas, corriger une erreur dans laquelle l'honorable monsieur semble être tombé dans plusieurs occasions, vu qu'il est, suivant moi, injuste de contester les calculs que j'ai faits, et d'essayer de démontrer qu'ils sont en contradiction avec les faits tels que je les ai relatés.

M. BLAKE : Je désire dire que l'honorable député de la droite a, peut-être sans intention, complètement dénaturé le sens de mon discours et le calcul dont il a parlé. Je n'ai besoin, pour montrer ce qu'était le calcul, que de dire ce qui suit :

Le chemin depuis Fort-William jusqu'à Selkirk a été estimé à \$18,000,000; l'embranchement de Pembina coûte \$1,500,000, et, en ajoutant \$100,000 pour le pont de la rivière Rouge, nous arrivons à un peu plus de \$20,000,000. De Selkirk à Edmonton, d'après les anciens niveaux et l'ancien type de construction, la ligne a été estimée par l'honorable député de Lambton à \$17,850,000, ce qui, ajouté aux \$25,000,000, forme un total de plus de \$42,500,000, montant, y compris ce qui a été dépensé pour les explorations, que cette partie de la ligne aura coûté au pays, indépendamment de l'intérêt et de la construction, pour atteindre l'endroit que je signale comme le terminus raisonnable pour la section des prairies du chemin.

C'était en conséquence un chemin depuis le Fort William jusqu'à Edmonton, y compris l'embranchement de Pembina, dont le coût était estimé à \$42,500,000. J'extrait ceci de mon discours, page 1,410 des *Débats* de 1880 (version anglaise).

La motion pour la deuxième lecture est adoptée sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Allison (Hants),	Dupont,	McDougald,
Amyot,	Farrow,	McLelan,
Bain (Soulanges),	Ferguson (Leedsset Gren),	McNeill,
Baker (Missisquoi),	Ferguson (Welland),	Massue,
Baker (Victoria),	Fortin,	Mitchell,
Beaty,	Foster,	Moffat,
Bell,	Fréchette,	Montplaisir,
Benoit,	Gagné,	O'Brien,
Bergeron,	Gigault,	Orton,
Bergin,	Girouard,	Paint,
Billy,	Gordon,	Patterson (Essex),
Blondeau,	Grandbois,	Pinsonneault,
Bolduc,	Gullbault,	Pope,

Bossé,	Guillet,	Reid,
Bourbeau,	Hackett,	Riopel,
Bowell,	Hall,	Robertson (Hastings),
Brecken,	Hay,	Ross,
Burns,	Hesson,	Royal,
Cameron (Inverness),	Hickey,	Scott,
Cameron (Victoria),	Hilliard,	Shakespeare,
Campbell (Victoria),	Hurteau,	Small,
Carling,	Ives,	Sproule,
Caron,	Jamieson,	Stairs,
Chapleau,	Kaebach,	Tassé,
Cimon,	Kilvert,	Taylor,
Cochrane,	Kinney,	Temple,
Costigan,	Kranz,	Tilley,
Coughlin,	Landry (Kent),	Tupper (Pictou),
Coursol,	Langevin,	Tyrwhitt,
Curran,	Lesage,	Wallace (Albert),
Daly,	Macdonald (Sir John),	Wallace (York),
Dawson,	McDonald (Cap-Breton),	White (Cardwell),
Desaulniers,	Mackintosh,	Williams,
Desjardins,	Macmaster,	Wood (Brockville),
D.ckinson,	Macmillan (Middlesex),	Wood (Westmoreland),
Dodd,	McMillan (Vaudreuil),	Woodworth,
Dundas,	McCallum,	Wright.—111.

CONTRE :
Messieurs

Allison (Lennox),	Forbes,	McMullen,
Armstrong,	Gillmor,	Mulock,
Auger,	Gunn,	Paterson (Brant),
Béchar,	Harley,	Platt,
Blake,	Holton,	Ray,
Burpee (Sunbury),	Innes,	Rinfret,
Cameron (Huron),	Irvine,	Scrifer,
Cameron (Middlesex),	Jackson,	Somerville (Brant),
Campbell (Renfrew),	King,	Somerville (Bruce),
Casey,	Kirk,	Springer,
Catudal,	Laurier,	Sutherland (Oxford)
Charlton,	Lister,	Trow,
Cockburn,	Livingstone,	Vail,
Cook,	Mackenzie,	Watson,
Davies,	McCraney,	Weldon,
Fairbank,	McFadyre,	Wilson,
Fisher,	McIsaac,	Yeo.—52.
Fleming,		

M. BAKER (Victoria) : Je ferai respectueusement remarquer à la Chambre que l'honorable député de Selkirk (M. Sutherland) n'a pas voté.

M. SOMERVILLE (Bruce) : L'honorable monsieur n'est pas entré dans la Chambre avant le compte des votes.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de proposer que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je voudrais appeler pendant quelques instants l'attention de la Chambre sur une correction que l'honorable chef de l'opposition a faite, et pour laquelle je lui ai de l'obligation, parce que, cela va sans dire, je désire beaucoup que tout soit aussi exact que possible.

L'honorable monsieur m'a fait remarquer que la section Centrale, qu'il avait estimée \$42,500,000, couvrirait toute la distance depuis Port-Arthur jusqu'à Edmonton. L'erreur provenait de ce que dans le bill et dans le contrat nous avions appelé section centrale cette partie de la ligne s'étendant depuis la rivière Rouge jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses; et c'est l'emploi de l'expression "section centrale" qui paraissait, dans tous les cas, dans le calcul de l'honorable monsieur, comprendre la distance entre Port-Arthur et Edmonton, qui m'a induit en erreur; et je suis heureux que l'honorable monsieur m'ait fait remarquer ce fait, bien que je crois ma comparaison suffisamment forte, même sous cette correction.

La distance de Port-Arthur à Selkirk est de 497 milles, et le coût de cette section est de \$14,705,000; en déduisant cela de la distance dont parle l'honorable monsieur, il reste entre la rivière Rouge et Edmonton une distance de 811 milles, dont le coût est de \$27,295,000. L'estimation de l'honorable monsieur comprend, dit-il, la distance depuis

M. BLAKE.

Port-Arthur jusqu'à Edmonton, \$42,500,000; en déduisant de cela le coût de la ligne depuis Port-Arthur jusqu'à la rivière Rouge, il reste \$27,295,000 pour les 811 milles entre la rivière Rouge et Edmonton, la section des prairies, soit \$33,656 par mille. Cela est, je crois, un contraste assez grand entre le montant qu'il est dit dans ces documents avoir été dépensé par la compagnie et auquel l'honorable monsieur fait une objection si sérieuse, et le montant de son estimation.

Au lieu de ce montant, l'honorable monsieur a porté—je prendrai sa propre estimation—le coût de sa section entre la rivière Rouge et Edmonton à \$17,500,000.

M. BLAKE : J'ai cité cela de mon discours.

Sir CHARLES TUPPER : C'est vrai; mais prenez le \$17,500,000 que l'honorable monsieur a cités de son discours comme son estimation réfléchie du coût des 811 milles depuis la rivière Rouge jusqu'à Edmonton, et j'aimerais à savoir pourquoi il croit que le montant dépensé est extravagant, lorsque ce montant est de \$17,592,175 pour une longueur de 964 milles du chemin.

Si l'honorable monsieur a fait une estimation juste et légitime lorsque, d'après sa propre déclaration, il a calculé que 811 milles du chemin coûteraient \$17,500,000, il ne peut assurément pas se plaindre si 964 milles, soit 153 milles de plus que la distance comprise dans l'estimation de l'honorable monsieur, sans compter que cette partie de la ligne atteint le sommet des montagnes Rocheuses, et comprend les travaux les plus difficiles, ne coûtent que le même montant qu'il avait estimé pour une distance moindre de 153 milles.

J'espère que mon honorable ami verra qu'il n'est pas convenable, dans ces circonstances, qu'il se plaigne.

Je ferai maintenant remarquer à la Chambre que d'après l'honorable monsieur, d'après son estimation de \$17,500,000, il calcule que cette partie du chemin coûterait \$21,568 par mille.

Prenez la distance depuis Winnipeg jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, 964 milles, qui coûterait \$17,529,175, suivant l'estimation de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et cela, au lieu de donner \$21,568 par mille, d'après l'estimation la plus basse de l'honorable monsieur pour la région des prairies, ne donne que \$18,153, par mille de coût réel, et cependant l'honorable monsieur est poussé vers la conclusion à laquelle il lui répugnerait beaucoup d'arriver, j'en suis sûr, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a donné à la Chambre un état malhonnête.

M. BLAKE : Je n'ai pas dit cela.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux d'entendre dire cela à l'honorable monsieur, mais je ne puis voir comment l'affaire puisse être entourée de soupçon, comme j'ai compris que l'honorable monsieur l'insinuaient, si le coût du chemin est de plus de \$3,000 par mille moindre que la propre estimation de ce qu'il allait coûter; et tous ceux qui ont eu l'occasion de juger du chemin admettront qu'il est du meilleur type possible.

Nous avons ensuite le coût réel de l'embranchement de Pembina. Personne, connaissant l'état de ces chemins, ne dira que l'embranchement de Pembina est un chemin aussi bon que celui qui a été construit depuis la rivière Rouge jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et cependant cet embranchement nous a coûté \$17,405 par mille; et cela à part le coût énorme des ateliers, remises à locomotives et toutes les autres constructions de ce genre en rapport avec le chemin à Winnipeg. La Chambre verra, en conséquence, que si l'on prend l'estimation de l'honorable monsieur pour le coût de l'embranchement de Pembina, les chiffres du montant qu'il est dit avoir été dépensé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sont justifiés, et que les

travaux exécutés sur un parcours de 964 milles, depuis la rivière Rouge jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, l'ont été moyennant une somme n'excédant pas celle à laquelle l'honorable monsieur avait, dans ses calculs, porté le coût du parachèvement de la ligne depuis la rivière Rouge jusqu'à Edmonton, distance moindre de 153 milles.

Je ne crois pas nécessaire d'en dire plus long sur ce sujet; mais avant de reprendre mon siège, je désiro exprimer à la Chambre mon grand regret de la manière dont mon allusion à l'honorable député de Marquette a été interprétée. Je désire déclarer de la manière la plus distincte—je me dois à moi-même de le dire, je le dois à vous, M. l'Orateur, et à la Chambre—qu'rien n'était plus loin de mon intention que de porter la moindre atteinte au caractère de l'honorable député de Marquette, et je regrette beaucoup d'avoir, dans la chaleur de la discussion, employé une comparaison qui ait porté les honorables députés de la gauche à supposer un seul instant que j'ouise une pareille intention. Ce que je voulais dire, et ce que j'avais peut être à peine le droit de dire, c'était qu'il me semblait que l'honorable monsieur avait appuyé à contre-cœur le chef de son parti. C'est là tout ce que je voulais dire, et si les paroles dont je me suis servi étaient susceptibles de quelque autre interprétation, je désire les retirer de la manière la plus complète et la plus formelle.

M. BLAKE: Nous avons entendu avec beaucoup de plaisir la dernière déclaration de l'honorable monsieur, et puisque nous apprenons qu'en se servant des paroles que nous avons entendues il voulait simplement faire part d'une impression complètement erronée, savoir, que l'honorable député de Marquette avait voté avec répugnance, nous saurons ce que nous devons penser d'autres expressions également fortes, dont l'honorable monsieur pourra se servir à l'avenir dans la discussion.

L'honorable monsieur et ses partisans m'ont souvent accusé, ainsi que mon honorable ami, d'avoir estimé à \$42,500,000 les travaux du chemin depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, et j'attendais, lorsque les partisans de l'honorable monsieur se livraient à ces exagérations, voir si cette accusation allait, suivant une marche ascendante, tomber des lèvres de leur chef sur cette question, le ministre des chemins de fer; et elle est venue à temps, et l'honorable monsieur a répondu à mon argument au sujet des estimations et des dépenses d'aujourd'hui en répétant, lui-même, la déclaration que nous avons entendue plusieurs fois dans cette Chambre depuis le commencement de la session actuelle, savoir, que j'avais estimé, et que mon honorable ami d'York-Est (M. Mackenzie) avait estimé à \$42,500,000 le coût de travaux qui aujourd'hui ne coûtent que \$17,500,000, et l'on m'a dit que c'était là une réponse suffisante. Quiconque se donnera la peine de consulter le discours qui renferme les chiffres que l'on a cités inexactement, constatera que j'ai dit, que mon honorable ami d'York-Est, alors député du comté de Lambton, avait pris les estimations des ingénieurs, M. Fleming et M. Smith, et collationné ces chiffres, puis les avait appliqués au pays et à toutes informations qu'il possédait, et qu'il en avait déduit les chiffres que j'ai donnés, comme leur estimation du coût de construction à l'époque où cette estimation fut faite, savoir, avant 1880—en 1877 ou 1878, et peut-être avant ces années.

Nous savons tous que les circonstances, en ce qui regarde la construction du chemin de fer, étaient alors très différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. J'ai donné ces chiffres comme étant les estimations de ces ingénieurs. Ils n'étaient pas de moi, comme je l'ai répété tant de fois. Ces chiffres n'étaient pas de mon honorable ami d'York-Est; il avait seulement déclaré qu'il comprenait que c'était là ce que les ingénieurs avaient déclaré que coûteraient ces travaux.

Sir CHARLES TUPPER: Ecoutez! écoutez!

M. BLAKE: Et l'honorable monsieur avoue cela; il avoue que c'était là l'estimation que les ingénieurs avaient

faite du coût des travaux à cette époque. Cette estimation du coût des travaux faite à cette époque par les ingénieurs,—car nous trouvons que jusque-là c'était une estimation exacte de ce que les ingénieurs avant cette époque, en 1876, 1877 et 1878, je crois, avaient évalué ces travaux—cette estimation des ingénieurs, je la prends pour toute la ligne, tel qu'allégué par mon honorable ami d'York-Est.

Le premier point et le seul point que j'ai fait ressortir cette après-midi, c'était que tout l'état de l'honorable monsieur reposait sur une grossière erreur, sur une allégation comportant que j'avais dit que cette partie de la ligne qui avait été construite moyennant \$17,500,000, coûterait, d'après ces anciennes estimations, \$42,500,000.

Eh bien! l'honorable monsieur a pris le temps d'examiner cela, et il a eu l'intervalle écoulé entre la séance de cette après-midi et la présente séance pour faire cette étude, et je suppose qu'il a le discours devant lui, parce que j'avais le volume des *Débats* de cette année et je l'ai renvoyé à la Bibliothèque, et lorsque je l'ai fait redemander je n'ai pu me le procurer.

Sir CHARLES TUPPER: Le renverrai-je porter.

M. BLAKE: Non, j'en ai un maintenant, je suis heureux de le dire, qui vient d'un autre quartier.

Avec ce discours devant lui et avec beaucoup de temps, pendant son dîner, pour l'examiner, il revient maintenant faire une autre déclaration qui ne pouvait être aussi inexacte que celle qu'il a faite cette après-midi, mais qui est aussi inexacte qu'elle peut l'être dans ces circonstances, aussi inexacte qu'il pouvait la faire.

Qu'a-t-il dit? Avec mon discours devant lui, convaincu d'avoir fait de ce discours une citation d'une inexactitude grossière, et ayant eu deux heures pour examiner la question, il entre dans des chiffres et dit que j'ai fait une erreur dans l'état de \$17,500,000, et que le coût réel, suivant ma propre déclaration, de cette partie de la ligne qui s'étend depuis la rivière Rouge jusqu'à Edmonton, est de \$27,500,000; et il cite des chiffres pour le prouver. Il dit: "Vous dites que la ligne depuis Fort William jusqu'à Selkirk coûte telle somme; je déduis cela de \$42,500,000, ce qui me donne \$27,500,000; en conséquence, vous auriez dû mettre les \$27,500,000 à la place des \$42,500,000; vous ne savez pas ce que vous faites; je vous corrige; je corrige vos \$10,000,000, et vous accuse d'avoir réellement voulu dire, il y a quatre ans, que cette partie de la ligne coûterait \$27,500,000."

Que devons-nous dire de la franchise de l'honorable monsieur ou de sa faculté de comprendre des faits qu'il a devant lui, en imprimé, relativement à la partie de mon discours que je lis à l'instant?

La subvention accordée au chemin de fer "Canada Central" s'élève à \$1,440,000; les explorations, y compris ces études de l'établissement de la ligne, qui, après tout, sont payées à même l'argent du peuple, qu'on les appelle explorations ou études de l'établissement de la ligne, s'élèvent à \$4,000,000.

Voilà, M. l'Orateur, \$5,440,000.

Le chemin depuis Fort William jusqu'à Selkirk a été estimé à \$18,000,000...

Voilà \$23,440,000.

L'embranchement de Pembina coûte \$1,500,000...

C'est-à-dire, \$24,940,000...

Et, ayant \$100,000 pour le pont de la Rivière Rouge, nous arrivons à un peu plus de \$25,000,000.

Voilà mes chiffres. J'ai simplement intercalé, en lisant mon discours, les additions de chaque calcul, afin de me mettre, si c'est possible, à la portée des connaissances arithmétiques de l'honorable monsieur.

De Selkirk à Edmonton, selon les anciennes rampes et le genre de construction, l'honorable député de Lambton estimait le coût de constr

truction à \$17,650,000, qui, ajoutées aux \$25,000,000, forment un total de plus de \$42,500,000. Y compris ce qui a été dépensé pour les explorations, ce total est ce que le pays aurait eu à payer, indépendamment de l'intérêt et de la construction, pour atteindre le point que j'ai mentionné comme le terminus convenable de la section des prairies.

Or, M. l'Orateur, aurais-je dû estimer cette partie du chemin à \$27,500,000 ? Où l'honorable ministre trouverait-il les \$25,000,000, qui se trouvent compris dans les calculs, d'après mon argumentation ? Quelles que soient les ruses fantastiques de l'honorable ministre dans la manipulation de ses propres chiffres, je lui demanderai de ne pas les essayer avec les miens ; mais de les laisser où elles se trouvent.

Voilà pour ce point.

L'honorable ministre s'apercevra qu'il n'est pas sur un terrain solide quand il ajoute \$10,000,000 à mon estimation de \$7,500,000. Je suis correct, même en cela, dit-il.

D'abord, l'honorable ministre a porté mon estimation à \$42,500,000, et puis à \$27,500,000. Il se sent battu avec le chiffre de \$42,500,000 ; maintenant, il l'est sur l'estimation de \$27,500,000 ; puis, il se rabat sur \$17,650,000, et il est parfaitement satisfait. Quelle différence y a-t-il pour lui que, cette après-midi, il ait déclaré, avec tout le poids attaché à sa position, que j'eus estimé une telle section de chemin à \$42,500,000, et que maintenant il se voit forcé de réduire cette estimation à \$17,500,000 ?—Aucune différence. Il est toujours imperturbable, et il nous dit que c'est la même chose.

Le sol du pays est très varié, nous a dit mon honorable ami d'York-Est (M. Mackenzie). Nous déclarions dernièrement que la compagnie du chemin de fer traversait une bien meilleure contrée vers le sud, un bien plus avantageux territoire pour la construction d'un chemin de fer que celui qu'eût traversé la ligne de mon honorable ami.

L'honorable député d'York-Est ne se proposait pas de choisir le tracé le plus aisé pour la construction d'un chemin de fer ; mais la ligne la plus avantageuse pour le pays, la ligne qui, dans son opinion, nous ferait le plus de bien, bien qu'elle pût nous coûter un peu plus d'argent ; or, ce fut cette ligne de la rivière Rouge à Edmonton, dont mon honorable ami de Lambton parlait, et pour laquelle l'estimation fut faite. Mais l'honorable ministre dit : "J'appliquerai l'estimation de la ligne de la rivière Rouge à Edmonton à une ligne de la rivière Rouge aux montagnes Rocheuses, en suivant la direction méridionale, et l'une et l'autre doivent être estimées au même prix." Or, il y avait bien plus de ponts dans l'ancien tracé projeté, et en second lieu, les lisses, dans l'ancienne estimation, ont été évaluées bien au-dessus des bas prix payés par la compagnie du Pacifique pour les lisses qu'elle pose sur la section des prairies.

Un honorable député, faisant, l'autre jour, au cours de ce débat, ressortir incidemment les avantages d'une construction rapide en compensation du coût de cette construction, remarqua que les lisses avaient été achetées, certainement, à très bon marché, et cela est vrai. Ces trois points, je les mentionne en ce moment ; mais il est hors de question de dire que même la dépense des \$17,650,000 de l'honorable ministre, au lieu de \$42,500,000, soit admissible sous aucun point de vue, parce que c'est pour un chemin qui n'est pas le même que le premier tracé, et que l'estimation de \$42,500,000 fut faite—je ne dirai pas par mon honorable ami de Lambton, mais sur des données préparées il y a sept ou huit ans.

L'honorable ministre, s'il veut y regarder, s'apercevra que l'estimation du premier tracé était trop élevée ; il constatera que les ingénieurs, comme je l'ai dit l'autre jour, semblaient conclure que la construction du chemin par la Passe de la Tête-Jaune coûterait, en tout, \$120,000,000. J'ai donné alors les détails que l'honorable ministre admet comme une représentation de l'estimation de ces ingénieurs. Mais si vous examinez chaque section du chemin, vous trouverez que cette estimation est encore trop élevée. Prenons la

M. BLAKE.

section de la Colombie-Britannique, depuis la Cache de la Tête-Jaune jusqu'au bord de l'océan Pacifique, et voyez quelle était mon estimation pour cette section. Prenons ensuite l'estimation actuelle à partir des montagnes Rocheuses jusqu'à la rive du Pacifique, et comparez les deux estimations. L'honorable ministre pourrait aussi bien dire :

"Vous n'avez rien à dire, parce que vous pensiez que MM. Schreiber, Fleming et Marcus Smith estimeraient à ce montant la section située entre la Cache de la Tête-Jaune et le rivage du Pacifique—vous n'avez rien à dire, puisque nous avons pu construire cette section pour autant de moins ? or, ceci n'a rien à faire avec la question. Mon argument s'appuyait sur l'estimation actuelle et non sur l'ancienne estimation faite par les ingénieurs en vue de construire une autre ligne. Il se basait sur une proposition intelligible. J'ai fait voir ce que les embranchements dans le Nord-Ouest auraient coûté au pays ; j'ai montré, aussi approximativement que possible, ce qu'avait coûté à cette compagnie, d'après ses propres chiffres, cette section dispendieuse, située en partie dans la prairie et en partie dans les montagnes, avec de fortes rampes conduisant au sommet des montagnes Rocheuses ; j'ai montré que dans une partie, le chemin coûtait \$10,700 par mille, et dans l'autre, \$14,500 par mille, avec ponts dispendieux, minage difficile, travaux de montagnes, et la plus longue distance pour le transport des matériaux qui existe sur tout le parcours de la ligne.

Et je le demande, lorsque je vois que les embranchements ont coûté \$10,700 par mille, et quand la section des montagnes et de l'ouest a coûté \$14,500, quel chiffre puis-je raisonnablement fixer pour la section du centre, ou les 815 milles de prairie plane ? Voilà la question que je me suis posée.

La réponse que je me suis donnée est celle-ci. J'ai supposé que \$12,000 par mille était comme un terme moyen raisonnable entre les deux prix ci-dessus, et j'ai fait un calcul sur cette base, et aussi sur la base de \$14,000 par mille. Je crois que cette estimation est raisonnable et faite d'après les principes qui prévalent aux affaires. Je prétends, maintenant, que mon argument reste entièrement sans réponse.

L'honorable ministre ayant expliqué la signification de certaines paroles dont il s'est servi, je n'ai pas besoin, il me semble, de déclarer que je n'ai pas voulu dire, ni insinuer que la compagnie du Pacifique eût fait de malhonnêtes représentations au Parlement. Au contraire, quand l'honorable ministre nous a dit qu'il avait chargé des auditeurs d'examiner les livres de la compagnie, j'ai déclaré alors que je n'avais aucun doute que ces livres eussent été tenus exactement et représentassent fidèlement les transactions de la compagnie, parce que rien ne me prouvait le contraire.

Mais j'ai montré que la compagnie avait été soumise à quelques conditions extraordinaires ; qu'elle avait été fraudée par les entrepreneurs, ou qu'elle avait été surchargée dans les contrats, et ma preuve restera intacte, à moins que les chiffres que j'ai donnés soient expliqués.

Ce que j'ai demandé, c'est cette explication, et je ne l'ai pas encore reçue.

M. CHARLTON : L'honorable ministre des chemins de fer nous a mis sous l'impression que le coût de la section entre la rivière Rouge et les montagnes Rocheuses, \$17,500,000, renfermait celui de l'équipement ; or, s'il a voulu faire cette déclaration, c'est le temps, je pense de la formuler nettement.

Sir CHARLES TUPPER : Non, cela renferme le coût des ateliers, stations et dépenses pour le terminus à Winnipeg.

M. CHARLTON : Très probablement, l'honorable ministre s'est servi de certaines expressions sans réfléchir ; mais l'impression qui m'est restée—et qui est partagée, j'en suis sûr, par la Chambre—c'est que l'intention était d'inclure le coût de l'équipement. L'honorable ministre a aussi déclaré que le chemin ne coûtait pas cher, comparativement aux

estimations faites. Or, je crois que l'honorable ministre a fait lui-même une estimation du chemin, depuis la rivière Rouge jusqu'à Jasper House, se montant à \$13,000,000.

Sir CHARLES TUPPER: Non; c'était pour un tramway.

M. CHARLTON: Une estimation de \$4,500,000 de moins que le coût prévu de cette section du chemin.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable député se rappellera que j'ai déclaré que c'était seulement pour un tramway.

M. CHARLTON: C'était un chemin qui devait être une voie ferrée—un chemin de colonisation, comme l'honorable ministre le désigne—une route traversant une région beaucoup plus difficile, avec des ponts dispendieux à construire, une route, enfin, que l'on aurait pu construire à aussi bas prix que la voie actuelle. Cependant, l'honorable député nous a dit que ce chemin coûtait bon marché comparativement à l'estimation déjà faite.

Sir CHARLES TUPPER: Pour un chemin de cette nature.

M. CHARLTON: L'honorable ministre n'est certainement pas assez soucieux dans ses calculs, comme cela est démontré ce soir. Je répéterai ce qui a déjà été dit, que nous avons certainement besoin de plus d'informations au sujet de cette affaire, avant que cette Chambre soit en position de juger si cette compagnie a droit de recevoir de nous un prêt de \$2,500,000. L'on traite des intérêts de la nation, l'on dispose des fonds publics, de la manière la plus légère et la moins autorisée. Je proteste, comme je l'ai déjà fait, contre le gouvernement, qui engage le pays dans des entreprises ténébreuses. La nation ignore, le parlement ignore lui-même quelle est la position de cette compagnie et de quelle manière elle a conduit ses opérations. Nous savons que la compagnie a reçu plus de deux fois le montant qu'elle a dépensé sur le chemin qu'elle a entrepris de construire. Il y a quelque chose de monstrueux dans la proposition que le pays s'imposerait cette nouvelle dépense sans qu'il fût permis au parlement de connaître tous les faits en rapport avec les affaires de cette compagnie. Je crois qu'il n'y a aucun autre pays dans le monde où une telle tentative pourrait se produire; il n'y a pas d'autre pays dont le gouvernement soit assez fort pour se permettre de fouler ainsi aux pieds tous les principes de prudence, tous les principes d'honnêteté dans l'administration des affaires, et de demander que le parlement engage la nation dans une dépense de cette grandeur en l'absence d'informations essentielles, d'informations que nous devrions recevoir pour nous faire connaître toute la portée, toutes les conséquences de cette mesure.

M. PATERSON (Brant): Je veux faire une ou deux observations en réplique au ministre des chemins de fer, qui a répondu à mon honorable ami de Norfolk-Nord, que nous venons d'entendre. Je relèverai l'estimation qu'il fit, en 1880, de la section des prairies, qui devaient coûter moins cher que les autres sections. L'honorable ministre nous a déclaré à plusieurs reprises, depuis, que cette estimation était pour un chemin moins dispendieux. Il ne nous dit pas alors qu'il nous soumettait les états prouvant sa prétention. Mais j'attirerai surtout son attention sur ceci, qu'en 1880, en nous soumettant son estimation de \$10,000 par mille, ou avec l'équipement, \$13,000 par mille pour la section des prairies, il nous fit aussi l'estimation de ce que coûterait la division du lac Supérieur et de ce coûterait la partie ouest, dans les montagnes.

S'il faisait une estimation pour une certaine classe de chemin sur la section des prairies, je présume que son estimation était pour un chemin de la même classe sur les autres sections. L'estimation qu'il nous a donnée démontre que les 335 milles de Jasper à Kamloops devaient coûter \$43,660 par mille. Or, d'après les calculs qu'ils nous a présentés, et d'après l'estimation du gérant général, cette

compagnie se propose de construire un chemin de première classe depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops, à travers le même territoire, pour \$10,100 par mille, c'est-à-dire pour les 300 milles considérés comme la distance, par l'honorable ministre, dans son explication détaillée donnée à la Chambre. Je sais qu'il a varié de quelques milles, en différents temps, à propos de cette distance; mais la longueur déterminée, telle que donnée par le très habile discours de l'honorable ministre, est de 300 milles, et cette longueur, estimée à \$10,000 par mille, coûterait \$3,000,000.

L'estimation de 1880, qui eût donné un chemin de qualité inférieure, était de \$43,600 par mille. Cette estimation dépasse donc de quelques \$10,000 par mille le coût actuel. Si nous prenons, maintenant, la section du lac Supérieur, nous trouvons que l'honorable ministre estima alors cette section de 800 milles à \$20,000,000, ou \$33,333 par mille, et aujourd'hui, d'après l'estimation du gérant général, voici le prix qui suffira pour terminer cette section. Pour les 447 milles restant à construire, les chiffres, fournis par l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), démontrent que cette longueur coûtera \$14,000,000, ou \$31,320 par mille. Sur la section du lac Supérieur, l'estimation du ministre, en 1880, est par conséquent réduite par ces derniers calculs. Tandis que l'honorable député évaluait, en 1883, le coût par mille, de la section Ouest, à \$10,000 de trop par mille, et à \$2,000 de trop par mille le coût de la section du lac Supérieur, voici ce qui est arrivé pour la section des prairies: la partie estimée à \$10,000 par mille, sans l'équipement—et nous faisons abstraction de l'équipement pour les autres sections—nous a coûté, d'après les chiffres fournis par l'honorable ministre lui-même, d'après mes calculs les plus soignés, comprenant dans le coût de construction les frais de transport, le prix des approvisionnements, etc., pas moins de \$19,143 par mille pour 515 milles.

Je ne comprends pas que l'honorable ministre puisse dire qu'il a parlé d'un chemin d'une classe différente. Je mentionne ce détail, parce que l'honorable ministre, en répondant au député de Norfolk-Nord (M. Charlton), nous a dit que son estimation de 1880 ne devrait pas être acceptée, parce que ses calculs d'alors se rapportaient à un chemin d'une classe différente.

M. WATSON: Je désire occuper l'attention de la Chambre pendant quelques instants. Au cours de l'après-midi, en mon absence, le ministre des chemins de fer m'a attaqué, et s'est servi d'un langage violent et contraire aux règles parlementaires. Il m'a injurié parce que j'ai voté comme je l'ai fait à l'égard des résolutions; mais il a fait ensuite ses excuses à la Chambre.

Je désire que la Chambre sache que je ne voterai jamais par esprit de parti, et en sacrifiant les intérêts de mes commettants. Je voterai avec indépendance, au meilleur de ma connaissance, dans l'intérêt de la province et de toute la Confédération, et quand je ferai une motion, ou que je présenterai un amendement, j'exposerai les raisons qui m'animent; je resterai à mon siège et je voterai.

En proposant cet amendement, je n'ai fait qu'exprimer les vœux de mes commettants et remplir l'engagement que j'ai contracté envers eux lors de mon élection. Cet engagement, c'était que je proposerais, à la première occasion, que cette malheureuse clause, concernant le monopole, fût retranchée de la charte accordée à la compagnie du Pacifique. Je l'ai fait, et malgré les menaces proferées par le ministre de l'agriculture, bien qu'il m'ait dit que je ne devrais plus oser me présenter aux électeurs, après avoir voté comme je l'ai fait sur ces résolutions, j'informerai l'honorable ministre que je suis prêt à prendre, devant mes commettants, la responsabilité de tous mes votes en Chambre; mais que je ne suis aucunement responsable envers lui.

Tout ce que j'ai dit en Chambre sur cette question sera, je crois, endorse par mes commettants, et je retournerai auprès d'eux probablement avec un état de service plus pur que

celui des honorables députés de ma province, qui ont voté pour les résolutions.

La motion est adoptée, et le bill, considéré en comité, est rapporté.

GOUVERNEMENT AUTONOME AUX SAUVAGES.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose la seconde lecture du bill (n° 22) conférant certains privilèges aux bandes plus éclairées de sauvages du Canada, afin de les former à l'exercice des pouvoirs municipaux.

M. CHARLTON : L'honorable député voudra-t-il expliquer le bill ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je puis dire que je l'ai déjà expliqué jusqu'à un certain point quand je l'ai proposé. Le bill a pour objet d'encourager les sauvages des diverses tribus d'élire des conseillers qui auront des pouvoirs analogues à ceux conférés aux membres des conseils municipaux.

La mesure est expérimentale, et les pouvoirs conférés sont limités ; mais l'on espère que les tribus les plus nombreuses et les plus avancées en civilisation, s'amélioreront sous ce nouveau système, et lorsqu'il sera démontré qu'elles sont dignes et capables d'exécuter les intentions du présent acte, le parlement leur accordera, par degré, de plus amples pouvoirs. Le présent acte pourvoit à l'élection de six conseillers ; l'élection de ceux-ci se fera annuellement. Les pouvoirs mentionnés dans l'acte, et qui seront exercés par le conseil, sont comme suit :

Le conseil pourra passer des statuts et établir des règles et règlements qui, s'ils sont approuvés et sanctionnés par le surintendant général, auront force de loi dans les limites et à l'égard de la réserve, et à l'égard des sauvages qui y seront domiciliés, relativement à tous ou à aucun des objets suivants, savoir : A la désignation de la communion religieuse, à laquelle devra ou devront appartenir l'instituteur de l'école ou les instituteurs des écoles établies sur la réserve, comme étant celle de la majorité de sauvages domiciliés sur la réserve ; pourvu que la minorité catholique romaine ou protestante de la réserve puisse aussi établir une école séparée ou des écoles séparées, avec l'approbation du gouverneur en conseil, et sauf les règlements qu'il établira ; à l'hygiène publique ; au maintien de l'ordre et du décorum aux élections des conseillers, réunions du conseil et assemblées des sauvages, dans d'autres occasions ou généralement sur la réserve, par la nomination de constables et l'érection de grèves, ou par l'adoption de toutes autres mesures légitimes ; à la répression de l'ivrognerie et de l'immoralité ; à la subdivision des terres de la réserve et leur distribution entre les membres de la bande ; et aussi, à la mise à part pour l'usage en commun de terrains boisés et autres pour d'autres usages.

Il y a aussi les pouvoirs concernant les infractions commises par les animaux, la construction et la réparation des maisons d'école et autres édifices, les chemins et les ponts, les cours d'eau, etc. Tels sont les objets de l'acte, et les clauses ne sont que le mécanisme destiné à leur accomplissement.

M. PATERSON (Brant) : D'après ce que je puis voir, par un rapide coup d'œil jeté sur l'acte, il pourvoit à l'élection d'un conseil, qui, autant que possible, remplira les devoirs remplis jusqu'à présent, par les chefs.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est cela.

M. BLAKE : Mais les pouvoirs sont beaucoup plus étendus.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non ; très semblables.

M. WHITE (Hastings) : Je comprends que le bill pourvoit à la perception des taxes sur les réserves ; or, c'est une disposition qui affecte sérieusement le comté de Hastings. En effet, les sauvages occupant la réserve de Tyendenuga ne paient pas de taxes ; tandis que les blancs qui résident sur cette réserve n'en sont pas exempts. Ce comté a dépensé une somme considérable à construire des ponts et des chemins en macadam, et si ces taxes doivent être payés aux sauvages, et non au comté, ce serait une sérieuse injustice envers certaines parties du comté, vu que les sauvages et les

M. WATSON

blancs ont la permission de se servir également de ces chemins et de ces ponts. Nous avons un grand nombre de ponts, ainsi qu'un grand nombre de chemins, qui ont été construits entièrement par le comté, et vu que les sauvages ont le droit de s'en servir, il me semble qu'il ne serait que juste que ceux-ci contribuassent au fonds municipal du comté, à moins que ces ponts et chemins soient mis à leur charge. Je voudrais aussi savoir si les blancs établis sur la réserve doivent être privés de leur franchise ?

Le bill est lu une seconde fois,

Et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Sur le préambule,

Sir JOHN A. MACDONALD : Bien que je ne sois pas dans l'ordre, on voudra bien me permettre de dire en réponse à mon honorable ami de Hastings (M. White), que cet acte est simplement expérimental, et a pour but d'habituer les sauvages à faire, au moyen d'un conseil électif, ce que leurs chefs, par le statut de 1880, ont déjà le droit de faire. Quelques-unes des tribus ou bandes élisent déjà leurs chefs. Dans d'autres tribus, cette charge est héréditaire, et dans d'autres bandes, ces deux systèmes sont mêlés.

Ce bill pourvoit à ce que dans les réserves plus considérables, où ils sont plus avancés en éducation, plus confiants en eux-mêmes, plus désireux d'assumer le pouvoir et de se gouverner eux-mêmes, les sauvages élisent leurs conseils à peu près comme le font les blancs dans les townships environnants.

Mon honorable ami me demande si le bill renferme une disposition pour la tribu Mohawk, dans le township de Tyendenaga, à l'effet d'obliger cette tribu à se charger de l'entretien des chemins. Ceci devrait se faire en vertu d'un arrangement entre la tribu et le comté. Dans tous les cas, en vertu de cet acte, les sauvages ont plein pouvoir de se taxer pour la construction, l'entretien et l'amélioration des chemins. Dans le bill du cens électoral, qui se trouve parmi les ordres du jour, on pourra, peut-être, introduire une disposition à l'effet de donner le droit de voter aux blancs qui habitent les réserves, ainsi qu'aux sauvages qui possèdent des habitations et ont assumé les responsabilités des habitants blancs.

M. WHITE (Hastings) : Cette explication est tout ce que je veux. Je désirais seulement protéger le comté et les habitants blancs sur la réserve des sauvages. Si le bill du cens électoral le fait, bien entendu, cela doit nous satisfaire.

Sur la section 2.

M. PATERSON (Brant) : Cette clause porte que l'expression "réserve" comprend deux réserves ou plus, et l'expression "bande" comprend deux bandes ou plus, réunies pour les fins du présent acte par l'arrêté en conseil qui l'applique.

Dois-je comprendre qu'il sera nécessaire que deux bandes coopèrent ensemble dans chaque cas ? Quelle est la signification de cette clause ?

Sir JOHN A. MACDONALD : L'expression "réserve," en langage ordinaire, signifie une simple réserve ; mais s'il y avait deux réserves rapprochées l'une de l'autre de la même tribu de sauvages, et que ceux-ci voudraient s'unir pour les fins de cet acte, ils peuvent le faire, se transformer en une bande et n'avoir qu'un seul conseil électif. C'est tout simplement donner de l'extension à la signification du mot "réserve."

M. PATERSON (Brant) : Si ces sauvages appartiennent à des tribus différentes, peuvent-ils s'unir ainsi ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette clause se rapporte à différentes bandes de la même tribu.

Sur la section 3,

M. PATERSON (Brant) : L'honorable premier ministre voudra-t-il favoriser le comité en lui disant si des représentations à l'égard de cet acte, lui ont été faites par des personnes plus directement intéressées ; s'il pense que quelques-unes des bandes plus éclairées se prévaudront de cet acte, et quel moyen sera pris pour satisfaire l'honneur—je puis me servir de cette expression—des chefs sauvages, qui seront dépossédés de leur pouvoir par cet acte. Plusieurs d'entre eux tiennent beaucoup à leur autorité dans la réserve, et je pense qu'à moins de quelque disposition introduite à cet effet dans l'acte, leur fierté en empêchera quelques-uns d'accepter cette loi de gaieté de cœur.

Sir JOHN A. MACDONALD : Dans quelques-unes des tribus il y a des chefs héréditaires ; dans d'autres, ils sont électifs ; dans d'autres, le principe héréditaire et électif est combiné. Il y a une grande variété d'organisations parmi les différentes bandes. Il n'est aucunement proposé de toucher à l'état ou au rang des chefs ; mais, comme dans l'acte de 1880, par lequel un système électif a été adopté, les chefs héréditaires retiennent leur rang, mais perdent leur pouvoir. Je dirai à mon honorable ami que j'ai reçu plusieurs suggestions des différentes bandes de sauvages et d'hommes instruits, qui sont capables de juger de l'effet de cette loi. Dans son ensemble le bill a été favorablement reçu par les bandes plus éclairées. On n'exercera pas de contrainte contre les sauvages ; cette loi a seulement pour but de fournir l'occasion de s'adapter autant que possible, au système des blancs. Plusieurs d'entre eux tiennent beaucoup à se trouver sur un pied d'égalité avec les blancs, ayant les mêmes responsabilités et devoirs que les blancs. Il n'y a qu'un jour ou deux, j'ai reçu d'un homme instruit et de profession libérale, qui est un sauvage, et dont je respecte l'opinion, un document d'une très grande valeur concernant ce bill. Je n'ai pu le parcourir qu'à la hâte, et je ne demanderai pas le concours de la Chambre tant que je ne l'aurai pas lu avec soin, afin de voir s'il suggère quelques amendements avantageux.

Sur la section 5,

M. PATERSON (Brant) : L'honorable premier ministre propose de conférer le cens électoral aux sauvages. Il semble avoir perdu un peu de sa galanterie, et il fait une distinction entre les deux sexes, probablement parce que cet acte est proposé pour des fins municipales.

Il peut se faire qu'il y ait sur la réserve des veuves intéressées dans le système de cotisation que l'on doit adopter, et que ces veuves aient à payer des taxes. Je sais que dans quelques-unes des tribus, les femmes ont occupé une très haute position. Dans la noble tribu des Mohawks, les femmes sont investies du droit de nommer un chef pour succéder.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suis heureux d'apprendre, de la bouche de mon honorable ami, qu'il s'intéresse à l'extension du cens électoral. Par gradation lente, l'idée de placer la femme sur un pied d'égalité avec l'homme, s'est développée dans le monde civilisé ; mais je ne sais si, parmi les sauvages, cette idée a atteint ce degré de développement que nous remarquons dans le parlement canadien. Mon honorable ami proposera peut-être, quand il considérera la question, un amendement pour étendre le droit de voter aux femmes des sauvages de son comité, auxquelles il porte un intérêt si fraternel et si paternel.

M. PATERSON (Brant) : L'honorable ministre n'en prendra-t-il pas la responsabilité ?

Sur la section 10,

M. PATERSON (Brant) : L'honorable premier ministre sait que dans la plus grande réserve d'Ontario, il y a un fonds ; créé en Angleterre, il y a plusieurs années, et qui était originellement destiné aux sauvages de l'Amérique du Nord.

Sir JOHN A. MACDONALD : Par l'entremise de la société de la Nouvelle-Angleterre.

M. PATERSON (Brant) : Par le moyen de cette société, l'on a pu, exclusivement avec ses fonds, je crois, maintenir sur cette réserve quelques six ou huit écoles, et un institut industriel. Je présume qu'il n'y a rien dans cette clause, ou dans l'acte, qui affecte aucunement cette œuvre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Rien de la sorte.

M. MITCHELL : Les dispositions de ce bill s'étendent-elles de façon à comprendre les tribus qui se trouvent dans les diverses parties de la Confédération, par exemple, dans les provinces maritimes ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

Sur le paragraphe 3, section 10,

M. PATERSON (Brant) : Je demanderai à l'honorable premier ministre s'il y aurait quelque objection de conférer de plus amples pouvoirs en vertu de ce paragraphe. Les sauvages ont le pouvoir de faire des lois :

" Pour le maintien de l'ordre et du décorum aux élections des conseillers, réunions du conseil et assemblées des sauvages dans d'autres occasions, ou généralement sur la réserve, par la nomination de constables et l'érection de geôles, ou par l'adoption de toutes autres mesures légitimes."

La question est de savoir s'il n'y aurait pas d'objections, dans une grande réserve de quelques milliers de sauvages, à ce qu'il y eût un magistrat stipendiaire résident, et investi du pouvoir de juger des différends qui pourraient survenir.

Nous savons que dans le passé il y a eu beaucoup de procès, qui, au lieu d'être prévenus, furent encouragés par les magistrats, de sorte que beaucoup de temps fut perdu en contestations inutiles. Dans une grande réserve, il serait peut-être avantageux de conférer aux commissaires les pouvoirs d'un magistrat stipendiaire.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député a tout à fait raison. Dans le dernier acte amendé des sauvages, il y a une disposition par laquelle l'agent local ou l'agent des sauvages peut exercer le pouvoir d'un magistrat stipendiaire ou d'un magistrat de police. Je ne puis, cependant, parler avec certitude, vu que je ne m'attendais pas à ce que cette question fût soulevée ce soir. La suggestion est tout à fait digne d'être prise en considération.

Sur le paragraphe 5, section 10,

M. PATERSON (Brant) : Une des plus grandes difficultés qui empêchent le sauvagement de progresser et d'être en état d'exercer les devoirs du citoyen et de l'homme civilisé, se trouve dans la subdivision de ces réserves.

Le gouvernement de l'honorable premier ministre essaya, il y a plusieurs années, d'amender la loi sous ce rapport ; mais il n'y a pas eu de progrès dans ce sens, et je crois que la subdivision d'une réserve constitue un grand embarras.

Le sauvage intelligent acquerra par ses économies et son industrie, la possession de 100 à 200 acres de terre, tandis que d'autres perdront leur propriété. Ces sauvages économes forment la classe propre à exercer les devoirs de l'homme civilisé, et aussi répondent-ils : Nous ne voulons pas des privilèges du citoyen, qui signifieraient simplement le pouvoir de nous taxer et entraîneraient l'abandon de plus de la moitié des possessions que nous avons. Je ne puis certainement trouver l'honorable ministre en faute dans tout ce qu'il a fait, parce que s'il me demandait comment le remède pourrait être trouvé, il me serait impossible de lui donner une réponse, et je ne voudrais pas le trouver en faute, à moins d'être capable de lui suggérer un remède, et c'est là la difficulté.

J'ignore si le remède proposé sera efficace ou non. Si les sauvages pouvaient eux-mêmes trouver ce remède, cela serait désirable ; mais d'un autre côté, il faudrait une sauve-

garde à l'effet que les droits acquis, légalement ou non, mais reconnus dans la réserve depuis nombre d'années, fussent protégés.

Il ne serait pas prudent de confier à six hommes le pouvoir de modifier arbitrairement les limites de la réserve, bien que la garantie contre cela se trouvera, je présume, dans le fait que la sanction du surintendant du conseil serait requise pour un tel changement, et que le conseil verra à ce qu'aucune injustice ne soit commise envers personne.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député a tout à fait raison. L'ancien acte d'émancipation passé avant la Confédération, lorsque sir Edmund Head était gouverneur général et surintendant général des affaires des sauvages—et il prenait un grand intérêt dans ces affaires—avait une bonne intention, celle d'encourager les sauvages à s'émanciper eux-mêmes, à devenir de francs-tenanciers, et à prendre les responsabilités du citoyen. Mais le rouage fût d'abord trop embarrassant. Au lieu d'être protégés contre leur propre imprévoyance, les sauvages se trouvèrent entourés de tant de garanties que, réellement, ce fut pour eux une affaire très compliquée que d'obtenir leur émancipation, et alors, il y eut, comme l'a dit l'honorable député, une grande répugnance de la part des sauvages à se soumettre à l'acte d'émancipation. Ils ont de grands avantages dans leur position actuelle. Ils possèdent leurs réserves en commun ; ils administrent leur terres d'après leur ancienne coutume ; ils ne paient aucune taxe ; ils ne sont pas obligés à servir dans la milice, ou à servir de jury, et ils jouissent réellement de tous les avantages de la protection et de l'ordre maintenu par le gouvernement du pays ; et cependant, excepté pour l'acquisition des marchandises frappées de droit, frappées par l'accise, comme le whisky, ou les marchandises importées, ils ne contribuent pour rien au revenu public. Les sauvages savent parfaitement la chose, et ils résistent aux tentatives faites par le département des sauvages pour les rendre co-sujets avec nous.

Je sais le cas d'un sauvage du Bas-Canada qui faisait un fort négoce et qu'on disait valoir \$50,000 à \$100,000. Lorsqu'on lui demandait "Pourquoi ne devenez-vous pas blanc et ne vous faites-vous pas élire au parlement ?" il levait ses épaules et disait : "Non ; je ne suis qu'un pauvre sauvage." Il ne voulait pas payer de contribution à l'Etat. Il est très difficile de leur faire adopter l'acte de franchise. Cependant il n'est pas resté lettre morte.

Dans quelques cas, on l'a accepté jusqu'à un certain point, et je ne suis pas sûr du tout que, même dans ce cas, la chose ait réussi. Le père affranchi qui s'est montré digne de la jouissance des droits de citoyen, prend la gestion des biens, mais il arrive très souvent que ces biens sont dissipés par les enfants. Ils retournent aux habitudes semi-sauvages de la tribu, et la propriété se trouve perdue.

Cependant on met quelquefois une fin à cela. Les sauvages commencent aujourd'hui à avoir une bonne éducation. Je pense que l'honorable monsieur peut dire que, somme toute, les sauvages de son voisinage sont des gens munis d'instruction et d'éducation, et qu'il devra y avoir une époque où ils cesseront d'être en tutelle et où ils seront obligés de prendre les responsabilités des hommes civilisés. Cependant cette mesure ne porte pas sur cela.

L'article concernant le partage des biens veut simplement introduire un système quasi-municipal dans le conseil. Si nous pouvons engager le conseil à faire une loi générale sous l'opération de ce bill, actuellement soumis au comité, par laquelle les maisons et les améliorations de chaque sauvage ou particulier seront reconnues comme leurs propriétés et protégées, ce sera un grand pas de fait. Il n'y aura pas de règle de contrainte, et si, dans quelques tribus, les sauvages, de temps immémorial, ont eu un mode arbitraire de subdivision ou de mise à fin de l'occupation, nous n'y pouvons rien faire.

Il ne serait pas sage du tout d'essayer d'inculquer prématurément les idées des blancs aux sauvages. Il s'agit seule-

M. PATERSON (Brant).

ment d'un essai pour les encourager à le faire, s'ils le veulent.

M. DAWSON : Je crois que fort peu de sauvages ont été affranchis sous l'opération de l'ancien acte, et qu'il serait grandement à désirer que nous prissions des dispositions pour les affranchir plus aisément que nous ne le faisons maintenant. Il y a beaucoup de gens qui sont traités comme s'ils étaient sauvages, et qui ne le sont réellement pas ; ils ne le sont qu'en partie—moins de moitié. Dans le district que je représente, il y a beaucoup de sauvages et de métis, et dans bien des cas, les métis sont égaux à leurs voisins blancs, et tout aussi aptes qu'eux à jouir de l'exercice de leurs droits.

A la Baie de l'Ouest, sur l'île Manitouline, par exemple, il y a un établissement de Français. Ils sont plus français que sauvages ; ils ont une bonne éducation et sont très intelligents ; ils cultivent un peu et sont très avancés. Il est bien dur pour ceux de ces gens qui veulent se faire affranchir de ne pouvoir le faire sans se soumettre aux dispositions rigoureuses de l'acte tel qu'il existe actuellement. Je crois qu'en vérité il y en a eu fort peu d'affranchis sous l'opération de cet acte, et si l'on pouvait y introduire quelque simplification, ce serait d'un grand bénéfice. Si on considère le fait que les sauvages doivent avoir des demeures séparées dans la réserve, avoir leurs propres terres, mais cependant posséder, jusqu'à un certain point la terre en commun, sous l'autorité du gouvernement, de façon à ce qu'ils n'en puissent disposer, je crois qu'on devrait leur accorder la jouissance des droits civils, ou du moins l'accorder aux plus intelligents d'entre eux. On devait fixer les conditions requises pour que les sauvages intelligents puissent jouir du même privilège que leurs voisins blancs. S'ils comprenaient qu'ils peuvent en arriver là, cela tendrait à les élever dans leur propre estime. Qu'ils sachent qu'ils seraient égaux aux blancs s'ils se conduisaient comme des blancs, et cela les mettra dans la voie du perfectionnement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suis tout à fait de l'avis de mon honorable ami, et j'ai donné avis d'un bill réformant l'acte des sauvages passé en 1880. J'ai tenu les deux sujets séparés. Ce n'est qu'un projet de bill pour introduire des constitutions quasi-municipales chez les sauvages mêmes. Il ne s'agit que de cela, et pas du tout d'autre question. L'autre bill qui attend la deuxième lecture, est un bill que j'ai préparé pour la dernière session, mais d'autres questions nous ont forcés à le laisser de côté, de sorte que je n'ai pu le soumettre à la Chambre. Il est maintenant imprimé, et l'honorable monsieur verra qu'on essaie par ce bill de rencontrer ses vues.

M. DESJARDINS : Je suppose que ce bill n'est pas pour avoir d'effet sur les sauvages d'Oka ? Ils ne sont pas sur les réserves, et je crois qu'ils ne se trouvent pas dans une situation analogue à celle des autres sauvages du Dominion.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non ; il n'aura rien à faire avec les sauvages d'Oka. Ils sont sur la seigneurie qui appartient aux messieurs de Saint-Sulpice. Ce sont des occupants d'une propriété qui appartient à un autre particulier. Ce n'est pas là du tout une réserve pour les sauvages.

M. BLAKE : J'aimerais à savoir si l'article relatif à la prévention de la violation de la propriété immobilière ne porte que sur la violation faite par les animaux—appartenant à des personnes qui résident en dehors de la réserve—qui viendraient violer la propriété de la réserve. Si c'est cela, il me semble qu'il serait très à propos que le bill devint la loi générale de la localité. Ce que l'on considère assez bon, lorsqu'il s'agit de violation de propriété immobilière, de mise en enclos, etc., pour les blancs, devrait être jugé suffisamment bon pour ce qui concerne la violation de la propriété des sauvages, lorsque cette violation est commise par les animaux des blancs.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis sûr que le surintendant général des sauvages verra à ce que la loi soit appliquée équitablement dans tous les cas.

Au paragraphe 10 de l'article 10,

M. BLAKE: Voici une chose sérieuse—"l'éloignement et la punition des personnes qui violent la réserve ou qui la fréquente pour des fins inconvenantes." Cela établit une sorte de loi criminelle. Que propose-t-on comme maximum de la peine?

Sir JOHN A. MACDONALD: Elle ne devra en aucun cas excéder une amende de \$30, ni excéder trente jours d'emprisonnement. C'est l'acte de 1880.

Au paragraphe 11 de l'article 10,

M. PATERSON (Brant): Je pense que c'est une nouvelle disposition. Je pense qu'il n'y a pas encore eu de fonctionnaire semblable de nommer pour aucune des peuplades auparavant. Je veux demander au premier ministre si ce trésorier aura entre les mains d'autre argent que celui prélevé au moyen d'un impôt sur la propriété. Supposons que les peuplades ne se taxent pas et que le conseil encoure des dépenses, ces dépenses seraient défrayées à même l'argent que les peuplades reçoivent du gouvernement. Est-ce que cet argent passera par les mains du trésorier ou s'il en fera le déboursé?

Sir JOHN A. MACDONALD: Non; mais par les mains du surintendant, comme auparavant.

M. PATERSON (Brant): Le trésorier ne sera pas nanti d'autre argent que celui prélevé par la taxe mise sur leurs terres.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est là une des difficultés auxquelles mon honorable ami objecte. Il veut qu'il n'y ait pas de trésoriers, mais que l'agent local de chaque peuplade en soit de fait le trésorier. J'examinerai soigneusement ce point avant le concours.

Au paragraphe 12, article 10,

M. PATERSON: Je vois qu'il n'y a pas de disposition au sujet de la nomination d'un répartiteur d'impôts. Je suppose que le conseil des chefs agira comme répartiteur.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non; ils passent un règlement pour prélever des fonds, et ce règlement pourvoira à la chose. Ils verront naturellement au fonctionnement. Ce sera une taxe annuelle. C'est réellement pour les encourager à se taxer. Quelquefois ils souscrivent très libéralement, surtout pour les fins d'éducation.

Au paragraphe 11,

M. BLAKE: Pourquoi n'étendrait-on pas cette disposition aux blancs? C'est un article admirable: "Tout membre d'un conseil élu sous l'opération de cet acte qui sera convaincu par preuve testimoniale d'avoir des habitudes d'intempérance, ou de vivre dans l'immoralité, ou d'avoir accepté un prix de corruption, ou d'être coupable de malhonnêteté, ou de méfait administratif, sera déclaré privé du droit d'agir comme membre du conseil."

Sir JOHN A. MACDONALD: Ce serait un excellent article pour les blancs.

M. BLAKE: Pourquoi exigerions-nous plus de moralité chez nos amis les sauvages que chez nous?

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela pourrait diminuer le nombre des membres de l'opposition.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Nous allons risquer la chose.

Le bill est rapporté.

DEUXIEMES LECTURES.

Les bills suivants sont lus séparément pour la deuxième fois, étudiés en comité et rapportés:—

Bill (n° 36) autorisant une nouvelle avance à la province du Manitoba, pour aider à l'entretien de ses écoles.—(Sir Leonard Tilley.)

Bill (n° 37) établissant le traitement et la subvention à accorder pour les frais de voyage du juge de la cour de comté de Caribou, dans la province de la Colombie-Britannique.—(Sir John A. Macdonald.)

Les bills suivants sont lus pour la deuxième fois et renvoyés à leurs comités respectifs:—

Bill (n° 63) pour consolider certaines compagnies de chemins de fer y mentionnées sous le nom de compagnie de chemin de fer de l'Est du Canada.—(M. Macmaster.)

Bill (n° 72) donnant l'existence légale à la compagnie de chemin de fer de jonction de Guelph.—(M. Innes.)

Bill (n° 94) autorisant la compagnie d'assurance contre le feu la Souveraine à abandonner sa charte et à opérer la liquidation de ses affaires.—(M. Mackenzie.)

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée; et (à 10 heures p.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 28 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET LE POSTE DE HAUT COMMISSAIRE.

M. BLAKE: J'invoque, en me levant, une question de privilège. Hier, en examinant les procédures de la Chambre pour le jour précédent, et en examinant aussi quelques rapports, j'ai découvert que d'après la loi, sir Charles Tupper avait perdu le droit de siéger dans le Parlement du Canada, et j'ai vu qu'il était de mon devoir, après m'être muni de renseignements, d'avertir l'honorable ministre des chemins de fer que je prendrais la plus prochaine occasion de soumettre la chose à la Chambre, et je lui ai écrit la lettre suivante:—

" Mercredi, 27 février 1884.

" CHER MONSIEUR—J'ai eu, cette après-midi, l'occasion d'examiner les documents déposés sur le bureau hier soir, et comme, vu les faits exposés, je suis d'opinion que le siège du représentant de Cumberland se trouve vacant, je prends la liberté de vous avertir que je soumettrai demain la question à la Chambre.

" A vous fidèlement,

" EDWARD BLAKE."

Je pense, M. l'Orateur, que c'est pour nous un devoir impérieux de ne pas perdre un seul instant, vu la situation dans laquelle nous sommes, pour soumettre les faits à la Chambre et pour en appeler à sa décision. S'il est vrai que, il y a plusieurs mois, un ministre de la couronne du Canada, à la demande de ses collègues, accepté un office dont la détention, non-seulement rend son siège vacant, mais le rend lui-même incapable d'être nanti d'un mandat dans la Chambre des communes; si tel est le cas, et si, depuis cette époque, ce ministre a retenu son siège dans le cabinet, je pense que vous conviendrez avec moi,—si nous nous arrêtons à examiner la chose,—que la situation est suffisamment grave. Il n'est pas besoin d'exposer la doctrine constitu-

tionnelle au long sur ce sujet. Je ne donnerai à la Chambre que deux courts extraits pris à notre principale autorité sur la matière ; l'un contient l'opinion de l'auteur et l'autre une citation à l'appui de cette opinion :

Si, comme nous l'avons vu, il n'est pas absolument nécessaire que chaque membre du cabinet occupe un office départemental sous la couronne, l'esprit de la constitution exige que chacun de ceux qui occupent un siège dans le cabinet soit aussi membre de l'une ou de l'autre des Chambres du Parlement, et que personne ne devrait entrer dans le cabinet, ni avoir la permission de continuer d'y siéger, s'il est hors du parlement ; à moins qu'il ne soit probable qu'il soit élu par quelque collègue électoral dans un temps raisonnable.

Voici un des cas cités—

En 1835, lorsque le ministère de sir Robert Peel était à se constituer il a été résolu de donner un siège dans le cabinet à sir George Murray maître général des cérémonies, il devint en conséquence candidat à la représentation d'un comté dans la Chambre des communes, mais il fut défait dans le comté de Perth. Il fut alors convenu entre sir Robert Peel et le duc de Wellington qu'il n'éta t pas à propos et que ce serait établir un mauvais précédent que de le laisser continuer à siéger dans le cabinet. Après son échec à Perth, sir George Murray consentit à se démettre de son office départemental, mais sir Robert Peel lui écrivit en lui recommandant de le retenir. Toutefois, il ajoutait : " J'ai d'autres difficultés concernant le cabinet, et je n'ai pas besoin de dire que c'est seulement et exclusivement à cause du précédent constitutionnel. Le fait qu'un siège du cabinet est détenu par un conseiller responsable de la couronne—lorsque ce conseiller ne siège ni dans la Chambre des lords ni dans la Chambre des communes—est, je crois, extrêmement en dehors de la coutume, sinon sans précédent, dans les temps modernes Naturellement, si vous avez la perspective immédiate de vous faire élire, l'objection ne peut pas tenir." Après cela, sir George cessa de prendre part aux délibérations du cabinet—bien qu'il continuât à demeurer chef du département des cérémonies—jusqu'au changement de ministère.

Je soutiens que s'il est vrai qu'un ministre de la couronne a détenu pendant quelques mois un emploi qui non-seulement rend son siège vacant, mais qui le rend inéligible à siéger dans cette Chambre, la situation est grave, mais si à l'époque de cette nomination, au lieu d'appeler l'attention publique sur les circonstances et les difficultés qui surgissent à propos de la détention d'un siège dans le parlement on l'a détourné de ces difficultés par les déclarations des organes ministériels, déclarations manifestement et nécessairement inspirées, d'après ce que l'on sait de la nature de l'affaire, disant que ces difficultés n'existaient pas, vu qu'aucun traitement n'était attaché à l'emploi, aux termes de l'arrangement pris avec le ministre ; si le public a été trompé par une déclaration de ce genre—et nous avons pu aller aussi loin que là où nous sommes arrivés—au sujet de ces termes et conditions, la situation n'en serait que plus grave. Si, M. l'Orateur, on découvre qu'un ministre a siégé dans cette Chambre alors que son siège est vacant et que son élection est nulle, la situation devient encore plus grave. Si on voit qu'un ministre a présenté des propositions, a présenté des bills, a appelé avec insistance l'attention de la Chambre sur des mesures importantes, a soutenu la politique du ministère, a fulminé des diatribes contre des membres de la Chambre qui ont pu se montrer opposés à ses vues, et leur a dit qu'ils votaient avec répugnance, en se servant à leur adresse d'expressions dont je ne parlerai pas davantage puisqu'elles ont été retirées ; si vous entendez un pareil langage sortir de la bouche d'un ministre qui, bien que ministre de la couronne au moment où il s'en est servi, n'avait pas plus—n'avait pas autant—le droit d'être sur le parquet de la Chambre que le page ou le messager qui se trouve devant moi, et n'avait pas plus le droit de parler à la Chambre et de prendre part à ses délibérations que ce page ou ce messager, je pense que vous conviendrez avec moi que la situation est de la nature la plus grave. Et si ce ministre était si bien conscient de la situation dans laquelle il se trouvait, que bien qu'il ait siégé de jour en jour, bien qu'il ait parlé tous les jours, bien qu'il ait fait des motions tous les jours, cependant, quand le temps est venu de prendre le vote sur les motions qu'il avait présentées, sur les bills qu'il avait déposés, et sur les propositions qu'il avait soumises, il nous a offert ce spectacle ignoble que donne l'homme qui se dérobe au vote, et il a refusé de paraître et d'enregistrer son

M. BLAKE.

vote comme membre de la Chambre des communes, de quels mots vais-je me servir pour décrire une pareille situation.

Je crois que si tel est l'état de l'affaire, vous conviendrez avec moi que non-seulement je suis justifiable d'appeler votre attention, mais qu'après qu'un tel état de choses a été révélé, c'est mon devoir de ne pas laisser échapper un seul instant, avant d'appeler l'attention de la Chambre sur cette affaire, et d'appliquer, autant que la chose est aujourd'hui possible, le remède qui convient. La loi qui se rapporte au droit de siéger dans le Parlement ou à la perte de ce droit, a, de temps à autres été réformée dans le sens d'une restriction plus rigoureuse, et, comme on le trouve aujourd'hui dans notre statut à l'acte voté en 1878, elle édicte, avec certaines exceptions qui ne s'appliquent pas au cas présent, que :

Quiconque acceptera ou occupera une charge, commission ou emploi, d'une nature permanente ou temporaire, au service du gouvernement du Canada, à la nomination de la couronne ou à la nomination de quel qu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, auquel un traitement ou salaire, ou des honoraires, gages, allocations, émoluments ou profits d'aucun genre sont attachés, ne pourra être élu à la Chambre des communes, ni ne pourra y siéger ou voter.

Cela étant le texte de la loi, l'office de haut commissaire du Canada—(L'honorable DAVID MILLS, député élu pour représenter le district électoral de Bothwell, entre en ce moment dans la Chambre et prend son siège). Je me réjouis, M. l'Orateur, de ce que j'ai été interrompu. Je me réjouis en voyant que la grossière injustice perpétrée par le dernier Parlement, a été impuissante, vu ce qui vient d'arriver, à atteindre son but, et que la justice, bien qu'elle ait été longue à se faire attendre, n'a pas complètement fait défaut à mon honorable ami qui vient de prendre place à côté de moi. J'espère que la justice que la population de Bothwell, d'abord, et les tribunaux du pays ensuite ont rendue dans le cas de l'honorable député de Bothwell, sera rendue par cette Chambre à l'ex député de Cumberland. Maintenant, M. l'Orateur, l'acte pourvoyant à la nomination du haut commissaire, décrète que :

" Le gouverneur en conseil pourra, de temps à autre, nommer sous le grand sceau du Canada, un fonctionnaire qui sera appelé " le haut commissaire du Canada " et qui occupera cette charge durant bon plaisir."

Et il décrète que :

" Le haut commissaire recevra un traitement de pas plus de dix mille piastres par année, qui sera payable à même les deniers non affectés formant partie du fonds consolidé de revenu du Canada."

Il est tout à fait évident, d'après cette lecture de l'acte, que vous avez ici un fonctionnaire salarié, nommé par la couronne, aux termes de l'acte du parlement. En sus de ce traitement, une allocation de \$4,000 par année a été votée par le parlement pour subvenir à certains frais incidents, ce qui fait un ensemble de \$14,000 par année comme allocation et traitement attachés à l'emploi. Sir Alexander Galt a été nommé—en réalité sa nomination a précédé en quelque sorte la passation de l'acte—; mais après la passation de l'acte, il a été régulièrement nommé haut commissaire et il a touché le traitement ; et pendant un peu plus d'un an, le gouvernement a payé, à même l'allocation annuelle de \$4,000, le loyer de sa maison, son compte d'éclairage, son compte de combustible, et ses taxes, en sus de quelques autres dépenses, je crois. Mais en mars 1881, ainsi qu'il appert aux documents déposés sur le bureau, on adopta un arrêté du conseil donnant une allocation de \$3,000 à sir A. T. Galt, haut commissaire, pour loyer de maison, combustible, éclairage et taxes, à être pris à même la somme votée annuellement pour ses dépenses incidentes, à partir du 1er avril 1881, de sorte que ce que le gouvernement avait fait jusqu'alors lui-même directement d'après le vote, pour payer cette partie des frais d'existence de sir Alexander Galt, a été par la suite fait par sir Alexander Galt lui-même, qui a dépensé personnellement l'allocation annuelle de \$3,500, dont

il a fait ce qu'il a voulu, et qui, par conséquent était plus un salaire qu'une allocation. Sur cette question il y a eu débat dans le Parlement pendant deux années consécutives. La première année, lorsque l'allocation a été mise dans les prévisions budgétaires, lors du vote au sujet du montant requis pour subvenir aux dépenses incidentes du haut commissaire du Canada, à Londres—\$4,000—j'ai dit :

J'ai une recommandation particulière à faire au sujet de la demande de crédits additionnels. Nous avons plusieurs chapitres, comme, par exemple : " Havres et rivières, Québec, Nouvelle-Ecosse " ; je propose que nous ayons un chapitre séparé, " Galt," aux différents articles.

En réponse à Sir RICHARD CARTWRIGHT,
Sir SAMUEL L. TILLEY dit que cet item était pour payer le loyer de sa maison et autres dépenses incidentes. S'il y a des dépenses de voyage, elles seraient mises dans cet item.

M. BLAKE : De sorte que l'emploi va coûter \$14,000 ?
Sir SAMUEL L. TILLEY : Oui.

Subséquentement, lors du concours sur l'item, le 4 mai 1880, j'ai dit :

M. BLAKE : Je crois que la somme de \$14,000 demandée pour le haut commissaire du Canada à Londres, est excessive. Pareille somme n'est aucunement proportionnée aux ressources du pays. L'ambassadeur américain près la cour de Saint-James ne reçoit que \$17,500, et demande \$14,000 pour notre agent à Londres, c'est, selon moi, dépasser toutes les bornes. Je propose donc en amendement :

Que la dite résolution ne soit pas adoptée, mais qu'il soit résolu que \$10,000 de traitement pour l'agent à Londres, plus \$4,000 par année pour loyer et frais de représentation, en tout \$14,000, constituent une demande excessive.

Sir SAMUEL L. TILLEY : Il a été fort clairement expliqué comment cette nomination économisera au Canada une somme très considérable. A ce propos je ferai observer que le lieutenant-gouverneur d'Ontario reçoit \$10,000 par année, qu'on lui fournit le logement, le combustible et plusieurs autres avantages qui représentent beaucoup plus de \$4,000 par année.

Je crois que le traitement du représentant du Canada à Londres doit bien être au moins égal à celui du lieutenant-gouverneur d'Ontario.

M. BLAKE : Je ne suis nullement disposé à admettre que cet agent mérite un traitement double du vôtre.

Sir SAMUEL L. TILLEY : Cette comparaison ne dit rien, parce qu'on suppose toujours que les ministres canadiens travaillent par patriotisme et non point en vue de considérations pécuniaires. On sait que les gérants de certaines institutions monétaires reçoivent des traitements annuels de \$20,000 à \$25,000. Je crois donc que la somme demandée est comparativement faible, et j'espère que la Chambre ne soutiendra pas la proposition de mon honorable ami.

Et en cela, mais en nulle autre chose, l'honorable monsieur était dans le vrai, car ma proposition a été rejetée. L'année suivante il y a eu un autre débat sur le même sujet, en mars 1881, lorsque la question est revenue devant la Chambre :

Montant requis pour subvenir aux dépenses incidentes du haut commissaire du Canada à Londres..... \$ 4,000

M. BLAKE : Il n'était que naturel qu'un montant un gros fût demandé l'an dernier, vu que l'arrangement était nouveau, et qu'il était nécessaire de pourvoir convenablement à la chose, mais on a dit, je crois, que le montant était à proprement parler une allocation. J'aimerais à savoir si c'est maintenant voté simplement comme allocation ou si c'est un montant dont il faut tenir compte.

Sir LEONARD TILLEY : C'est à proprement parler une allocation.

M. BLAKE : Alors je pense qu'il serait mieux de dire que c'est une allocation dont on n'a pas à tenir compte, plutôt qu'une simple allocation.

L'honorable monsieur qui représentait alors Gloucester (M. Anglin) a prononcé un discours dans lequel il dit :

Il est libéralement payé, car, en sus de son traitement de \$4,000 et de son allocation, je pense qu'on trouvera quelque part dans les crédits une autre somme de \$14,000 pour d'autres dépenses qu'on dit avoir été encourues par lui. Nous avons payé ses frais de voyage en Angleterre à lui et à sa famille.

Sir Leonard Tilley dit :

Si vous mettez 2 pour 100 pour cette opération.....

Ceci était une opération au sujet de l'achat du câble.....

vous avez une autre épargne de \$3,000, qui avec les deux items, ferait plus que couvrir les \$14,000 dépensés durant l'année, pour ne rien dire des autres services qu'il a rendus. De sorte que, bien que jusqu'à présent nous n'ayons pas pu transmettre à notre haut commissaire l'exécution de certains devoirs qui sont accomplis actuellement par notre agent, pendant l'année courante il y aura eu de sauvée dans ces

seules opérations, une somme équivalant à son traitement et les frais incidents dont il a été question. Je suis sûr que l'honorable député de Durham-Ouest sera heureux d'apprendre qu'on a épargné un schelling, un louis, une certaine somme d'argent, pour compenser les \$14,000 dépensés.

Je lis ces passages pour rappeler à la Chambre ce que l'on comprenait qu'était la situation de toute l'affaire en 1880 et 1881. Nous trouvons que les émoluments réels et les profits tirés de cet office sont de \$14,000 par année. On trouve que dans les raisons avancées, on assimile cette position à celle d'un lieutenant-gouverneur d'une province—disons le lieutenant-gouverneur d'Ontario—qui en sus de ses appointements de \$10,000 par année, reçoit, comme l'a dit le ministre des finances, le loyer de sa maison, son combustible et d'autres frais incidents, ce qui lui forme une allocation de plus de \$4,000 par année. On voit que le ministre des finances reconnaît que c'est là à proprement parler une allocation à ajouter au traitement ; et l'on trouve un arrêté du conseil ordonnant de payer \$3,500 au haut commissaire lui-même au lieu de faire faire les dépenses par le gouvernement ; de sorte qu'il peut dépenser cette somme comme il lui plaît, et s'il juge à propos de vivre dans un hôtelierie, ou dans un appartement particulier, il peut le faire, et il peut épargner le loyer de sa maison et d'autres dépenses incidentes. Nul ne peut douter que ce soit là une addition aux émoluments ; et si l'on en doute, qu'on dise en quoi le haut commissaire se serait trouvé plus mal si on ne lui avait accordé ni l'allocation ni les frais incidents. Dans ce cas il aurait eu à payer le loyer de sa maison et les autres dépenses incidentes à même ses \$10,000 par année, de façon à avoir autant de moins que ce qui lui reste grâce à son allocation. Comment sont dépensés les appointements, le revenu ? Eh ! on les dépense pour payer le loyer de la maison, le combustible, l'éclairage, les taxes et autres frais d'existence. Comment le ministre dépense-t-il son traitement ? Une partie en est consacrée au paiement du loyer de sa maison ou de l'intérêt sur le prix d'achat, et à payer l'éclairage, le combustible et les taxes. Si nous allions consentir à accorder une allocation pour faire face à ces frais incidents, nous grossirions d'autant son traitement ; et, quel que soit le nom que vous donniez à la chose, c'est à proprement dire une addition à ses appointements ; mais le statut qui, ainsi que je l'ai dit, a reçu une partie plus assurée chaque année, et qu'on a fait de façon à prévenir la possibilité de recevoir des émoluments d'aucune sorte qui soient compatibles avec l'occupation d'un siège dans le parlement—à part certains cas d'exception—le statut, dis-je, ne se borne pas seulement au traitement ; il dit, " le traitement, les gages, avec allocation, émoluments ou profits d'aucune sorte, permanents ou temporaires ; " et cela couvre naturellement, cette allocation, ces émoluments ou ce profit.

Prenons le cas de Son Excellence le gouverneur général, dont il me sera permis de parler comme le ministre des finances a parlé du cas du lieutenant-gouverneur d'Ontario. Le traitement est, cette année, de \$48,000, et les comptes publics font voir combien est considérable la somme que nous fournissons en sus chaque année pour diverses dépenses personnelles et les frais d'entretien de Rideau Hall, que nous lui fournissons aussi.

Une autre manière d'examiner cette question, c'est de renverser les chiffres et de supposer un moment que le traitement était de \$4,000, et l'allocation de \$10,000, ou bien d'un traitement de \$10,000 et d'une allocation de \$4,000. Lequel de ceux qui examinent la chose peut douter qu'il est ici question d'un emploi dont les émoluments, le profit, les allocations et le salaire se montent à \$14,000 par année. Tel était l'état des choses lorsque sir A. T. Galt était titulaire de la position ; l'opposition critiquait le montant du traitement et de l'allocation, les condamnait et proposait une réduction, disant que \$14,000 étaient trop, et le gouvernement ne soutenait pas que le montant payé

n'était pas \$14,000, mais il soutenait que \$14,000 n'étaient pas trop, mais juste ce qui suffisait. Et la chose est allée ainsi jusqu'à la résignation de sir A. T. Galt et la nomination de sir Charles Tupper. Parmi les papiers déposés se trouve un arrêté du conseil portant la date du 13 mai 1883, et qui est conçu comme suit :

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 30 mai 1883.

Vu le rapport, en date du 30 mai 1883, du très honorable sir John A. Macdonald déclarant qu'il va être nécessaire de nommer un successeur, comme haut commissaire du Canada à Londres, à sir A. T. Galt, dont la résignation aura eu son plein effet le 1er juin 1883, et vu que sir Charles Tupper a complaisamment consenti à se rendre en Angleterre pour remplir les devoirs de la charge sans traitement pour le moment,—

Sir John A. Macdonald recommande de décerner une commission à sir Charles Tupper comme haut commissaire.

Le très honorable premier ministre déclare aussi que les dépenses du haut commissaire seront défrayées de la même manière que les dépenses de sir A. T. Galt.

Le comité adhère à la recommandation du très honorable premier ministre, et le soumet à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé)

JNO. J. McGEE.

Greffier du Conseil privé.

Et cela fut approuvé. De sorte qu'on trouve là la nomination de sir Charles Tupper; et l'arrêté s'occupe de deux choses : le traitement et les allocations. Quant au traitement, il n'y a pas d'absolue renonciation dans cet arrêté du conseil. On ne renonce au traitement que pour le présent, et conformément à cette disposition, on pourrait prendre arrangement pour toucher le traitement en n'importe quel temps.

Et il est excessivement probable—et je crois que c'est l'opinion entretenue—que, dans de pareilles circonstances, un emploi auquel un traitement est attaché, excepté de la façon mentionnée dans l'arrêté du conseil—s'il n'y avait pas autre chose—est un emploi qui entraîne la perte des droits politiques pour celui qui l'a accepté.

Le sentiment qui domine en Angleterre est tellement rigoureux, qu'il s'est traduit par l'application du principe de la loi même à des cas où il n'était pas question de profit, et où il ne s'agissait d'aucune question d'allocation; et l'un des derniers cas qui se soient présentés est celui de 1879, lorsque M. Herbert Gladstone, fils du premier ministre, a accepté, expressément sans traitement, une position de lord du trésor; mais c'était un emploi auquel un traitement était attaché, et, bien qu'il l'ait accepté sans appointements, un nouveau bref a été décerné, et il est retourné devant ces commettants, qui l'ont ré-élu, attendu que c'était un emploi qu'il ne pouvait tenir sans rendre son siège vacant, mais qui ne l'empêchait pas de siéger dans la Chambre après sa ré-élection.

Quoi qu'on dise quant à la question du traitement conditionnel et quant au fait qu'il y a un arrangement par lequel l'honorable monsieur, qui devait toucher le salaire de ministre des chemins de fer, renonce temporairement au traitement—je dis que quoi que l'on puisse dire sur ce point, celui des allocations est clair.

Je vous ai fait voir ce qu'était dans le temps la question des allocations; je vous ai fait voir les votes; je vous ai fait voir l'arrêté du conseil qui y a rapport, la pratique qui y a rapport, et la façon dont les choses ont été faites : Que sir Alexander Galt a reçu les allocations pendant deux ou trois ans, et qu'après que les arrangements eurent été pris avec sir Charles Tupper, on trouve un arrêté du conseil qui déclare expressément que les dépenses doivent être payées de la même manière que celles de sir A. T. Galt.

De sorte qu'il est parfaitement clair que cette partie des émoluments ou allocations attachées à la position était payable à sir Charles Tupper à l'époque où il reçut l'offre de cette position et où il l'accepta. Les faits en découlent, car je trouve dans les documents, que, le 27 août 1883, très peu de temps après sa nomination—il a été nommé en mai, est parti pour l'Angleterre en juin—il a reçu ce qui est portée dans ce mémoire :

M. BLAKE.

Pour l'auditeur général.

Dr. Sir Charles Tupper, haut-commissaire, en compte avec la Banque de Montréal, à Londres.

Crédit accordé par le département des finances.

1883.

27 août. Pour chèque..... £800
£800

LONDRES, 5 sept. 1883.

Ceci est en retour des paiements faits à sir Charles Tupper pour allocation. Il a donc reçu, le 27 août 1883, £800 sterling, ce qui est égal à \$4,000, montant de l'allocation votée pour tout le présent exercice, qui se terminera le 30 juin prochain. Il a reçu, dis-je, dans les deux premiers mois de l'exercice, l'allocation qui devait embrasser toute l'année, et il l'a gardée depuis. Je trouve ce qui suit dans les documents :

Le département des finances en compte avec sir Charles Tupper, haut commissaire du Canada.

Dr. Par montant de billets pour dépenses du haut commissaire placés à mon crédit à la Banque de Montréal, à Londres... £800 0 0

Dr. Pour dépenses payées..... £795 2 4
" Balance en mains..... 4 17 8
£800 0 0

Cela démontre que non-seulement l'honorable monsieur a reçu l'argent, mais qu'il l'a aussi dépensé. Bien que j'aie demandé les détails, on ne les a pas donnés, et cela pour une très bonne raison. Parce que sir Charles Tupper n'a pas donné de détails, et il n'a pas donné de détails pour une très bonne raison, parce que le gouvernement n'avait pas droit de lui en demander; et lui a fait cette allocation en une somme ronde, qu'il avait droit de dépenser comme il lui plairait, et en conséquence, il ne donne pas de détails, mais il dit simplement: J'ai dépensé l'argent. Ce dernier n'a pas été dépensé pour frais de déménagement; et il n'a pas été dépensé en frais de voyages. Il l'a été absolument pour l'objet pour lequel il avait sans doute été accordé; mais il n'a pas été dépensé pour les autres fins dont j'ai parlé, ce qui ressort parfaitement du fait qu'un arrêté du conseil fut passé le 21 septembre 1883, soit un mois après la réception de l'allocation, dans les termes suivants :

LE CONSEIL,
21 septembre 1883.

Sur un mémoire en date du 15 septembre 1883, du ministre des finances, soumettant une communication reçue de sir Charles Tupper, haut commissaire du Canada à Londres, dans laquelle ce dernier déclare que ses frais de déménagement s'élèvent à la somme de \$836, et recommandant que, vu qu'il n'y a pas de fonds sur lesquels ceci peut être payé, il émane, pour ce montant, un mandat spécial de Son Excellence le gouverneur général, en sus des \$4,000 votés pour dépenses contingentes du bureau du haut commissaire à Londres.

Le comité demande qu'il émane un mandat spécial à cet égard.

(Signé)

J. J. McGEE,
G. C. P.

Ainsi nous voyons qu'il a été payé en outre \$836 pour frais de déménagement à Londres. L'état fait aussi mention d'autres sommes considérables qui ont été payées à sir Charles Tupper pour frais de voyages durant son séjour de l'autre côté de l'Atlantique. Par exemple, je trouve ici à la page 5, un compte de £162 13s. 6d., et un autre de £65 sterling. Je crois avoir établi clairement, M. l'Orateur, que sir Charles Tupper a occupé et gardé cette position, recevant dans tous les cas une partie des émoluments attachés à cette place; et, comme je l'ai démontré, c'est un emploi rétribué, un emploi profitable, et les arrangements pris avant de l'accepter, en renonçant au salaire pour le présent seulement, et en faisant des arrangements distincts pour l'autre partie des émoluments, rendent le cas parfaitement clair pour ce qui est de l'arrangement, de l'entente et de l'accablissement, car les émoluments ne sont pas seulement dus,

mais ils ont été réellement payés. Il est parfaitement clair que cet emploi, tel qu'il a été rempli, est un emploi rétribué. Il était ministre des chemins de fer avec un salaire de \$7,000 par année. Il ne pouvait remplir simultanément les fonctions des deux emplois; et pendant qu'il agissait comme haut commissaire il retirait son salaire de ministre des chemins de fer, et \$4,000 par année de cette allocation. Pendant qu'il agissait ici en sa qualité de ministre des chemins de fer, il retirait le salaire attaché à cette fonction, en même temps que cette allocation de \$4,000 par année pour le temps qu'il était ici.

Les termes de la loi anglaise ne sont pas aussi rigoureux que ceux de notre propre loi, mais leur application constitutionnelle à des cas analogues est claire comme le jour. La position de maître des Cinq-Ports était autrefois un emploi fortement rétribué—un salaire considérable y était attaché; cet emploi ne rendait pas inéligible, mais le siège de celui qui l'acceptait devenait vacant. Le salaire fut aboli, mais restaient les forts profits éventuels du droit d'occuper Wardour Castle, et quelques avantages nominaux dans le cas de naufrages et autres de ce genre, qui, je crois, étaient purement nominaux. Mais l'emploi était conféré avec ces divers profits éventuels, et lorsque lord Palmerston l'accepta, il fut décrété qu'un nouveau bref d'élection devait être émis, que son siège était devenu vacant par son acceptation de cet emploi, et il se fit réélire dans sa division de Tiverton. De sorte que d'après la manière ordinaire dont les sièges à la Chambre des communes d'Angleterre étaient rendus vacants, ils n'avaient pas de droit, et je crois qu'ils ne l'ont pas aujourd'hui, de donner leur démission; ils doivent se retirer au moyen de l'acceptation d'un emploi qui les rend inéligibles.

Lorsqu'un membre de la Chambre des communes d'Angleterre accepte l'intendance des districts montagneux, ou la position d'intendant des biens en déshérence de Munster, emplois auxquels il n'est réellement attaché aucun honoraire—personne ne reçoit un chelin pour ces positions—mais l'acceptation de ces emplois a néanmoins pour effet de rendre un siège vacant. Tel est le sens de la loi; le siège devient inévitablement vacant lorsque l'emploi est accepté, bien que les émoluments soient sous forme de profits éventuels, et avec cela d'une valeur nominale.

De fait la loi a été interprétée comme ayant un sens assez étendu pour comprendre le cas d'un membre du parlement qui accepterait la position de procureur général dans une colonie anglaise; car lorsque sir Bryan O'Loughlin a accepté la charge de procureur général dans une des colonies de l'Australie, son salaire étant payé par la couronne en Australie, et à même l'argent public de l'Australie, il fut décidé, et cela par le vote très décisif de 180 contre 11 dans la Chambre des communes, qu'en acceptant cet emploi son siège au parlement était devenu vacant. Les principes de l'interprétation d'une loi de ce genre sont bien établis dans une citation qui est faite dans un cas par le grand auteur constitutionnel, Hallam, qui dit :

Ces restrictions devraient être maintenues rigoureusement et avec un soin jaloux, et, dans les cas douteux, être interprétées selon l'esprit de la constitution, non comme si elles avaient un caractère pénal à l'égard des individus, absurdité à laquelle pourrait quelquefois le ranger l'esprit insouciant et indulgent des temps modernes.

Cette observation a un caractère de la plus grande importance. Elle est d'un caractère si important qu'on ne saurait la graver trop profondément dans l'esprit de la Chambre. Ce n'est pas une loi pénale contre un individu; c'est une loi des plus salutaires pour l'avancement du bien public au moyen de la conservation du grand principe de la pureté et de l'indépendance du parlement; et elle a été faite pour cette circonstance et en vue d'obtenir ce résultat.

Cette question, M. l'Orateur, a été jadis le sujet de plus d'une discussion, et sir Charles Tupper a lui-même exprimé ses vues avec la véhémence, pour ne pas dire la violence,

avec laquelle il parle généralement lorsqu'il est ému. En 1877 il a dit :

A moins qu'on ne veuille que le parlement canadien devienne une lettre morte pour le peuple, il ne convient pas, tant que cette loi existera, que l'Échiquier public serve à faire passer l'argent de ses coffres dans le gousset des membres du parlement du Canada,

Il ajoute :

Ces honorables députés, cependant, vont avoir à retourner devant leurs intelligents électeurs, qui savent et comprennent que quelles que soient les exigences du gouvernement—

Remarquez ces paroles, et appliquez-les au cas actuel.

Qui savent et comprennent que, quelles que soient les exigences du gouvernement, les principes de moralité publique sont d'une importance de beaucoup supérieure aux intérêts d'une administration, quelle que soit la confiance que sous d'autres rapports elle peut mériter.

L'honorable ministre (M. Blake) disait autrefois qu'il ne partageait pas l'opinion du très honorable député de Kingston quant à l'indépendance du Sénat, et il proclamait par son vote et autrement la nécessité de passer une loi qui s'appliquât également à cette branche de la législation. Je crois qu'à ce sujet il a fait une volte-face assez réussie.

Une fois au pouvoir, l'honorable ministre a jugé nécessaire et très convenable de s'assurer les services de membres du Sénat dans certaines circonstances importantes, et de placer entre leurs mains des sommes considérables d'argent public pour couvrir leurs dépenses.

L'honorable monsieur a dit que j'avais essayé, mais sans succès, de placer le Sénat sur un pied d'égalité avec la Chambre des communes, sous le rapport de l'inéligibilité constitutionnelle, et que cela n'ayant pas été fait lorsque mes amis arrivèrent au pouvoir, on avait employé ce pouvoir pour se servir des honorables membres du Sénat dans des circonstances importantes, et pour placer entre les mains des membres du Sénat des sommes considérables de l'argent public pour couvrir leurs dépenses. Il a continué :

L'honorable ministre ne croit plus que l'indépendance du Sénat soit en danger, pourvu que son parti puisse rester au pouvoir, et il ne s'occupe plus de cette question.

Quand il s'est agi de confier à quelqu'un la plus importante mission qui pût être donnée par le gouvernement canadien, celle relative à la négociation d'un traité de réprobité avec les États-Unis, ces honorables messieurs choisirent pour la remplir un membre du Sénat, et si l'on doit en croire les comptes publics, les services de cet honorable monsieur ne furent pas donnés sans que, directement ou indirectement, il eût en sa possession assez d'argent public pour faire face à tous ses besoins.

Et plus récemment encore, qu'a-t-on jugé nécessaire de faire? Quand il s'est agi de la grande exposition américaine à l'occasion du centenaire, quand il a fallu y faire représenter le Canada par des personnages aussi habiles que distingués, c'est encore au Sénat qu'on s'est adressé, et c'est à des sénateurs qu'on a confié des sommes importantes d'argent public pour que le gouvernement du Canada pût être représenté d'une manière efficace et convenable.

Ainsi, vous voyez que le ministre des chemins de fer s'est plaint de ce que la loi n'ayant pas été amendée, le Sénat n'ayant pas été mis sur un pied d'égalité avec cette Chambre sous ce rapport, le gouvernement de mon honorable ami d'York-Est (M. Mackenzie) n'agissait pas bien en nommant des sénateurs, comme il l'a dit, à des positions et à des emplois, et en leur donnant des sommes considérables pour payer libéralement leurs dépenses. Il croyait que cela ne serait pas conforme à la loi, appliquée à un membre du parlement, et qu'ayant réussi à empêcher que ce fût là la loi relativement au Sénat, mon honorable ami était blâmable d'avoir agi conformément à la loi telle qu'elle s'appliquait au Sénat, bien que j'aie raison de croire que feu le sénateur Brown n'avait rien accepté en rapport avec sa mission à Washington. Cette question, M. l'Orateur, fut aussi discutée l'année suivante, à l'occasion de la présentation de l'Acte dont j'ai parlé comme étant le présent acte, à l'effet d'assurer l'indépendance du parlement; et cet acte a donné lieu à beaucoup de discussion. L'honorable ministre actuel a dit :

Pour la première fois on entend ici prôner la doctrine que les droits du parlement sont supérieurs aux droits du peuple, et que chaque fois qu'ils se trouvent en conflit, les droits du parlement doivent l'emporter. Je crois que nous sommes les représentants du peuple, que nous avons été délégués ici pour le représenter, que nous sommes les serviteurs du

peuple, et que quand il y a conflit entre les droits du peuple et les droits du parlement—les droits de leurs représentants—les droits de ces derniers doivent céder le pas aux droits du peuple.

C'est là un principe fondamental de la constitution anglaise, et ce principe doit prédominer dans tous les pays libres et dans tous les parlements. Mais le but de ce bill est d'assurer l'indépendance du parlement, non pas l'indépendance des droits du peuple.

L'honorable monsieur préconisait alors un amendement au bill à l'effet de restreindre les causes qui rendaient inéligible. Il soutenait que le danger contre lequel on devait se mettre en garde ne s'appliquait pas à certaines clauses en vertu desquelles on proposait de rendre inéligibles des personnes au service des gouvernements provinciaux. Il a continué :

A quels dangers, à quels hasards l'influence du parlement est-elle donc exposée ? L'indépendance du parlement doit être protégée contre l'influence due de la couronne ; en d'autres termes, il faut la protéger contre l'influence directe ou indirecte du gouvernement actuel.

Tel est l'objet de cette loi et l'objet d'une loi semblable passée en Angleterre. Le but à atteindre est que les membres du parlement soient de véritables et fidèles représentants du peuple, qu'ils soient indépendants dans leur position de toute influence de la couronne, qu'ils ne soient pas exposés à subir l'influence, l'autorité ou le contrôle de la couronne, et dès que ce principe est soigneusement gardé, dès qu'un membre du parlement ne peut être ni soupçonné ni exposé à subir l'influence de la couronne pour des raisons d'intérêt personnel, dès que l'on a obtenu ce résultat, l'acte ne saurait aller plus loin.

Vient ensuite la grande question que le choix du peuple doit être autant que possible limité. Eh bien ! si l'on examine cet acte et l'ancien, on constatera que l'objet du premier article est d'empêcher toute personne occupant un emploi ou recevant des émoluments de la couronne de devenir membre de cette Chambre. Ces officiers sont à la merci de la couronne ; ils peuvent être démis ; ils peuvent être transférés à des fonctions plus avantageuses ou moins avantageuses, leur promotion ou l'augmentation de leur salaire dépend de la couronne, et aucun membre du parlement ne devrait être dans une telle dépendance.

Il ajoute :—

Ils devraient toujours avoir présent à l'esprit le grand principe de l'indépendance du parlement, et qu'aucune personne qui pourrait se trouver dans la dépendance de la couronne et exposé à être influencée par cette dernière, ne devrait pas être éligible au Parlement.

L'honorable monsieur parla ensuite de la pénalité, comme la Chambre le sait, la pénalité était à cette époque de \$2,000 par jour. On proposa de la réduire à \$200 par jour, alléguant qu'une pénalité aussi considérable tendait à se détruire—tendait à détruire son objet ; qu'elle ne devrait pas être appliquée ; qu'elle excitait des sentiments de pitié, et qu'il était probable qu'une pénalité moindre serait réellement plus efficace. L'honorable monsieur souleva des doutes auxquels je crois, sa conduite actuelle a donné un grand poids. Il dit :—

Le 5e article est assez raisonnable ; il comporte que l'amende de \$2,000 par jour est trop considérable, et qu'on devrait y substituer une somme de \$200. La loi paraît, sans doute, assez raisonnable tout d'abord, et si l'amendement proposé est adopté, cela empêchera tout appel pathétique du genre de celui qui a fait à la dernière session l'honorable ministre de la marine et des pêcheries en faveur de M. l'Orateur, au sujet d'une amende de £60,000.

Mais, pour être efficace, une amende doit pouvoir servir pour toutes fins. Il se peut qu'un vote ait lieu dans lequel le ministère soit soutenu par une voix de majorité seulement, et celui qui sait qu'il a ainsi perdu son mandat pourra courir le risque de donner son vote et de payer \$200. Il ne sera pas, néanmoins, aussi pressé d'agir ainsi s'il lui faut payer \$2,000. On devra tenir compte de cette considération en déterminant le chiffre de l'amende ; personnellement, je ne tiens pas à \$2,000.

M. SMITH (Westmoreland) : Ce député peut être expulsé.

Sir JOHN A. MACDONALD : La loi ne trouve pas cette punition suffisante, et elle veut que la bourse du contrevenant souffre tout aussi bien que sa personne.

Ici, M. l'Orateur, nous avons, suivant moi, le cas d'un ministre de la couronne, qui ne vote pas, il est vrai, comme je l'ai dit, mais qui siège ici, parle, péroré, presse l'adoption de projets de loi depuis le commencement de la session, en dépit de l'amende réduite de \$200 par jour, laquelle s'applique au cas de celui qui siège en Chambre aussi bien que celui qui y vote. M. Plumb dit ensuite :

J'admets que la pénalité imposée par la loi actuelle est excessive, mais, en même temps, on peut dire qu'il n'y a pas d'excuse pour la violation de l'acte et aucune raison pour que la pénalité ne soit pas appli-

M. BLAKE.

quée ; et c'est certainement un faux pas quo de la réduire de manière à ce qu'un homme qui aurait un contrat bien donné fût en état de la payer sans se gêner. A propos de quelque loi très importante, un homme qui aurait un pareil contrat dans sa poche pourrait payer l'amende que l'on propose d'imposer et voter. La réduction de l'amende de \$2,000 à \$200 par jour est un grand tort, et elle montre quel prix l'honorable monsieur qui a présenté ce bill attache à l'indépendance du Parlement : il l'a tarifée à \$200 par jour.

Comme je l'ai dit, je crains que l'on ne se soit trompé ; il se peut que si la pénalité eût été laissée là où elle était, ou maintenue à un chiffre excédant \$200 par jour, nous n'aurions pas été témoins du scandale qui a été infligé au parlement et au pays pendant cette session. Qui va maintenant payer la pénalité ?

Je n'ai pas mêlé à cette question un seul mot relativement à l'incompatibilité de la position ministérielle avec celle de haut commissaire, ni relativement à l'incompatibilité, pour d'autres raisons, de la position de haut commissaire avec celle de membre du parlement. Ces questions sont distinctes ; ce sont des questions de la plus grande importance, que j'ai l'intention de soulever, comme je l'ai dit dans les premiers jours de la session. Ce sont des questions constitutionnelles—des questions de politique—tandis qu'il s'agit ici du mandat de Cumberland, et je n'ai pas l'intention de mêler à cette question un seul mot touchant ces points.

Je crois que ce qui est arrivé démontrera clairement que la pénalité n'est pas suffisante—qu'il aurait fallu qu'elle eût été plus élevée pour prévenir ceci. Je crois que la Chambre verra clairement qu'il y a eu une infraction de la loi ; et eu égard à la conduite du ministre, eu égard à la clarté de la loi, vu l'arrêté du conseil, que j'ai lu, eu égard à l'argent qui a été reçu, eu égard à l'attitude que le ministre a prise depuis le commencement de cette session lorsqu'il s'est agi de voter, je crois que je ne parle pas avec dureté et que je ne manque pas de charité en disant qu'il n'y a pas eu simplement une violation de la loi, mais que cette violation a été commise volontairement, sciemment et d'une manière préméditée. Ceci, M. l'Orateur, n'est pas seulement mal ; c'est une insulte flagrante à cette Chambre. C'est une insulte flagrante à cette Chambre qu'un député, un ministre de la couronne, n'ayant aucun droit de siéger ici, siège sous de faux prétextes, propose des motions, et porte la parole dans cette Chambre. Je crois, M. l'Orateur, que la Chambre conviendra avec moi que cet état de choses ne devrait pas durer davantage ; que la population de Cumberland, qui depuis neuf mois n'est pas représentée au parlement, devrait être mise en position de l'être ; que le parlement devrait être débarrassée de la présence d'un homme qui n'a pas droit de siéger au milieu de nous ; et que cette Chambre devrait prendre une décision prompte et positive. Je propose :

Qu'il appert que la charge de haut commissaire du Canada est une charge au service du gouvernement du Canada, à la nomination de la couronne, à laquelle au traitement, des gages, allocation, émoluments ou profit de quelque nature sont attachés, dans le sens de l'acte pour assurer davantage l'indépendance du parlement.

Qu'il appert qu'en sus du traitement annuel de \$10,000 attaché à la charge de haut commissaire, il a été voté annuellement, depuis la création de la dite charge, une somme de \$4,000, pour couvrir entre autres choses, les frais de loyer, combustible, éclairage et taxes du haut commissaire.

Qu'il appert que le 23 mars 1881, le gouverneur en conseil ordonna qu'au lieu du paiement du loyer, combustible, éclairage et taxes, une allocation de \$3,500 fût donnée à sir Alexander Galt, alors haut commissaire, payable à même le crédit voté annuellement pour ses dépenses contingentes personnelles (constituant la dite somme de \$4,000), à dater du 1er avril 1881.

Qu'il appert que par la suite, pendant que sir Alexander Galt occupait cette charge, la dite allocation fut régulièrement payée.

Qu'il appert que sir Alexander Galt donna sa démission le 1er juin 1883, et que sir Charles Tupper, alors député de Cumberland et ministre des chemins de fer et canaux, fût nommé haut commissaire du Canada à sa place, en conservant la charge et le salaire de \$7,000 par année comme ministre des chemins de fer et canaux ; et l'arrêté du conseil faisant telle nomination, et portant la date du 30 mai 1883 énonce que sir Charles Tupper a bien voulu consentir à se rendre en Angleterre et y remplir les devoirs de la charge pour le présent sans traitement ; et que les dépenses du haut-commissaire seront payées de la même manière que les dépenses de sir Alexander Galt.

Qu'il appert que le dit sir Charles Tupper accepta et retient encore la dite charge de haut commissaire du Canada.

Qu'il appert que le 27 août 1883, le dit sir Charles Tupper, en sa qualité de haut commissaire, reçut du gouvernement du Canada £800 sterling, ou \$3,893.33 sur la dite allocation de \$4,000, soit une fraction de la somme entière votée et payable pour l'exercice courant expirant le 30 juin 1884.

Qu'il appert que le dit paiement est en sus des frais de déplacement du dit sir Charles Tupper, se montant à \$836, et de ses frais de voyage comme haut commissaire.

Que le siège du dit sir Charles Tupper, comme député de Cumberland, est devenu vacant pour ces raisons, avant le commencement de la présente session, et que son élection est devenue nulle et de nul effet.

Que M. l'Orateur adresse son mandat au greffier de la couronne en chancellerie, lui enjoignant d'émettre un nouveau bref pour l'élection d'un membre pour représenter le district électoral du comté de Cumberland dans le présent parlement en remplacement de sir Charles Tupper.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur a dit que ceci est une question de pratique parlementaire, et qu'il séparerait soigneusement la question de l'opportunité de réunir les deux emplois de la question de savoir si sir Charles Tupper avait ou n'avait pas droit à son siège. Il est fâcheux que l'honorable monsieur n'ait pas eu ce principe, cette règle, présent à l'esprit d'un bout à l'autre de son discours. Mais il a profité du moment où il pensait, peut-être, que mon honorable collègue n'était pas capable de répondre pour diriger contre lui une attaque qui ne l'a pas grandi, je crois, dans l'opinion de la majorité des membres de cette Chambre. Je ne suivrai pas son exemple. Je ne ferai pas un retour sur d'autres circonstances, sur d'autres individus, sur d'autres votes, sur d'autres discours, et sur d'autres positions prises par les honorables députés de la gauche, mais je me bornerai strictement à discuter cette question.

Il va sans dire qu'il est impossible à une Chambre comme celle-ci, composée en majorité d'hommes étrangers à la connaissance de la loi, d'arriver sur-le-champ à une conclusion à ce sujet, lorsque cette question est soulevée pour la première fois, et je vais proposer un amendement à cette résolution, conformément à la pratique universelle et uniforme du Parlement, à l'effet qu'elle soit renvoyée au comité des privilèges et élections.

Ce comité consultera toutes les autorités, examinera tous les cas, fera un rapport complet sur cette question, et informera cette Chambre de la conclusion à laquelle il en sera venu; il remplira les fonctions pour lesquelles il a été spécialement choisi; et la Chambre, sur son rapport, et avec des informations complètes, sera en état de décider si mon honorable ami a droit à son siège dans cette enceinte, ou s'il n'a pas ce droit.

L'honorable monsieur a dit que mon honorable ami avait insulté cette Chambre; qu'il avait enfreint les règles du parlement en parlant, en faisant des motions, et en pressant l'adoption de projets importants dans cette Chambre. Tout ce que je dirai, c'est que cette Chambre ne voit pas d'insulte en cela. Cette Chambre sait qu'il n'a pas eu l'intention de l'insulter. Mon honorable ami a été informé qu'il n'avait pas perdu son mandat. Il a été informé qu'il était encore le député de Cumberland, et qu'il avait parfaitement le droit de siéger et de voter; mais la question ayant été soulevée dans la presse, l'honorable monsieur n'a pas voulu voter et ajouter au poids de l'opinion de cette Chambre sur les grandes questions qui lui étaient soumises. L'honorable monsieur a parlé du mal que l'acte concernant l'indépendance du parlement avait pour but de faire disparaître. L'acte concernant l'indépendance du parlement fut passé dans le but d'empêcher le gouvernement du jour d'engager des représentants qui ne font pas partie du gouvernement du jour, qui sont indépendants sous d'autres rapports, à vendre leur indépendance pour un emploi, un bénéfice ou émolument. Ça n'est pas là le cas de mon honorable ami. Il était ministre; c'était un cumul d'emploi. On ne pouvait supposer qu'il corrompait un membre indépendant du parlement ou qu'il l'engageait à vendre ses principes, à sacrifier ses principes, ou à donner son appui au gouvernement pour une promesse d'emploi. En premier lieu, M. l'Orateur, cette question ne tombe pas sous le coup de cet acte; elle

ne se rapporte en aucune manière au mal que cet acte était destiné à faire disparaître.

L'honorable monsieur a emprunté une citation à l'ouvrage constitutionnel de M. Todd sur la loi parlementaire. L'honorable monsieur sait que cette autorité est toujours accueillie avec respect dans cette Chambre, et j'ai précisé ici une lettre écrite par M. Todd, et que je me propose de soumettre au comité, si la Chambre renvoie à ce dernier la question pour y être discutée. Il dit dans cette lettre:

Mais, d'un autre côté, la pratique anglaise reconnaît clairement le droit à son mandat d'un député placé dans de pareilles circonstances, comme l'indiquent les précédents qui suivent.

Il cite une série de précédents à l'effet que le mandat n'est en aucune manière devenu vacant. C'était là l'opinion de M. Todd appliquée au cas de mon honorable ami le ministre des chemins de fer.

M. BLAKE: D'après la pratique anglaise.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je sais parfaitement que c'est d'après la pratique anglaise; mais l'honorable monsieur a commencé par parler de la pratique anglaise et par citer des cas qui se sont produits en Angleterre.

M. BLAKE: J'ai dit que notre loi était plus rigoureuse.

Sir JOHN A. MACDONALD: Ne m'interrompez pas, je vous en prie. L'honorable monsieur a lu un arrêté du conseil qui déclarait que sir Charles Tupper avait bien voulu consentir à agir comme haut commissaire pour le présent, et, comme de raison, il a dit que cela était entendu, et qu'après que le présent ne serait plus et que l'avenir aurait remplacé le présent, on ferait quelque arrangement pour lui payer un salaire. Nous nous rappelons tous, M. l'Orateur, les circonstances dans lesquelles sir Charles Tupper est allé en Angleterre, l'année dernière. Il était abattu par un excès de travail, et forcé de cesser d'assister aux séances de cette Chambre près d'un mois avant la fin de la session. Sa santé était si ébranlée et tellement en danger qu'il croyait qu'il était obligé d'abandonner sa position dans le gouvernement.

Ses collègues, se trouvant en cela d'accord, j'en suis sûr, avec l'opinion de la majorité des membres de cette Chambre, croyaient que ce serait une grande perte pour le gouvernement, comme c'en serait une pour n'importe quel gouvernement, que de perdre les services d'un ministre aussi capable et d'un administrateur aussi habile que l'est sir Charles Tupper, et, M. l'Orateur, j'ai personnellement insisté auprès de l'honorable monsieur pour l'engager à aller en Angleterre. Je l'ai engagé à prendre le repos qu'il avait gagné et que l'état de sa santé exigeait, dans l'espoir et la croyance—croyance que, je suis heureux de le dire, les faits ont justifiée—qu'un repos de ses labeurs, un changement de climat et un changement de travaux, lui rendraient la santé dont ses amis sont heureux et fiers de le voir jouir maintenant. C'est ce qu'il a fait, M. l'Orateur; il est allé en Angleterre, et il y est allé avec l'entente et à la condition expresse que durant son séjour en Angleterre et pendant qu'il agirait comme haut commissaire, il ne recevrait aucun salaire. Cette condition fut incluse dans l'arrêté du conseil. L'honorable monsieur dit que, bien que ceci fût dans l'arrêté du conseil, on n'en avait pas fait une condition, mais que c'était une simple déclaration. Mais j'ai ici la commission décernée par lord Lorne, sous le grand sceau du Canada, dans laquelle il est dit:

Sachez maintenant qu'ayant une confiance spéciale dans votre loyauté etc., nous vous nommons et constituons par les présentes, vous, sir Charles Tupper, chevalier, haut commissaire du Canada à partir du premier jour de juin prochain, aux lieux et place de sir Alexander Tilloch Galt, chevalier, dont la résignation comptera de ce jour, pour que vous, sir Charles Tupper, chevalier, occupiez et exerciez la dite charge, sans salaire, mais cependant avec tous les devoirs, pouvoirs, droits et avantages appartenant à la dite charge.

De sorte que, M. l'Orateur, il ne devait pas avoir de salaire. Il y avait la condition de la charge, la condition de ses fonctions et le droit en vertu duquel il jouissait de l'exercice des fonctions de haut commissaire. Leur argument est celui-ci : Ah ! mais il y a des émoluments, il y a des dépenses ou des allocations ; et l'honorable monsieur a soutenu que le mot "allocations" devait s'appliquer au cas de mon honorable ami, parce que le loyer et les autres dépenses devraient être payés. Le sens de la loi est que toute personne, recevant un salaire ou quoi que ce soit à la place d'un salaire—

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui, à la place d'un salaire ; voilà la loi. Nous nous rappelons quand la loi fut modifiée, et dans quelle occasion. On disait qu'un homme pouvait ne pas recevoir un salaire, mais avoir une charge comme celle de greffier, donnant des émoluments sous forme d'honoraires, au lieu d'un salaire.

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est là le sens juste de la loi ; mais nous savons parfaitement que des dépenses, simplement comme dépenses, des allocations sous forme de dépenses, ou des dépenses qui seront appelées allocations, ne sont rien autre chose. Nous savons que notre loi a été passée dans le but de répondre aux mêmes besoins pour lesquels les diverses lois ont été passées en Angleterre, afin d'empêcher les députés qui étaient de simples parasites du gouvernement, dans le but d'en recevoir des émoluments, de siéger en parlement et d'affecter d'être indépendants lorsqu'ils n'avaient pas d'indépendance.

L'honorable monsieur soulève une autre question assez juste, et s'il s'était borné au point légal, personne ne s'y serait objecté. Il dit que notre loi est plus rigoureuse que la loi anglaise. Cela se peut, et c'est un argument qui peut être employé avec raison, bien que je n'en voie pas la force. Il dit que, par une interprétation stricte de notre loi, un député pourrait perdre son mandat au Canada, lorsqu'il le conserverait en Angleterre. C'est un argument qu'il est raisonnable de discuter, et que je suis prêt à discuter avec lui devant le comité des privilèges et élections ; mais nous avons passé cette loi pour la même raison qui a fait passer des lois en Angleterre, et le parlement du Canada n'avait pas d'autre désir, pas d'autre intention, j'en suis sûr, que de suivre le précédent judiciaire et louable établi en Angleterre, à l'effet de protéger l'indépendance du parlement en légiférant dans le même esprit et dans le même sens. Nous savons, M. l'Orateur, qu'en Angleterre il ne pourrait y avoir aucune objection à cela. En Angleterre, on ne regarderait pas comme une objection le fait qu'un membre du parlement aurait accepté une nomination de la couronne, pourvu qu'il ne reçût aucun avantage pécuniaire, que ses revenus, ses ressources, ses moyens ne fussent pas augmentés par ce moyen ; bien que ses dépenses pussent être payées. Lorsque M. Gladstone, premier ministre du présent gouvernement, était membre indépendant du parlement, en opposition à lord Beaconsfield, il accepta la charge de haut commissaire aux Iles Ioniennes. Il se rendit à son poste à bord du navire de la reine, habita le palais, l'occupa en sa qualité de haut commissaire, toutes ces dépenses énormes furent payées pendant qu'il fut occupé dans ces îles à régler la question de savoir si les Iles Ioniennes resteraient sous le protectorat de l'Angleterre ou seraient annexées au royaume de la Grèce,—et aucun député ministériel ne pensa qu'il insultait le parlement en acceptant de fortes allocations, d'énormes allocations. Aucun député ne pensa qu'il pouvait attaquer un adversaire, en parlant de lui d'une manière offensante, ou en soulevant la question.

L'indépendance de M. Gladstone était connue, ses dépenses étaient payées, et il avait un titre presque identique à celui que prit mon honorable ami lorsqu'il alla en Angleterre.

Sir JOHN A. MACDONALD.

Il était lord haut commissaire ; mon honorable ami est haut commissaire. Les dépenses de M. Gladstone étaient payées ; celles de mon honorable ami le seront. Mais personne n'a cru un seul moment que mon Gladstone violait l'indépendance du parlement, ou qu'il insultait le parlement. Personne n'a jamais cru cela. Il était réservé à l'honorable monsieur de lancer une accusation dans cette Chambre contre un homme d'un rang égal au sien, et qu'il craint beaucoup ; et, M. l'Orateur, nous voyons que le chef actuel de l'opposition en Angleterre, sir Stafford Northcote, a accepté de M. Gladstone une commission de lord haut commissaire à Washington. Et j'y étais. Je n'ai pas perdu mon siège ici, car j'ose dire que l'on aurait soulevé cette question à mon sujet, que je sacrifiais mon indépendance en demandant au gouverneur général de me laisser aller à Washington en mission impériale.

L'Angleterre a payé mes dépenses, et en conséquence je ne pouvais perdre mon siège — et Dieu sait que j'ai été assez attaqué sans cela. M. l'Orateur, regardons les comptes publics de l'Angleterre relativement aux dépenses du lord commissaire à Washington. Cette commission coûte des dizaines de mille louis. Sir Stafford Northcote n'était pas censé avoir perdu le droit à son siège, avoir perdu son indépendance, ni avoir commis la moindre infraction aux grands principes constitutionnels, en allant à Washington et en retournant ensuite en Angleterre pour y siéger durant tout le parlement. Personne n'a jamais songé à lui reprocher d'avoir fait quelque chose d'inconvenant. Eh bien ! M. l'Orateur, il y a une autre question — mon honorable ami était non-seulement membre du parlement, mais en même temps membre du gouvernement. Il n'y a pas de point plus clair qu'un simple cumul d'emplois chez un ministre, tel qu'exposé par feu M. Todd.

M. BLAKE : Des emplois donnant qualité.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur dit : Supposons qu'aucun ministre ou membre du parlement d'Angleterre eût accepté la charge de chancelier de l'Échiquier, n'aurait-il pas perdu son siège ? Oui, M. l'Orateur, il l'aurait perdu. Tout membre du parlement aurait perdu son siège ; mais si le premier lord du Trésor, un membre du gouvernement, accepte le double emploi de chancelier de l'Échiquier en même temps il ne perd pas son siège, c'est un cumul d'emplois. Il garde son siège. M. Gladstone était premier lord du Trésor et était chancelier de l'Échiquier en même temps ; il a abandonné cette charge et M. Childers est chancelier de l'Échiquier. Si M. Childers résignait et si M. Gladstone jugeait à propos de l'accepter de nouveau, il ne perdrait pas son siège pour cela, il reprendrait le double emploi, mais il conserverait son siège.

M. MACKENZIE : M. Gladstone a accepté les deux charges lorsqu'il est arrivé au pouvoir.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cela peut ou ne peut pas être le cas. Je vais lire à ce sujet.

En 1809, lorsque M. Percival, chancelier de l'Échiquier dans l'administration Portland, a été chargé par le roi (lors de la résignation du duc Portland) de former un nouveau ministère, il a pris pour lui-même la charge de premier lord du Trésor en sus de celle de chancelier de l'Échiquier. Désirant savoir si cet acte nécessitait sa réélection, il consulta l'Orateur de la Chambre des communes, le lord chancelier et les officiers en loi de la couronne. Tous ces messieurs s'accordèrent à dire que le siège de M. Percival n'était pas vacant. (Voir Walpole, vie de Percival, vol. 2, p. 52).

Le mémoire continue comme suit :

Il est vrai qu'en 1861, lord Palmerston, alors premier lord du Trésor, a laissé son siège vacant et s'est présenté pour être réélu après avoir accepté de la couronne la préfecture de lord des Cinq-Ports (voir Ashley, vie de lord Palmerston, vol. 2, p. 207). Mais il semblerait que cela a été un procédé inutile et superflu, car en août 1873, un cas semblable à celui de M. Percival a eu lieu. M. Gladstone, étant alors premier lord du Trésor, a assumé en sus de cette charge celle de chancelier de l'Échiquier. Quelques personnes prétendaient que dans ces circonstances la loi exigeait qu'il se présentât de nouveau pour être réélu ; mais les conseillers en loi de la couronne représentèrent fort à propos à M. Glad-

stone que cette formalité n'était pas nécessaire, vu qu'un changement d'emploi et un cumul d'emplois de la part d'un ministre sont identiques en principe. En conséquence, M. Gladstone ne quitta pas son siège. (Voir le *Law-Times*, vol. 56, p. 246.)

De fait, il n'y a pas de différence entre un pareil procédé et le fait de conserver son siège après que le parlement aurait décidé d'augmenter le salaire attaché à l'emploi occupé par un ministre de la couronne.

Voilà le principe. Maintenant lorsque notre salaire a été élevé en 1873, de \$5,000 à \$7,000, nous n'avons pas quitté nos sièges, et l'addition d'une autre charge, est tout simplement un cumul d'emplois avec ou sans augmentation de salaire, suivant le cas. Maintenant, M. l'Orateur, sur ces deux points—d'abord, que mon honorable ami n'a pas abandonné son siège, et en second lieu, qu'en outre de son titre de membre du Parlement, il était ministre de la couronne,—sur ces deux points, d'après toutes les autorités, son siège n'est nullement vacant. C'était un cumul d'emplois, et il n'était pas sujet à l'imputation de s'être corrompu lui-même.

M. l'Orateur, je ne me propose pas de faire un discours élaboré sur ces questions. Comme vous pouvez le voir, d'après la manière dont l'honorable député a ouvert la discussion et la réponse imparfaite que je lui ai donnée—sur-le-champ—la seule nouvelle que j'avais eue de l'intention de l'honorable député de faire une motion à cet effet, je l'avais eue juste avant que d'entrer en cette Chambre—la Chambre peut voir que le cas offre un grand nombre de points à étudier, et ouvre une question très large. En conséquence, je propose l'amendement suivant : Que tous les mots après le mot " propose," dans la dite motion, soient retranchés et remplacés par les suivants :

" Que la question de savoir si sir Charles Tupper est actuellement membre pour Cumberland, ou si son siège est vacant, soit référée au comité des privilèges et élections."

M. CAMERON (Huron) : Je ne crois pas que l'honorable premier ministre ait aucune bonne raison de se plaindre de la manière dont mon honorable ami de Durham-Ouest a fait sa proposition. Je ne crois pas qu'on se soit servi inutilement de paroles dures relativement à la position extraordinaire et anormale que l'honorable ministre des chemins de fer a occupée en cette Chambre depuis six semaines. Maintenant, l'honorable premier ministre nous dit que le ministre des chemins de fer a été informé que l'acceptation de la charge de délégué résidant à Londres ne rend pas son siège vacant en parlement, bien qu'il y ait eu certains émoluments d'attachés à cet emploi. Maintenant, ou je me trompe fort ou l'honorable ministre des chemins de fer lui-même a déclaré à la dernière session du parlement, que l'acceptation de sa part des fonctions de haut commissaire aurait nécessairement pour effet de rendre son siège vacant.

Dans tous les cas, je sais que vers l'époque où l'ex-député de Cumberland a été nommé à cette position distinguée, quelques-uns des organes du gouvernement ont donné à entendre au public que l'acceptation de la charge de haut commissaire par le député de Cumberland, alors ministre des chemins de fer, aurait nécessairement pour effet de rendre son siège vacant, et il a été affirmé particulièrement et affirmé très distinctement, que cet honorable monsieur ne reprendrait pas l'exercice de ses devoirs en parlement; qu'ayant accepté cette charge son siège devait nécessairement devenir vacant, et qu'il y aurait une nouvelle élection dans Cumberland. Maintenant, l'honorable monsieur a cité l'opinion de M. Todd à ce sujet. Naturellement, nous avons tous le plus grand respect pour les opinions de M. Todd sur les questions de droit constitutionnel et d'usage constitutionnel. Mais pour que cette opinion eût valu quelque chose, il eût été nécessaire de savoir exactement quelles étaient les propositions soumises à M. Todd.

A-t-on mis M. Todd au courant de tous les faits relatifs à cette transaction? M. Todd savait-il que le gouvernement avait l'intention de donner au haut commissaire une allo-

cation de \$4,000 par année, allocation qui était donnée autrefois à sir Alexander Galt? Et d'ailleurs, avant de nous faire une opinion quant à la valeur que l'on doit attacher aux vues de M. Todd, il nous faudrait voir ce que c'est réellement que cette opinion. Je ne l'ai pas vue. Je ne l'ai pas entendu lire en entier. Je ne sais pas quelle est la fondation, quels sont les faits sur lesquels il s'est appuyé pour donner cette opinion; et jusqu'à ce que ces questions soient soumises, la Chambre n'est pas dans une position telle que l'on puisse lui demander d'agir d'après l'opinion de M. Todd, quel que soit le respect que nous puissions avoir pour les vues de M. Todd relativement aux questions constitutionnelles.

Nous savons tous que durant la dernière session du parlement, le ministre des chemins de fer ne jouissait pas d'une santé très robuste. L'honorable monsieur (sir John A. Macdonald) nous a dit que c'était à sa demande répétée que l'honorable ministre des chemins de fer avait accepté cette position, parce que son état de santé inspirait de graves inquiétudes à ses amis, et qu'il a fait la traversée pour recouvrer la santé. Mais c'était un mode extraordinaire d'aider sir Charles Tupper à recouvrer la santé, que de le nommer à une position éminente entraînant des devoirs ardues et des responsabilités très graves, et de lui laisser en même temps la position responsable de ministre des chemins de fer. Il était non-seulement ministre des chemins de fer prétendant remplir tous les devoirs relatifs à cet emploi, mais il était de plus, haut commissaire, et censé remplir les devoirs relatifs à cette position si éminente.

L'honorable monsieur demande à la Chambre de croire que l'honorable ministre des chemins de fer s'est rendu en Angleterre pour sa santé, lorsque de fait on lui a donné un surcroît de travail. Je ne puis comprendre que ce soit là la raison pour laquelle l'honorable monsieur (sir Charles Tupper) a été nommé à la position de haut commissaire. L'honorable monsieur nous a dit que le ministre des chemins de fer a été nommé à cette charge sans traitement. J'ai l'intention de démontrer dans un instant que cela ne tire pas à conséquence en tant qu'il s'agit du droit du ministre de siéger en parlement, qu'il ait accepté ou non les \$10,000 de salaire attachés à cette charge. L'honorable monsieur a lu une partie de la commission nommant sir Charles haut commissaire. Je ne désire pas une meilleure preuve que celle que l'honorable monsieur lui-même a fournie au parlement, pour prouver que son siège est vacant. Il est vrai que sir Charles Tupper a accepté la position sans le traitement attaché à la charge, mais il l'a acceptée avec tous les avantages et privilèges, allocations et émoluments, et tous les profits et le casuel relatifs à cette charge.

Il me semble que d'après la lettre de la loi que nous discutons actuellement, à la lumière de la commission qui a été produite, cette loi rend son siège vacant, qu'il ait accepté ou non le salaire attaché à cette charge.

L'honorable chef du gouvernement nous a dit aussi que les allocations attachés à cette charge ou qui s'y rapportent ne tiennent pas lieu de salaire; qu'elles sont ordinairement accordées en Angleterre aux hommes d'Etat qui remplissent des fonctions importantes à l'étranger, et qu'elles n'ont pas du tout pour effet de déqualifier le député qui les accepte. L'honorable monsieur se souviendra parfaitement de l'ancienne loi; la loi de 1868 contenait la disposition suivante :

« Nulle personne occupant une charge, commission ou emploi dans le service du gouvernement du Canada, emploi dont le titulaire sera nommé par la couronne et auquel un salaire annuel ou des honoraires, allocations ou émoluments au lieu d'un salaire.

Est-ce là la loi actuelle? Non la loi a été modifiée depuis. Et pourquoi? Parce qu'on a constaté dans plus d'un cas, qu'en pratique l'on trouvait constamment moyen d'é luder cet article de la loi de 1868, et en conséquence on a cru qu'il était important de ne donner au gouvernement du jour aucune chance d'employer, soit à salaire ou autrement, aucune personne ayant un siège au parlement. Cette loi a

été modifiée pour une raison quelconque. Elle a été modifiée en 1871 par l'honorable monsieur lui-même. Pourquoi l'a-t-il modifiée ? Si la loi était juste comme l'honorable monsieur le dit maintenant, pourquoi a-t-on modifié la loi de 1868 ! Pourquoi, en 1871, l'honorable monsieur a-t-il fait adopter l'acte en question ? Voyons ce que dit la loi :

“ Nulle personne acceptant ou occupant une charge, commission ou emploi permanent ou temporaire au service du gouvernement du Canada, emploi dont le titulaire sera nommé par la couronne et auquel un salaire annuel ou des honoraires, allocations, émoluments ou profits d'aucune sorte ou montant quelconque est attaché, ne sera éligible comme membre de la Chambre des communes, et ne pourra ni siéger ni voter dans la dite Chambre pendant tout le temps qu'il occupera telle charge, commission ou emploi.”

Vous observerez, M. l'Orateur, que l'ancien statut décrétait tout simplement qu'aucune personne recevant un salaire ou toute chose à la place d'un salaire, ne pourrait être nommée à un emploi dépendant de la couronne et occuper en même temps un siège au parlement. La loi est aujourd'hui beaucoup plus large, plus explicite et plus complète qu'elle ne l'était en 1863, alors que l'ancien statut était en vigueur. Elle décrète maintenant qu'aucun membre du parlement ne sera nommé à une position dépendant de la couronne à laquelle un salaire, ou des honoraires, ou des émoluments, ou une allocation, ou aucun profit d'aucune sorte est attaché. L'honorable monsieur prétendra-t-il que les \$4,000 par année qui constituent le montant de l'allocation faite par le parlement au haut commissaire, ne sont ni une allocation, ni un émoulement, ni un profit dans l'esprit de la loi ? A moins que l'honorable monsieur ne puisse soutenir cela, et c'est la loi que je viens de lire, il ne peut dire que l'honorable député de Cumberland a le droit de siéger en parlement. L'honorable monsieur a parlé de plusieurs cas en Angleterre, où un ministre de la couronne a été nommé à une position semblable, avec des allocations, et il n'a pas abandonné son siège ; mais, dans chacun de ces cas, l'individu avait de par la loi le droit de remplir sa charge et de siéger en parlement en même temps. L'honorable monsieur soutiendra-t-il qu'il peut nommer un ministre de la couronne percepteur des douanes ? L'honorable monsieur peut-il dire que sir Charles Tupper peut recevoir les émoluments et les allocations attachés à cette charge et siéger ici en même temps ? Je dis que cela ne peut être fait.

Le premier ministre dit que c'est une question compliquée, une question difficile, une question de droit et de fait, et qui demande à être étudiée. Ce n'est pas une simple question facile à résoudre, et en conséquence il désire qu'elle soit renvoyée au comité des privilèges et élections. L'honorable monsieur n'a pas toujours été de cette opinion. A mon esprit, c'est une question parfaitement claire, et il ne peut y avoir de doute au sujet de l'interprétation de la loi relative à la question dont il s'agit.

Si l'honorable monsieur était appelé à donner son opinion comme avocat sur l'interprétation du statut de 1878, il n'éprouverait aucun doute à ce sujet. A mon sens, M. l'Orateur, c'est un cas aussi clair, et peut-être plus clair que l'était la position d'un membre du dernier parlement du Canada, en 1877, dans l'opinion du premier ministre. Pendant cette session, une motion fut faite pour renvoyer le cas d'un membre du parlement au comité des privilèges et élections, pour la raison qu'il avait une entreprise du gouvernement. Cette proposition eût pour effet d'indigner l'honorable monsieur. Il prétendait que la loi était parfaitement claire, que la responsabilité reposait sur le gouvernement et que le gouvernement devait régler promptement la question. Il était, disait-il, responsable au parlement et au pays pour la manière dont les lois étaient administrées, et que le gouvernement, sachant comme il devait le savoir, que le député en question avait perdu le droit à son siège en acceptant une entreprise de la part du gouvernement ; il était du devoir de ce dernier de déclarer le siège vacant et d'ordonner l'émission d'un bref pour une nouvelle élection ;

M. CAMERON (Huron)

et l'honorable député protestait contre le renvoi de la question au comité des privilèges et élections.

C'était là la position que prenait alors l'honorable monsieur, et s'il veut relire ce qu'il disait en 1877 lors d'un débat sur cette question, il pourra constater que ce que j'ai dit est absolument exact. Maintenant, dans le cas actuel, il me semble que la loi est parfaitement claire. Je ne vois pas comment il peut y avoir possibilité de douter sur le sens qu'on doit lui donner. Les faits sont évidents ; il n'y a pas de mystère, pas de complication, à moins que l'honorable monsieur ne puisse nous donner quelque interprétation mystérieuse et inouïe du statut qui déclare qu'il est illégal pour les députés occupant une emploi qui leur rapporte un salaire ou des émoluments, de conserver leurs sièges en parlement. Le député de Cumberland a été nommé haut commissaire pendant qu'il était ministre des chemins de fer, d'après les dispositions du statut dont mon honorable ami de Durham-Ouest a parlé.

Maintenant, il est vrai que par la commission qui le nomme, et en même temps par l'ordre en conseil, la charge lui est confiée sans le salaire, mais avec tous les avantages qui en découlent. Il y a là évidemment une tentative préconçue, préméditée, d'éluder la loi de la part du premier ministre, qui, à partir du moment où il a conseillé à son collègue d'accepter la charge, voulait qu'il fût non-seulement ministre des chemins de fer, mais de plus, haut commissaire, avec toutes les allocations et le casuel attaché à cette charge, et qu'il occupât en même temps son siège en parlement. C'était là l'intention et le but, autrement il eût été inutile de déclarer dans l'ordre en conseil et dans la commission que la charge serait acceptée sans le salaire.

Nous voyons ainsi comment la loi peut être éludée, comment on peut s'en moquer, si l'honorable monsieur peut nommer n'importe quel membre du gouvernement à la position la plus élevée et la plus responsable qu'il y ait dans le service du gouvernement, et lui permettre en même temps d'occuper son siège dans le parlement. Supposons que le salaire attaché à cette charge soit de \$1,000 ou même de \$100, et que le casuel, les allocations, émoluments et profits soient de \$10,000, le titulaire pourrait facilement dire : “ J'accepte la charge sans le salaire, mais j'insiste sur mon “ allocation ” de \$10,000 ; il recevrait alors tout ce à quoi il aurait droit s'il eût été nommé avec le plein salaire mentionné dans la commission, et pourrait ainsi éluder la loi. Tout ce que l'honorable monsieur a à faire, c'est de changer la loi, porter le salaire à \$1,000 et les émoluments à \$10,000 ou \$15,000, par exemple, et le ministre des chemins de fer peut garder cette charge et rester en parlement aussi longtemps qu'il le voudra. Maintenant, cela vaut la peine d'attirer l'attention de la Chambre pour un instant sur la teneur du statut de 1880, autorisant la nomination d'un haut commissaire en Angleterre. Voici les mots :

Le haut commissaire recevra un salaire de pas plus de \$10,000 par année, et ce montant sera payé à même les deniers non appropriés formant partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

Maintenant vous voyez qu'en vertu d'un acte du parlement un salaire de \$10,000 est attaché à cette charge.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non.

M. CAMERON : Oui, le haut commissaire recevra un salaire de \$10,000.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non.

M. CAMERON : Oui, c'est là le salaire qui, aux termes de l'acte, est attaché à cette charge, et il est impossible de l'interpréter autrement.

Sir JOHN A. MACDONALD : Un salaire n'excédant pas \$10,000.

M. CAMERON : Cela n'affecte pas la question. Je m'occupe peu de savoir si par un arrêté du conseil l'honorable monsieur porte le salaire à \$5,000 ou \$15,000. Ce qu'il me

dis, c'est que le salaire est attaché à la charge de haut commissaire, et le gouvernement n'a pas le pouvoir par un arrêté du conseil de priver le titulaire du traitement qui y est attaché. Je pose comme principe en droit, et je défie l'honorable monsieur de me contredire, qu'en dépit de l'arrêté du conseil, l'honorable député de Cumberland pourrait, s'il le voulait, intenter une action demain contre le gouvernement pour recouvrer les \$10,000, et il n'y a pas un tribunal en Canada qui ne lui donnerait pas un verdict pour \$10,000. Demain, l'honorable député pourrait recevoir une autre commission le nommant de nouveau à cette charge et il peut, en vertu de cette commission recevoir en entier le salaire de \$10,000. Je dirai plus : S'il arrivait un temps où le parlement et le pays seraient malheureusement privés de ses services comme représentant en cette Chambre, il pourrait intenter une action contre le gouvernement et recouvrer le plein montant des \$10,000 de salaire attaché à la position de haut commissaire. Maintenant, si vous consultez l'acte concernant la déqualification vous y trouverez ce qui suit :—

Nulle personne acceptant ou occupant aucune charge, commission ou emploi, permanent ou temporaire, au service du gouvernement du Canada et dont le titulaire est nommé par la couronne, ou par aucun des officiers du gouvernement du Canada, auquel dit emploi est attaché quelque salaire, gages, allocations, émoluments, ou profit de quelque sorte, ne sera éligible comme membre de la Chambre des communes, etc.

Maintenant, je prétends que le salaire est attaché à cette charge, et je dis que du moment que vous admettez cette proposition, l'autre doit suivre naturellement. Le salaire était attaché à la charge, et l'honorable monsieur ayant accepté la charge, il a droit au salaire et perd naturellement son siège. Mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'aller jusque-là pour démontrer que l'honorable monsieur n'a plus le droit d'occuper son siège. Nous avons ici le mot "allocations." Quel est le sens de ce mot ? Veut-il dire salaire ? Non, car s'il voulait dire cela il n'y aurait aucune nécessité à l'employer. L'honorable monsieur qui a passé l'acte de 1871, d'où est tirée cette clause, a dû attacher quelque sens différent au mot "allocation" ou au mot "émolument" ou "profit." Chacun de ces mots comporte une signification et un sens différent.

Maintenant, voyons quel est le sens du mot allocation, car s'il peut être démontré que le ministre des chemins de fer a reçu quelque "allocation," et que cette allocation ait un sens différent du mot "salaire," il est déqualifié en vertu de l'acte. Worcester dit que le mot veut dire : "ce qui est alloué pour dépenses et entretien." Maintenant, pourquoi l'honorable monsieur reçoit-il cet argent, sinon dans le but de pourvoir à ses propres dépenses et à celles de sa famille de l'autre côté de l'Atlantique ; et s'il est ainsi cela tombe sous le coup de la loi. Worcester donne une autre acception : "une portion limitée de nourriture et de boisson. Naturellement, £800 sterling représentent une portion très considérable de nourriture et de boisson ; mais il y a encore une autre acception : "quelque chose d'accordé comme compensation." Il donne une autre définition, il dit qu'une allocation est gratuite et peut être payée sous n'importe quelle forme.

C'est précisément le cas actuel. Je ne me rappelle pas en ce moment s'il y a une loi statutaire fixant le montant exact que devrait recevoir le haut commissaire sous forme "d'allocation." Je crois comprendre que cela est laissé entièrement à la discrétion du parlement ; c'est une simple gratification, quelque chose de donné dans le but de maintenir la position. Elle est donnée chaque année par le parlement, avec la sanction des ministres de la couronne, d'après leur avis et sous leur responsabilité et comme cela est donné par le parlement et reçu par le haut commissaire, je dis que l'honorable monsieur s'est mis sous le coup de l'acte concernant la déqualification, et cela hors de tout doute raisonnable.

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable monsieur a reçu £800 sterling peu de temps après sa nomination. Qu'a-t-il

fait de cet argent ? Cette somme lui a-t-elle été donnée pour son entretien ? L'honorable premier ministre nierait-il qu'elle a été donnée dans ce but ? S'il ne peut le nier, son argument tombe de lui-même. Peut-il nier que c'était une compensation pour les services rendus par l'honorable monsieur ? Peut-il dire que cela ne forme pas partie des émoluments, partie du casuel de cette charge ? Peut-il dire qu'il n'y avait pas là quelque gain, avantage ou bénéfice pécuniaire ? S'il ne peut dire cela, je maintiens que l'honorable député de Cumberland tombe sous le coup de l'acte concernant la déqualification, et que son siège est aujourd'hui vacant.

Maintenant, voyons s'il n'existe pas quelque tangente par où l'honorable monsieur puisse éluder les dispositions de l'acte de 1873—aucun moyen qui lui permette de dire : bien que j'aie reçu \$4,000 du gouvernement pour mon entretien, pour payer mon loyer, mon combustible et mon gaz—aucun moyen par lequel il puisse éluder la loi après avoir admis tout cela. Nous savons parfaitement bien que ces sommes ont toujours été payées.

En 1880, lorsque la charge a été créée, nous avons payé une somme considérable sous forme "d'allocation"—soit au delà de \$5,000 ; en 1881, le parlement a voté \$4,000 dans le même but, et en 1883, les comptes publics démontrent qu'une somme de £542, 18s, 2d. a été payée pour la charge de haut commissaire en Angleterre. Je ne sais pas quels sont les articles qui forment cette somme en sus du salaire de \$10,000. Je le demande encore une fois. Pourquoi ces sommes sont-elles payées ? Je dis que ce sont les "allocations," le casuel de la charge, et l'honorable monsieur, ayant reçues, a par le fait renoncé à son mandat pour Cumberland.

S'il pouvait être démontré qu'il y ait en doute ou malentendu de la part de l'honorable monsieur sur ce qu'était la loi à ce sujet, s'il pouvait être démontré que l'honorable monsieur a mal lu, ou mal compris les dispositions de l'acte de 1873 pour empêcher les membres du parlement de remplir des charges dépendant de la couronne et auxquelles des salaires sont attachés, dans ce cas, peut-être que la ligne de conduite suggérée par l'honorable premier ministre serait la meilleure. Mais je vous le demande, y a-t-il le moindre doute que l'honorable monsieur ait volontairement et de propos délibéré occupé un siège en parlement, sachant qu'il était déqualifié ? L'honorable monsieur a-t-il péché par ignorance ? Non, il semble avoir volontairement nargué la loi.

Quelle a été la conduite de l'honorable monsieur en parlement ? S'il eût mal compris, ou mal lu, ou mal interprété la loi, il y aurait peut-être une raison, quelconque pour la motion de l'honorable premier ministre, mais il est impossible qu'il ait mal compris la loi. Il a été ici depuis l'ouverture du parlement, se faisant l'avocat de certaines mesures. Grâce à son énergie, à sa vigueur et à son éloquence, il a presque fait adopter ses mesures par le parlement ; mais comme le dit l'honorable député de Durham-Ouest, lorsqu'il est devenu nécessaire d'enregistrer un vote, nous avons vu l'honorable monsieur quitter la Chambre, au lieu d'appuyer son opinion de son vote. Si l'honorable monsieur eût agi de bonne foi, il n'y avait pas de raison pour lui de se soustraire à la responsabilité qui incombe à chaque membre du parlement qui introduit un projet de loi, l'obligation morale de voter en faveur de la mesure en question. Je dis qu'il a violé la loi sciemment et ouvertement, sans cela il aurait adopté une autre ligne de conduite ; et ayant violé la loi sciemment et ouvertement, il ne mérite pas la considération du parlement, et son siège devrait être déclaré vacant le plus tôt possible.

Je demande à l'honorable premier ministre de citer un seul cas dans toute l'histoire du gouvernement parlementaire, en ce pays ou en n'importe quel autre, dans lequel un ministre de la couronne a suivi la ligne de conduite qui a été suivie par l'honorable ministre des chemins de fer dans

le cas actuel, où même un seul cas où un membre du parlement a suivi une semblable ligne de conduite. L'honorable monsieur ne trouvera pas un seul cas qui puisse justifier la ligne de conduite suivie par l'honorable ministre des chemins de fer. Je sais que l'honorable ministre des chemins de fer a dit et fait une foule de choses extraordinaires dans le cours de sa carrière politique à la fois longue et accidentée; mais la chose la plus extraordinaire qu'il ait faite est le fait de siéger en parlement lorsqu'il n'avait aucun droit d'y siéger, et d'introduire et de faire adopter par le parlement des mesures et des lois lorsqu'il n'osait pas prendre la responsabilité d'appuyer ses opinions de son vote.

L'honorable monsieur n'avait aucun droit d'être ici présent pendant toute cette session du parlement, et je dis qu'à en juger d'après sa conduite, nul ne peut en venir à une conclusion autre que l'honorable monsieur savait qu'il n'avait aucun droit d'être ici. Voyons maintenant ce qu'a dit l'honorable premier ministre lui-même, lorsque en 1877 un bill a été soumis au parlement à ce sujet. Voyons quelle est la haute position qu'il a prise contre les députés qui se trouvaient placés dans les mêmes conditions que l'honorable ministre des chemins de fer, et qui occupaient leurs sièges en parlement. L'honorable monsieur se montrait alors un véritable puritain, relativement à cette question; s'il n'y avait pas de doute que le siège était devenu vacant par la conduite du député, le parlement devait y mettre ordre immédiatement; l'honorable monsieur était alors d'opinion que les membres du parlement devaient être, comme la femme de César, au-dessus de tout soupçon.

Mais il permet à son collègue d'occuper son siège pendant six semaines, d'introduire et de faire adopter des mesures en parlement, lorsqu'il sait qu'en vertu du statut il n'a pas plus droit à un siège en parlement que l'huissier qui est à la porte. Maintenant, je dis que l'honorable monsieur a pris une haute position en 1877, lorsqu'il était à discuter des questions relatives à l'indépendance du parlement et lorsqu'un projet de loi a été présenté dans le but d'indemniser des personnes qui avaient inconsciemment violé la loi. L'honorable monsieur ne prend pas une position aussi élevée aujourd'hui.

L'honorable monsieur sait qu'autrefois on ne renvoyait pas ces questions au comité des privilèges et élections. On avait une façon sommaire de procéder à l'égard des hommes qui occupaient au parlement des sièges qu'ils n'avaient pas le droit d'occuper, et je regrette parfois que nous n'ayons pas aujourd'hui un plus grand nombre de ces hommes francs et hardis qui défendaient la constitution en parlement. Si nous en avions un plus grand nombre, cette question aurait été réglée dès le commencement de la session, et l'honorable ministre des chemins de fer n'aurait pas depuis six semaines occupé au parlement un siège auquel il a renoncé par sa conduite.

Autrefois, lorsqu'un membre du parlement acceptait un emploi dépendant de la couronne auquel étaient attachés une allocation ou des honoraires, il n'avait pas recours à la formalité de référer son cas au comité des privilèges et élections; mais son siège était immédiatement déclaré vacant, et il était expulsé du parlement s'il n'avait pas eu le bon esprit de résigner. Le parlement l'expulsait sans la moindre hésitation s'il avait l'indécence de siéger en parlement sans avoir droit à son siège. Il y a deux cents ans, c'était là la ligne de conduite que l'on adoptait, et je dis que je regrette que nous n'ayons pas aujourd'hui un plus grand nombre de ces hardis défenseurs de la constitution comme il y en avait il y a deux cents ans.

En 1698, M. Isaacson fut expulsé pour avoir agi en qualité de commissaire des droits sur les timbres. Alors on n'avait pas une loi stricte comme aujourd'hui, et on n'avait pas du tout de loi de la nature de celle que nous avons aujourd'hui. Cependant, tel était le désir qu'on avait de maintenir la liberté et l'indépendance du parlement, qu'on ne permettait

M. CAMERON (Huron).

à personne de ceux qui occupaient une position rétribuée par le gouvernement de siéger en parlement. La même année, M. Cornish fut expulsé pour la même raison. Cependant, aujourd'hui nous avons l'honorable monsieur recevant comme haut commissaire £800 sterling pour allocation et casuel, dans le but de faire face aux dépenses relatives à son propre entretien dans sa mission en Angleterre. Nous avons des ministres qui admettent cela, et cependant, il siéger en parlement; il ne vote pas, c'est vrai, mais il introduit des mesures et prend part à la législation du pays tout comme s'il n'eût pas été nommé à une charge autre que celle qu'il occupe comme ministre des chemins de fer.

En 1700, sir Henry Furnese fut expulsé pour avoir agi comme agent pour la circulation des bons de l'Echiquier; la même année, M. Heathcote fut expulsé pour la même offense; en 1762, le siège de M. Lind, qui avait accepté la charge de conservateur des privilèges de la nation écossaise dans les Pays-Bas et de résident autorisé en ces pays pour les affaires de l'Ecosse, fut déclaré vacant. Aucun de ces cas n'était aussi grave ni aussi défini que celui de l'honorable ministre des chemins de fer, et cependant dans chacun de ces cas les sièges furent déclarés vacants, et dans quelques-uns d'entre eux les députés furent expulsés.

En 1869, un nouveau bref fut émané pour Poole à la place de M. Jeffrey, consul général près la cour du Portugal, et dans la cause d'élection de Cambridge, en 1866, il a été résolu que le conseil du secrétaire d'Etat dans les Indes était inhabile à siéger et à voter en parlement, vu qu'il occupait une charge créée en vertu de l'acte des Indes de 1858. Aucun salaire n'était attaché à cette charge, nulle somme ronde n'était fixée comme salaire, le conseil ne recevait que des honoraires et des "allocations," et cependant son siège fut déclaré vacant parce qu'il avait été nommé à une position rétribuée par la couronne. Ici, cependant, en dépit de l'acte du parlement, en dépit de sa commission, en dépit du fait qu'il recevait ces allocations et ce casuel, il juge à propos d'occuper un siège en parlement; et il paraît, d'après la déclaration de l'honorable premier ministre, que l'honorable premier ministre est disposé à la justifier. Si nous faisons notre devoir envers le parlement et envers le peuple, nous déclarerons dès maintenant que son siège est vacant.

Les honorables membres comprendront que la perte du droit de siéger en parlement ne s'encourt pas entièrement par le fait qu'un traitement est attaché à ces fonctions, mais, comme l'honorable député de Durham-Ouest l'a démontré, s'il y a des émoluments, des casuels ou des allocations attachés à ces fonctions, le siège devient vacant, tout comme si celui qui l'occupait recevait un salaire fixe. Avant les récents changements apportés à la loi, en Angleterre, le sergent du roi, qui avait un emploi important, n'était pas salarié, et si l'honorable monsieur veut examiner la question, il verra que lorsque M. Best a été nommé à ce poste honorable, la patente qui le créait sergent du roi ne contenait pas les mots ordinairement employés dans une patente de ce genre. Sa patente était rédigée de façon à ne lui donner que l'emploi et non les casuels qui s'y rapportaient. Ces casuels ne consistaient pas en argent, ni en allocations pour combustible, entretien, ou loyer de maison, mais l'on donnait chaque année une certaine quantité de papeterie au sergent du roi, et afin que M. Best ne pût pas, à cause de cela, perdre le droit de siéger au parlement, sa patente était rédigée de façon à exclure les mots en vertu desquels ces casuels étaient accordés. C'est un cas plein d'à-propos. On admettait que si la patente avait été rédigée suivant la formule ordinaire, M. Best aurait perdu le droit de siéger au parlement, et pour parer à cette difficulté, tous les casuels se rapportant à ces fonctions ont été exclus en vertu de la patente.

Est-ce le cas, ici? Non, M. l'Orateur; les privilèges, les casuels et les allocations attachés aux fonctions de haut-commissaire sont tous accordés à l'honorable ministre des chemins de fer.

Un autre cas qui se présente, c'est celui des intendants des districts montagneux d'Angleterre. Dans ce dernier pays, la seule manière dont un siège puisse devenir vacant en Parlement, c'est de nommer celui qui l'occupe au poste d'intendant ou de bailli d'un des trois districts montagneux de Sa Majesté, Stoke, Desborough et Bournham; et cette nomination doit être acceptée. Tout le monde sait qu'aucun salaire n'est attaché à ces fonctions; mais celui qui les remplit reçoit certains casuels, et comme les commissions nommant les membres à ces emplois disent: "Avec tous émoluments, honoraires, allocations, etc.," l'on suppose qu'un salaire y est attaché et, de cette façon, le siège devient vacant.

L'honorable ministre des chemins de fer a son traitement, avec les émoluments et les allocations attachés aux fonctions de haut commissaire, et avant de quitter le territoire canadien pour aller remplir les devoirs importants qui lui sont imposés et qui se rapportent à sa mission, il a bien eu le soin de prendre ses allocations. Il n'y a rien de plus clair que le cas dont a parlé l'honorable député de Durham-Ouest, celui du vicomte Palmerston. C'est un cas qui s'applique on ne peut mieux à celui qui nous occupe. Les termes employés dans la commission nommant l'honorable ministre des chemins de fer aux fonctions de haut commissaire, sont les termes mêmes employés dans la commission nommant le vicomte Palmerston, en 1881, au haut emploi de connétable de Dover Castle.

L'honorable ministre des chemins de fer a accepté ces fonctions sans le salaire, mais avec les casuels et les allocations, avec une allocation de £800 sterling; et cependant, il occupe encore un siège dans ce parlement. On n'a jamais commis une plus grande indignité envers le parlement.

Plusieurs MEMBRES: Ho! ho!

M. CAMERON: Les honorables membres de la droite peuvent pousser des exclamations dérisoires. Je ne m'attends à rien autre chose de leur part. Ils ont aidé l'honorable ministre des chemins de fer à faire adopter par le parlement un bill qui donne \$30,000,000 au chemin de fer canadien du Pacifique; aujourd'hui, ils veulent le défendre et le justifier parce qu'il est accusé d'occuper illégalement un siège au parlement. Je ne crains pas de dire que jamais membre du parlement n'a occupé une position plus humiliante que celle que l'honorable ministre des chemins de fer occupe aujourd'hui. Il siège illégalement au parlement; il fait adopter des lois par le parlement, et au moment critique, lorsque le vote doit être pris, après avoir rallié ses amis, l'honorable ministre va se mettre derrière votre fauteuil, M. l'Orateur.

Il nous disait, l'autre jour, qu'il avait toujours le courage de ses opinions, qu'il y conformait toujours ses votes. Mais aujourd'hui son courage, comme celui de l'immortel Bob Acres, lui sort du bout du doigt.

Que craindrait-il? L'acte du parlement stipule en termes explicites qu'il n'a pas le droit de siéger ni de voter en parlement, et que celui qui siège et qui vote en parlement sans en avoir le droit, encourra une amende de \$'00 pour chaque offense. Il est possible d'une amende de \$400 par jour, s'il siège et vote en parlement. Le courage de l'honorable ministre n'a égalé ses opinions que jusqu'à concurrence de la moitié de \$400.

Je dirai maintenant que, si nous voulons maintenir l'indépendance et la liberté de ce parlement; si nous voulons sauvegarder l'honneur et la dignité de ce parlement; si nous voulons que les sources de législation soient pures et exemptes de corruption; si nous ne voulons pas avoir ici des membres incapables de faire connaître librement et impartialement leur opinion, alors la motion de mon honorable ami le député de Durham-Ouest devrait être adoptée aujourd'hui.

Je voterai en faveur de cette motion. J'appuierai cette motion. Je maintiendrai cette position de tout mon pou-

voir, par ma voix et par mon vote, et c'est la seule position honorable et raisonnable qu'un homme puisse prendre. Je suis convaincu que, si vous parcourez l'histoire de ce pays, vous ne trouverez pas de cas semblable à celui de l'honorable ministre. J'espère que celui qui étudiera à l'avenir l'histoire du Canada, ne trouvera aucun cas—excepté celui de l'honorable ministre des chemins de fer—où un ministre a été nommé à des fonctions importantes, avec des émoluments, des allocations et des casuels attachés à ces fonctions, et cependant, n'a pas eu le courage de se présenter devant ses électeurs pour leur demander de ratifier la position qu'il a prise, si, toutefois, cette position pouvait être ratifiée. La chose n'est pas justifiable. La position que l'honorable ministre des chemins de fer occupe n'est pas justifiable. La position que le gouvernement occupe n'est pas justifiable, lorsqu'on sait très bien que pendant le mois dernier, le ministre des chemins de fer n'avait pas plus de droit à son siège que le page qui est sur le parquet du parlement; lorsqu'on sait que les ministres ont négligé leur devoir envers le peuple et envers le parlement de ce pays. S'ils n'avaient pas négligé leur devoir, ils auraient présenté, dès le premier jour de la session, la résolution que mon honorable ami présente aujourd'hui; ils auraient déclaré vacant le siège de Cumberland.

M. MILLS: J'ai remarqué, M. l'Orateur, que le premier ministre avait commencé son discours, en réponse à mon honorable ami le député de Durham-Ouest, par l'accuser d'avoir déshonoré le débat en faisant certaines observations; mais ces observations il les a extraites d'un discours prononcé par l'honorable ministre des chemins de fer il y a deux ou trois ans, dans un cas analogue à celui qui attire aujourd'hui l'attention de la Chambre.

Lorsque le premier ministre a fait ses remarques, il m'a semblé qu'elles tendaient plutôt à censurer son collègue qu'à attaquer mon honorable ami, car, s'il ne convenait pas de citer ces observations, il convenait encore moins que l'honorable monsieur les fît à la Chambre.

Le premier ministre a dit que ces casuels que l'honorable ministre des chemins de fer a reçus, ces allocations qui lui ont été votées, ne faisaient pas partie de son traitement, et que l'acte concernant l'indépendance du parlement stipulait expressément que c'étaient seulement des allocations données pour remplacer le traitement, qui pouvaient faire perdre à un membre le droit de siéger en cette Chambre. Il est évident que l'honorable monsieur avait oublié les termes de l'acte concernant l'indépendance du parlement. C'étaient là les termes qui se trouvaient dans l'acte il y a plusieurs années, mais le très honorable monsieur aurait dû se rappeler qu'un de ses collègues a proposé un amendement à l'acte à cause des objections que l'on faisait à ce que M. Gray, aujourd'hui juge, siègeât à la Chambre. M. Gray était rémunéré spécialement pour la codification des lois des provinces. L'honorable monsieur avait nommé M. Gray à ce poste. Il a proposé de le rémunérer différemment de ce qui est stipulé par l'acte concernant l'indépendance du parlement, et ce fut dans le but exprès de répondre à ce cas spécial que l'acte a été changé à cette époque, et que, depuis, il a été de nouveau modifié et que les dispositions en ont été rendues plus rigoureuses.

Une chose qui m'a beaucoup frappé, lorsque l'honorable monsieur a parlé de la motion de mon honorable ami, c'est ceci: Il a dit qu'il n'y avait aucune objection à ce qu'un ministre cumulât des fonctions. Cela est vrai, si ces fonctions sont telles qu'un ministre puisse les remplir ou qu'une personne quelconque puisse les remplir et occuper un siège à la Chambre. Mais il a prétendu qu'un ministre pouvait remplir un emploi qui enlèverait à tout autre membre le droit de siéger. L'honorable monsieur a prétendu—c'est la conclusion que j'ai tirée de ses remarques—qu'il était parfaitement vrai que si un membre ordinaire de la Chambre était nommé à ces fonctions, il perdrait son siège, mais que

les règlements qui s'appliquent à d'autres membres, en vertu de cet acte concernant l'indépendance du parlement, ne s'appliquent pas à un ministre de la couronne, car on ne peut pas influencer un ministre de la couronne à voter en faveur du gouvernement, l'on ne peut pas acheter son vote comme on peut le faire du vote d'un membre ordinaire; et, partant, c'est pour ces raisons que la loi relative à l'indépendance du parlement ne s'applique pas à un ministre de la couronne.

Mais, M. l'Orateur, en examinant l'acte d'indépendance du parlement, je trouve d'autres dispositions. Je vois qu'il est déclaré que des personnes retirant certains honoraires, salaires, allocations ou bénéfices quelconques, n'auront pas le droit d'occuper de siège à la Chambre. Je vois que l'acte contient certaines exceptions, et dans ces exceptions, il comprend des personnes remplissant certaines fonctions telles que celles de secrétaire d'Etat, ministre de la justice, ministre de l'intérieur, et autres fonctions ministérielles; puis il continue en ces termes: "Ou toute fonction qui pourra être créée dans la suite pour être remplie par un membre du conseil privé de la reine au Canada,"—toute autre fonction qui peut être créée pour un ministre de la couronne.

Est-ce un emploi destiné à être rempli par un ministre de la couronne? Est-ce un emploi ministériel? Certainement non. On l'a créé, et sir Alexander Galt a été nommé le titulaire. On l'a créé afin qu'il fût rempli par quelqu'un qui ne fût pas ministre de la couronne, afin qu'il fût tout à fait indépendant du gouvernement. Le fait de nommer un ministre de la couronne à cet emploi n'en change pas la nature. Du moment qu'il est nommé, il perd son siège au parlement. Quelle serait la conclusion à tirer de la déclaration du très honorable chef de la Chambre? La conclusion serait que l'honorable député de Cumberland peut accepter cet emploi et continuer à siéger ici, et que cela n'affecte pas son droit de siéger parce qu'il est ministre de la couronne,—mais s'il se démettait de ses fonctions de ministre, il perdrait son droit de siéger, car, comme simple membre, il pourrait être porté, en remplissant ces fonctions, à appuyer le gouvernement, contre son opinion. Cela démontre que la proposition énoncée par l'honorable monsieur n'est pas soutenable. Se peut-il que sir Charles Tupper, que le ministre des chemins de fer, puisse remplir ces fonctions sans affecter son droit de siéger, parce qu'il est membre du gouvernement, et qu'en résignant comme membre du gouvernement, on lui applique les dispositions de l'acte concernant l'indépendance du parlement, et qu'il perde son siège parce qu'il serait haut-commissaire.

Cela suffit pour démontrer que l'interprétation que l'honorable monsieur cherche à faire de la loi n'est pas raisonnable; en outre, nous avons la règle que l'acceptation de certaines fonctions empêche d'en exercer d'autres. Dans cet acte, vous avez déclaré, en règle générale, que toute personne remplissant des fonctions auxquelles sont attachés des bénéfices ou des émoluments ou un salaire, devra, par là même, perdre son siège. Vous avez, en outre, fait certaines exceptions, et ces exceptions, comprennent certaines fonctions ministérielles qui existent aujourd'hui ou certaines autres fonctions ministérielles que l'on pourra, dans la suite, juger à propos de créer. Et quand ces fonctions sont spécialement mentionnées, il est parfaitement évident qu'aucune autre fonction ne peut être comprise dans cette exception, si ce ne sont celles qui sont expressément mentionnées.

Cela étant, il est tout à fait évident je crois, que le siège que le ministre des chemins de fer occupe en cette Chambre est devenu vacant, et je voterai pour la motion proposée par mon honorable ami et contre la proposition du premier ministre, car je n'ai aucun doute à ce sujet, et je crois qu'un examen est tout à fait inutile.

M. CHAPLEAU: M. l'Orateur, je me lève d'abord pour protester, en ma qualité de membre de cette Chambre, contre
M. MILLS

l'imputation que, je le crois, on a faussement faite sur la conduite d'un homme qui est en même temps membre de cette Chambre et membre du gouvernement, et qui, en acceptant avec autant de désintéressement les fonctions que l'on sait, non-seulement n'a pas été déchu du droit au siège qu'il occupe au parlement, mais au contraire, a certainement mérité les remerciements de ce parlement, les remerciements du peuple de ce pays. Je puis dire que, parlant pour moi, j'ai aussi été poussé à me lever dans cette circonstance, afin de mettre de côté, une fois pour toutes, les rumeurs absurdes et fausses qui ont été mises en circulation par les journaux de l'opposition, rumeurs tendant à dire qu'il y avait eu des différends entre l'honorable ministre des chemins de fer et moi. Notre intimité, politique, officielle et personnelle n'a jamais cessé; jamais, même, un seul nuage n'est venu assombrir notre amitié. J'espère donc que cette rumeur cessera pour toujours, et que ceux qui n'ont rien autre chose à faire que d'essayer à fomenter la division dans les camps qui ne sont jamais divisés, abandonneront leurs tentatives.

Je regrette que l'auteur de la première résolution ait cru nécessaire d'employer des expressions qui, dans une circonstance comme celle-ci, ne sont pas reçues. Je pense qu'en discutant une question aussi importante, certains membres auraient pu éviter des attaques personnelles contre l'honorable ministre contre lequel, on fait cette proposition. Personne mieux que l'honorable monsieur qui a fait la proposition, ne sait que l'honorable député de Cumberland, en acceptant ces fonctions, ne l'a pas fait dans le but de réaliser des bénéfices ni de l'argent, ce que défendent la loi et l'honneur.

Je veux dire un mot relativement à la façon dont le haut commissaire a accompli ses devoirs en Angleterre et en Europe. Tout le monde sait qu'il a rempli ces fonctions de manière à faire le plus grand honneur à ce pays. En plus d'une circonstance il a rendu des services qui lui ont acquis la reconnaissance de toute la société. Nous savons que, dans une circonstance, il a pu assurer de grands avantages à ce pays dans une des branches les plus importantes de notre commerce, et ce résultat, il ne l'a dû qu'à l'énergie qu'il a déployée et aux connaissances spéciales qu'il possède de certaine science. Quant à moi, je suis très heureux de rendre ce témoignage en sa faveur.

Dans une ou deux circonstances, l'honorable ministre des chemins de fer a visité la France dans le but de poursuivre des négociations relativement à l'extension de relations commerciales entre la France et le Canada. J'ai échangé des correspondances avec des hommes éminents de Franco qui ont parlé très éloquemment des hautes qualités de cet honorable monsieur, et qui ont reconnu l'honneur qu'il faisait à ce pays.

Or, M. l'Orateur, en nous occupant du sujet soumis à l'étude de la Chambre, nous devons nous efforcer de ne pas confondre deux questions distinctes: la position d'un membre du parlement et la position d'un membre du gouvernement. Un membre a cité l'acte de 1868 et prétendu que cette loi démontre clairement quelle était alors l'intention réelle de notre parlement et quelle était l'opinion en Angleterre quand des lois analogues avaient été passées. Cette clause a été abolie, mais elle ne l'a pas été pour la raison donnée par l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron). Cette clause stipulait qu'un membre du parlement perdait son siège s'il remplissait des fonctions auxquelles serait attaché un salaire ou émoluments, ou pour l'accomplissement desquelles il recevait quelque chose qui remplacerait le salaire. Quelle était et quelle est l'intention du parlement? Tout le monde sait que l'on a eu l'intention d'empêcher qu'un membre du parlement ne fût soumis à l'influence induite de la Couronne en recevant certains bénéfices ou émoluments qui pourraient lui enlever son indépendance comme représentant du peuple. Les mots "ou quelque chose qui remplacerait le salaire" ont été ajoutés parce que l'on pourrait donner à un avocat des honoraires qui équivalaient réel-

lement à un salaire annuel, ou pour empêcher que l'on n'acceptât des fonctions dans l'accomplissement de quelles on recevait une commission sur des droits prélevés, laquelle tiendrait lieu d'émoluments. On n'a jamais voulu appliquer cet acte à un membre du gouvernement qui accomplit certaines fonctions et encourt certaines dépenses, fonctions dans lesquelles il ne pourrait aucunement être influencé par la couronne. Dans ce cas, le ministre est encore payé par la couronne, et l'acte n'a jamais été censé s'appliquer à un cas semblable. On n'a pas eu l'intention d'empêcher que les dépenses personnelles et nécessaires d'un membre du gouvernement ne fussent payées lorsqu'il agirait en qualité de représentant du gouvernement, dans le cas où les fonctions qu'il remplirait ne seraient pas incompatibles avec les devoirs que lui impose son titre de ministre.

L'honorable membre a demandé si un ministre pourrait être nommé, par exemple, au poste de percepteur des douanes, à Toronto ou à Montréal, et recevoir des honoraires ou un salaire pour l'accomplissement de ces fonctions. Non, M. l'Orateur, il ne le pourrait pas, car, alors, il recevrait un salaire ou des honoraires. Mais je vais poser la question sous une autre forme. Supposons qu'il surgisse une difficulté dans un des districts de la Colombie-Britannique relative à la perception des douanes, et supposons que le ministre des douanes, par un arrêté du conseil, soit autorisé à aller régler la difficulté que le percepteur des douanes lui-même aurait pu régler, et supposons que l'on ait promis au ministre de payer les dépenses qu'il ferait dans l'accomplissement de cette mission; ce ministre perdrait-il, pour cela, le droit de siéger en parlement? Perdrat-il son siège pour avoir fait l'ouvrage d'un percepteur des douanes?

Supposons qu'un ministre de la couronne soit chargé d'une mission à l'étranger, comme la chose est arrivée en Angleterre, et qu'il soit aussi autorisé à remplir d'autres fonctions, mais pour l'accomplissement desquelles il ne recevra pas de salaire, et que l'arrêté du conseil qui le nomme à ce poste mentionne spécialement qu'aucun salaire n'est attaché à ces fonctions; ce ministre, dans ce cas, n'aurait-il pas droit à ce qu'on lui payât ses dépenses?

L'honorable membre dit qu'il y a deux siècles, les membres de la couronne, en Angleterre, étaient, sous ce rapport, beaucoup plus sévères que nous le sommes aujourd'hui; que leurs procédés étaient plus rigoureux, et qu'un membre du parlement qui recevait de l'argent de la couronne n'avait pas le droit de garder son siège. Il y a deux siècles, la loi qui réglait ces matières n'était pas plus sévère qu'aujourd'hui. Tout ce que je sais, c'est que pendant le siècle dernier, pendant les guerres continentales du premier Empire, un homme célèbre a rempli, pendant plusieurs mois, sur le continent, d'importantes fonctions.

Ce ministre, j'en suis sûr, a reçu des sommes considérables du gouvernement anglais, et personne ne s'est jamais imaginé qu'en agissant ainsi, au nom du gouvernement, il fût déchu du droit de siéger au parlement; je veux parler de lord Castlereagh. N'est-il pas vrai que l'esprit de la loi, en Angleterre, a toujours été que des ambassadeurs et des ministres plénipotentiaires conservaient toujours leurs sièges au parlement? Il en était ainsi longtemps avant qu'une législation fût passée pour leur permettre de garder leurs sièges lorsqu'ils seraient payés par la couronne. Il y a deux cents ans, l'esprit de la loi, en Angleterre, étant le même qu'il est aujourd'hui en Canada, n'enlevait pas leurs sièges aux ministres qui recevaient des traitements et dont les dépenses étaient payées pour l'accomplissement de leur mission.

L'acceptation d'une commission d'officier dans l'armée n'empêchait pas un membre d'occuper un siège en parlement. On répondra que ces cas ont été prévus par la loi. Mais je dis que l'intention du parlement anglais était—et la chose a été maintenue longtemps avant qu'il y eût des lois à ce sujet—l'intention du parlement anglais, dis-je, était que le fait, pour des ministres, d'accepter des missions spéciales

et de recevoir de l'argent de la couronne pour l'accomplissement de ces missions, ne les empêchait pas de garder leurs sièges en parlement. Toute notre législation de 1878 tend à le confirmer. L'acte de 1878 stipule :

Quiconque acceptera ou occupera une charge, commission ou emploi, d'une nature permanente ou temporaire, au service du gouvernement, à la nomination de la couronne ou à la nomination de quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, auquel un traitement ou salaire, ou des honoraires, gages, allocations, émoluments ou bénéfices d'aucun genre sont attachés.

Tels sont l'interprétation de la loi, l'esprit de la législation, et l'intention du parlement; c'est-à-dire que le fait de remplir des fonctions qui rapportent des "bénéfices de quelque nature," qui équivalent à un honoraire payé pour l'accomplissement d'un travail et pour le temps passé à ce travail, est considéré comme une violation de l'acte concernant l'indépendance du parlement, cet honoraire, cet émoluments, cette allocation étant un bénéfice reçu pour l'ouvrage accompli.

Je n'ai pas besoin de parler du fait que, dans l'arrêté du conseil relatif à la nomination du ministre des chemins de fer, aucun salaire n'est mentionné, car je suppose que les honorables membres de la droite ne s'arrêteront pas beaucoup à cette question. Au contraire, le salaire est spécialement supprimé.

En outre, l'honorable député de Huron (M. Cameron) a dit que le ministre des chemins de fer ou ses héritiers et ayants cause, lorsqu'il abandonnerait son siège en cette Chambre, pourraient recouvrer le montant de \$10,000, salaire qu'il reçoit comme haut commissaire. Eh bien! nous savons tous que la Chambre ne doit pas s'occuper de semblables exagérations; mais l'énoncé démontre à quels moyens les honorables membres de la gauche recourront pour trouver des arguments.

Il s'agit de savoir si les fonctions qu'a remplies le ministre des chemins de fer et les services qu'il a rendus en sa qualité de haut commissaire, suffisaient pour l'empêcher, comme membre du gouvernement, d'occuper son siège en parlement. Je prétends que non. Je dis cela, parce qu'un membre du cabinet peut, en dehors de son ministère, remplir au bénéfice du pays une mission que lui confie la couronne, pourvu qu'il la remplisse et qu'il mette tout son temps, son expérience, ses talents et ses efforts sans espérer de rémunération; en outre, aucune loi ne défend que ses dépenses encourues au service de son gouvernement et du pays, dans de telles circonstances, ne lui soient payées.

L'honorable député de Bothwell (M. Mille) prétend que cela dépend de la question de savoir si les fonctions ainsi remplies sont de la nature de celles qui peuvent être dorénavant remplies par un ministre de la couronne; il a affirmé que les fonctions de haut commissaire ne pouvaient pas être remplies par un ministre de la couronne. Supposons un instant que les dépenses du ministre des chemins de fer en Angleterre et sur le continent n'aient pas été payées; alors, cette question n'aurait certainement pas été soulevée, et dans le cas où elle l'aurait été, on l'aurait abandonnée. L'argument de l'honorable député de Bothwell, que le ministre des chemins de fer ne pouvait pas remplir un emploi qu'un ministre de la couronne ne peut pas occuper n'est pas soutenable, car je prétends qu'un ministre peut légalement et conformément aux statuts être nommé haut commissaire, pourvu qu'il ne reçoive rien sous forme de bénéfice, tel qu'il est stipulé dans le statut; et l'arrêté du conseil mentionne spécialement qu'il ne doit pas recevoir de traitement, et il n'en a pas reçu.

Alors, il s'agit simplement de savoir si la somme qu'il a reçue est un honoraire ou émoluments, ou si elle représente seulement le montant que peut recevoir un ministre de la couronne pour ses dépenses ordinaires; et je prétends qu'il s'agit d'un de ces cas.

Nous devons regretter que l'on ait soulevé une semblable question dans la Chambre. Tous ceux qui connaissent le

travail accompli par le haut commissaire, considéreront comme indigne du parlement de mettre en accusation un ministre de la couronne et un membre du parlement pour avoir rempli gratuitement des fonctions pour l'accomplissement desquelles il méritera les éloges de tout le monde et les remerciements du pays.

M. BLAKE: L'honorable premier ministre déposera peut être sur le bureau la lettre dont il a lu un extrait.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'en donnerai une copie à l'honorable monsieur.

M. BLAKE: Avant que le débat ne soit terminé? Avant huit heures?

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui.

M. BLAKE: Il y a dans cette lettre un "mais" de mauvais augure.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. CASEY: Je n'aurais guère ennuyé la Chambre relativement à ce qui me paraît être une question très claire et très simple, si je n'avais pas eu à m'occuper d'un cas d'une nature presque analogue, dans la discussion duquel le très honorable premier ministre et d'autres membres de la droite ont pris une attitude bien différente de celle qu'ils prennent aujourd'hui. Je veux parler de la motion que l'on a faite relativement au siège de l'honorable M. Anglin, alors Orateur de cette Chambre, que l'on accusait d'être dans la position d'un entrepreneur du gouvernement, ce qui, en conséquence, rendait vacant le siège qu'il occupait en parlement.

On voudra bien se rappeler, M. l'Orateur, qu'en cette circonstance on a commencé l'attaque, non comme aujourd'hui, par une motion susceptible d'être modifiée, susceptible d'être discutée par la Chambre de la manière ordinaire, mais par un amendement fait à la motion demandant la formation du comité des subsides, lorsque aucun amendement ne pouvait être proposé, et partant, lorsqu'une motion subséquente relativement à la décision du cas ne pouvait pas être faite tant que l'on n'aurait pas terminé le débat du premier amendement. Or, en cette circonstance, j'ai proposé de renvoyer toute l'affaire au comité des privilèges et élections, et le très honorable premier, vous-même, M. l'Orateur, et d'autres membres marquants de votre parti, vous êtes directement opposés à ma motion, on disant que, de prime abord, la chose était claire, qu'il n'y avait à régler aucune question de droit ni de fait, et que c'était un cas que la Chambre pouvait et devait décider sans qu'il fût nécessaire de la renvoyer à un comité quelconque. J'ose croire que les cas sont très différents; j'ose croire que, dans cette circonstance, il y avait à décider des questions de fait et des questions de droit, ainsi que le démontre le fait que des membres du même parti, les membres de l'opposition de l'époque, ont différé d'opinion sur ces questions de droit et de fait. C'étaient des questions de droit douteuses, comme l'a démontré le comité des privilèges et élections, qui a constaté qu'il y avait eu, dans une circonstance antérieure, une décision en vertu de laquelle le membre dont le droit de siéger était mis en doute, pouvait faire des opérations exactement semblables. Le comité a trouvé qu'un membre de cette Chambre avait fait, antérieurement, des impressions pour le gouvernement, et cela, sans perdre son siège, mais que, vu la législation subséquente, vu l'aspect sous lequel se présentait le cas, il n'était pas à propos de s'en rapporter à ces précédents; en conséquence, le comité a fait un rapport favorable à la perte du siège. Or, M. l'Orateur, si, à cette époque, dans un cas où, de prime abord, il était laissé tant de place au doute, où l'on avait raison de se renseigner—où il y avait place au doute, tant sur la question de droit que sur la question de fait—si, dis-je, dans un tel cas, le très honorable premier

M. CHAPLEAU

ministre a cru de son devoir d'insister à ce que la Chambre passât immédiatement condamnation, sans autre forme de procès; alors, il est certainement du devoir de la Chambre de discuter le cas actuel sans en remettre l'examen à un comité. Je dois citer ici quelques remarques faites sur cette question par un des principaux avocats qui siègent en cette Chambre, le député de Simcoe (M. McCarthy). Il a dit, d'après le rapport qui a été fait de ses paroles:

L'attitude qu'il a prise est simplement celle-ci: Il a cru qu'il n'y avait pas sujet de soumettre le cas à l'examen d'un comité. S'il y avait quelque doute qui rendit nécessaire le renvoi à un comité, il n'appuierait pas la résolution. Mais personne n'avait suggéré l'idée qu'il fût possible de mettre les faits en doute.

Or, M. l'Orateur, je crois que l'analogie est parfaite. Personne ne dit ici que les faits qui se rapportent au cas peuvent être mis en doute. Il est certain que l'honorable monsieur qui a rempli les fonctions de ministre des chemins de fer a été nommé haut commissaire; il n'y a pas de doute qu'il a été en Angleterre; il n'y a pas de doute qu'on lui a donné de l'argent, qu'il a reçu et dont il s'est servi.

Puis le député de Simcoe-Nord continue:

Que pouvait dire ou faire le comité? Il pouvait seulement dire que le député de Gloucester a entrepris des impressions pour le gouvernement, pour lesquelles il a reçu de l'argent; il pouvait dire qu'il a constaté que c'était là une violation de l'acte concernant l'indépendance du parlement. Mais la Chambre savait tout cela sans qu'il fût besoin d'un comité.

Or, M. l'Orateur, que pourrait dire un comité à propos de cette question? Il pourrait seulement dire qu'il a constaté que certains paiements ont été faits à l'honorable monsieur; que ces paiements étaient faits contrairement à l'acte concernant l'indépendance du parlement, et que, partant, pour employer les termes de l'honorable député de Simcoe-Nord, "il n'est pas nécessaire de renvoyer la question à un comité." Il n'est pas plus nécessaire aujourd'hui qu'alors de renvoyer la question devant un comité, car, à moins que le comité n'ait quelque pouvoir spécial d'arranger les mots de façon à leur donner une signification différente de celle qu'ils comportent, l'autre prétention qu'il n'y a pas de question de droit, prétention émise par l'honorable membre, dans cette circonstance, est maintenue ici.

La partie de l'acte qui stipule que toutes allocations, honoraires, ou bénéfiques, constituent une violation de la loi, a été citée par mon honorable ami qui siège à mes côtés et par d'autres membres. Or, M. l'Orateur, si cette allocation, s'élevant à £800, n'est pas une allocation d'après les termes de l'acte, je ne puis m'imaginer ce que ce mot veut dire. En vertu de la résolution de la Chambre, cette allocation fait tout autant partie des émoluments du haut commissaire que le salaire d'abord fixé à \$10,000; le commissaire se sert tout autant de cette allocation que de son salaire; cela est tout autant une allocation, ou des émoluments ou des bénéfiques, que peut l'être n'importe quel argent payé à un fonctionnaire. Or, comme je le prétends, les faits sont admis. Il n'y a pas place aux doutes en ce qui concerne les faits; et je prétends qu'il y a, également, un peu de place au doute en ce qui concerne l'interprétation du statut. En effet, la chose a été promptement admise par le secrétaire d'Etat (M. Chapleau), qui a parlé cette après-midi pour défendre son collègue. Il n'a pas osé dire qu'il n'y avait pas de violation de la lettre de la loi; il a admis, en pratique, que la lettre de la loi avait été violée, mais il a prétendu que l'esprit en était intact. Il s'est demandé quelle avait été l'intention du parlement en passant cet acte, et il a répondu que c'était pour maintenir l'indépendance des membres du parlement; qu'il n'avait jamais été destiné à empêcher un membre du gouvernement, qui recevait un traitement comme tel, de recevoir de l'argent, non pour son usage personnel, mais pour dépenses faites comme membre du gouvernement. Personne n'a jamais prétendu qu'il en fût ainsi. On n'a jamais prétendu que le paiement des frais de voyages d'un ministre fût une violation de l'acte; mais cela ne prouve

rien dans le cas actuel, car il ne s'agit pas ici d'une allocation donnée pour frais de voyages; ce n'était pas une allocation faite à un ministre voyageant comme ministre, et remplissant les fonctions d'un ministre. C'était une allocation faite à un fonctionnaire, nommé par un arrêté du conseil, par ses collègues du gouvernement, comme serviteur du gouvernement, et nommé pour remplir des fonctions spéciales créées par statut, et auxquelles étaient attachés certains émoluments, partie en vertu de la loi et partie par le vote de cette Chambre. Il n'y a aucune analogie entre le cas d'un ministre à qui l'on paie ses frais de voyages comme ministre, et le cas d'un ministre qui cherche à cumuler, et les fonctions de membre du cabinet et celles d'officier salarié du gouvernement.

L'honorable secrétaire d'Etat a dit, à titre d'exemple, qu'un ministre ne pouvait pas être officier des douanes, mais que, dans le cas où le ministre des douanes irait dans un port d'entrée pour régler quelque question, il aurait le droit de se faire payer ses dépenses de voyages. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Mais, d'un autre côté, si le ministre des douanes permettait qu'on publiât dans la *Gazette Officielle* sa nomination au poste de percepteur des douanes, à Toronto, sans salaire, et qu'il y allât et exerçât ces fonctions, et que, sans retirer son salaire, il reçût une allocation de \$4,000 pour six mois de travail comme percepteur des douanes et non comme ministre des douanes, il n'y a pas de doute que ce serait un cas clairement établi de violation de l'acte concernant l'indépendance du parlement, et que son siège deviendrait vacant.

L'honorable secrétaire d'Etat a parlé du cas d'un ministre qui irait à l'étranger pour les affaires du gouvernement, et qui, dit-il, peut recevoir ses frais de voyage, en autant que sa commission dit expressément qu'aucun salaire n'est attaché à cette position. Il n'est jamais arrivé avant, à ma connaissance du moins, qu'un ministre soit allé à l'étranger autrement que comme ministre; mais jamais en qualité d'employé public nommé et rétribué; il n'y a pas de comparaison à faire entre le cas actuel et celui d'un ministre voyageant pour placer un emprunt, pour recueillir des informations utiles au Canada, ou autre chose semblable. L'honorable ministre admet par induction, que la loi est contre ses prétentions, car il ne cherche à les défendre que par l'esprit de la loi. Il dit que l'intention du parlement était d'empêcher toute influence indue sur le député en question, par suite des faveurs qu'il avait reçues du gouvernement, ou quelque chose dans ce sens, et que dans le cas actuel on ne pouvait rien prétendre de semblable, que l'honorable haut commissaire était déjà un membre du gouvernement, et ne pouvait pas être influencé par des faveurs accordées, et que de fait ce n'était pas lui faire une faveur que de le nommer haut-commissaire. Il dit que tout ce qui est de la nature d'un honoraire ou d'une récompense pour l'ouvrage fait, est illégal, mais que l'argent payé en cette occasion ne pouvait être considéré ni comme un honoraire, ni comme une récompense pour l'ouvrage fait, ni comme un moyen d'influencer les actes de l'honorable monsieur.

M. l'Orateur, il faut se rappeler que les sommes payées à sir Charles Tupper forment un montant considérable. Il a été absent environ six mois et a reçu en tout quelque chose comme \$5,000, dont une faible partie, environ £160, étaient pour frais de voyage, et une autre petite somme pour frais de déménagement. En sus de cela, il recevait son salaire comme ministre, et je suppose qu'il espère recevoir aussi son indemnité sessionnelle comme membre de cette Chambre. Pendant le temps qu'il a été en Angleterre, il a reçu comme ministre \$3,500, et a aussi retiré un salaire sur le pied de \$8,000 par année. Que vous appeliez cela salaire, allocation, ou honoraire, cette somme n'a été appliquée qu'à son usage, et n'était pas destinée à ses frais de voyages ou autre chose de ce genre, parce que cela était payé et au delà. Quant à la prétention de l'honorable secrétaire d'Etat que la position de commissaire n'était pas une faveur pour

l'honorable monsieur, je n'en suis pas aussi certain. Nous savons tous que cet honorable monsieur est quelque fois dans un faible état de santé, nous savons tous qu'un voyage au delà de l'Atlantique, dans des occasions précédentes, a eu un effet merveilleux, pour ne pas dire miraculeux, sur sa santé. Nous savons tous qu'il y a trois ans il est parti d'Ottawa dans un tel état de santé que ses médecins parlaient de lui avec un hochement de tête lugubre. Nous savons tous qu'il n'a pas quitté sa maison avant de s'embarquer pour traverser l'Atlantique, et qu'il était merveilleusement rétabli, et en apparence, en état de se mettre au travail, dès qu'il arriva en Angleterre. Même si cette nomination ne lui a pas fait faire d'argent, elle lui a procuré, à tout événement, un agréable voyage en Europe, et a produit sur sa santé, je l'espère, un aussi bon effet que son voyage précédent.

Quelques DÉPUTÉS: Oh! oh!

M. CASEY: Si j'en juge par le bruit que font certains députés de l'autre côté, on dirait que cela trouble leur digestion que d'insinuer qu'un voyage en Europe a eu un excellent effet sur la santé de l'ex-député de Cumberland. Ils ne nieront pas assurément que son premier voyage lui a fait du bien. Ils ne cherchent pas à ridiculiser, je suppose, l'idée que ce voyage a eu un bon effet, car s'ils en rient, je serai forcé de croire, qu'ils ne le pensent pas. L'honorable secrétaire d'Etat a rejeté avec mépris la prétention de mon honorable ami le député de Huron-Ouest que l'ex-haut commissaire pouvait poursuivre pour \$10,000 comme lui étant encore dues, malgré l'entente inscrite dans l'arrêté du conseil et comportant "pour le présent." Si l'honorable secrétaire d'Etat, qui est un homme qui possède de grandes connaissances légales, au lieu de repousser cette prétention avec une telle apparence de mépris, l'avait réfuté et nous avait démontré qu'elle n'a rien de sérieux, cette manière de traiter la question aurait été beaucoup plus satisfaisante pour la Chambre. Nous avons d'un côté l'opinion d'un avocat éminent, disant que le haut commissaire peut poursuivre, et de l'autre une dénégation dédaigneuse sans aucun argument; je crois qu'alors les présomptions sont en faveur de l'honorable député de Huron-Ouest. S'il avait été possible de démontrer la fausseté de la prétention, je crois que l'honorable secrétaire d'Etat l'aurait fait, au lieu de se contenter d'en parler en passant. Mais, M. l'Orateur, l'honorable secrétaire d'Etat a terminé ses remarques par un appel d'une nature toute particulière. Il a dit qu'il était "au-dessous de la dignité du parlement" de punir par la perte de son siège un homme qui avait rendu de si grands services à son pays que le haut commissaire.

Eh bien! je ne vois pas ce qu'il y a de si remarquable dans ces services. Je ne me rappelle pas qu'il ait fait quelque chose de plus que ce qu'on est en droit d'attendre de tout homme occupant cette position ou toute autre. Il a rempli les devoirs de sa charge, et je crois que c'est ce qu'on attend de tous ceux qui sont nommés à un emploi. On peut peut-être arguer en sa faveur qu'il n'a pas été payé aussi cher que son prédécesseur; mais si un homme accepte un emploi, même à salaire réduit, il est tenu à remplir les devoirs de sa charge avec autant de soin que s'il avait un salaire plus élevé, et on ne peut rien dire de plus à la louange du haut commissaire, qu'il a fait son devoir. Quels résultats extraordinaires différents ou supérieurs à ceux de son prédécesseur a-t-il obtenu; on ne nous l'a pas dit et nous ne le savons pas. Mais même en supposant que sa réclamation pour services rendus soit aussi bien fondée que le prétend l'honorable secrétaire d'Etat, est-ce une raison pour que son siège ne soit pas déclaré vacant par la Chambre, s'il est vacant; est-ce une raison pour que la Chambre refuse de dire ce qu'elle croit être la vérité sur cette question au point de vue de la loi et des faits. Je ne le crois pas, M. l'Orateur. Je pense, et je crois que la Chambre partage mon opinion, que la dignité de cette Chambre sera mieux sauve-

gardée en voyant à ce que personne n'y siège, à moins d'avoir droit d'y siéger, que de vouloir abriter derrière de prétendus services exceptionnels un député qui s'est exposé à être accusé d'avoir perdu son siège. Mais, M. l'Orateur, sur cette question, je ne me contente pas de ma seule opinion, toute bonne que je la croie. Je suis en état de donner sur le devoir du gouvernement, dans les cas de ce genre, une opinion qui aura, je n'en doute pas, le plus grand poids sur cette Chambre. Je suis en état de donner votre propre opinion, M. l'Orateur, lorsque vous n'étiez pas encore au fauteuil—une opinion dont l'autorité se trouve augmentée par le fait de votre élévation subséquente au poste d'Orateur, que vous remplissez si dignement.

à ; Votre élévation à ce poste par vos amis augmentera pour eux le poids de votre opinion. Dans cette occasion vous avez dit :

Le but de l'indépendance du Parlement était d'assurer l'indépendance au Parlement et de veiller à ce qu'aucun entrepreneur, un homme en place, un occupant d'emploi, n'ait un siège dans cette Chambre.

Un peu plus loin, vous dites :

Il n'y avait pas de mal de la part du gouvernement à donner un contrat à un membre du parlement, mais il était mal de sa part de cacher ce fait au parlement et au pays, et de ne pas émettre immédiatement un bref pour une nouvelle élection, afin de remplir la vacance ainsi causée.

Mutatis mutandis, je crois que cette opinion aura un grand poids. D'après vos propres paroles, M. l'Orateur, il n'y a pas de faute pour un gouvernement de confier un emploi à un membre du cabinet; mais il est mal pour un gouvernement de cacher ce fait au parlement et au pays et de ne pas émettre immédiatement un bref pour une nouvelle élection pour remplir la vacance causée par cet acte. Je ne fais que substituer les faits du cas actuel à ceux qu'on supposait avoir eu lieu dans la première occasion, et votre opinion, M. l'Orateur, devrait convaincre l'honorable premier ministre, qu'il aurait dû, il y a déjà quelque temps, émettre un bref pour remplir la vacance causée par la nomination de l'honorable ministre des chemins de fer au poste de haut commissaire. L'honorable premier ministre lui-même était très explicite dans son opinion, que c'était le devoir du gouvernement qui savait que quelque député avait perdu son siège pour quelque raison, d'attirer l'attention de la Chambre sur ce fait, et de prendre des mesures pour remplir la vacance. "Qui savait," demandait-il, "qu'en 1874 le gouvernement donnait un contrat à un membre du parlement, et cependant lui permettait de garder son siège?" Il pourrait aujourd'hui demander avec plus de force : Qui savait que le gouvernement, en 1883, nommait un de ses membres à une position du gouvernement où il recevait une allocation et lui permettait de garder son siège? Qui savait cela et a maintenu cet honorable député dans sa position de ministre des chemins de fer? Qui savait cela et a permis à cet honorable député d'appuyer sa voix, sinon par son vote, la législation la plus importante qui nous ait été soumise pendant cette session? "Qui," a-t-il encore demandé, "savait que l'honorable M. Anglin, jour par jour, semaine par semaine, mois par mois, quartier par quartier, recevait sa commission des mains du gouvernement pour, lequel il signait les reçus?" Je demande à mon tour : "Qui savait, dans le cas actuel, que l'honorable ministre des chemins de fer recevait, non pas mois par mois ou quartier par quartier, mais toute d'une somme, assez à l'avance, l'allocation de toute une année d'ouvrage, dans les premiers six mois de son entrée en charge, et cependant il l'a maintenu dans sa position de ministre des chemins de fer?" Le premier ministre a dit alors :

Le gouvernement savait que son siège (de l'Orateur) était vacant, et cependant il n'a pas pris les mesures qui auraient dû être prises, mais il a laissé croire au pays que l'Orateur était député de Gloucester, ce qui n'était pas le cas, et qu'il était l'Orateur de cette Chambre, ce qui n'aurait pas dû être. Voilà quelle a été la conduite du gouvernement, et ce fut un grand triomphe pour l'opposition lorsqu'elle vit que les honorables députés de l'autre côté avaient fait mentir toutes leurs professions de foi et avaient suivi une telle ligne de conduite.

M. CASEY.

A ces faits supposés, substituez les faits du cas actuel. Le gouvernement savait que son siège était rendu vacant, et cependant il n'a pas pris les mesures qu'il devait prendre, mais il a laissé le pays sous l'impression que l'honorable ministre des chemins de fer était député de Cumberland, ce qu'il n'était pas, et qu'il était ministre des chemins de fer, ce qu'il n'aurait pas dû être. Ce fut un grand triomphe pour l'opposition de voir tous ces honorables messieurs de l'autre côté démentir toutes leurs professions de foi et adopter la ligne de conduite qu'ils ont tenue. Si c'est le langage qu'il fallait tenir au gouvernement à cette époque, c'est le langage qu'il faut lui tenir aujourd'hui. S'il était opportun, constitutionnel, et courtois, de dire cela à cette époque, il est éminemment opportun, constitutionnel, et courtois, de le répéter en présence des faits actuels. S'il y a quelque chose de nature à exciter l'indignation du peuple, c'est de voir que celui qui siège de l'autre côté de la Chambre comme ministre du département le plus important du gouvernement, est un homme qui n'a pas plus de droit de siéger dans cette Chambre, pour me servir de l'expression de l'honorable monsieur, qu'un des petits pages. Beaucoup des honorables messieurs de l'autre côté étaient ici lorsque les mots que je viens de rapporter ont été prononcés, et ils n'ont pas éclaté en désapprobation comme ils font maintenant. Au contraire, ils ont applaudi à outrance. Pourquoi? Parce que ces paroles s'adressaient à celui qui occupait le fauteuil avant vous, M. l'Orateur. Mais lorsque je demande aux honorables messieurs de l'autre côté de prendre les paroles de l'honorable premier ministre lui-même, et de les appliquer au cas actuel, ils ne sont pas lents à signifier leur mécontentement. Je ne vois pas la nécessité de citer d'autres autorités sur la question. Je crois que celles que j'ai données sont suffisantes. Je crois que votre propre opinion, M. l'Orateur, celle de l'honorable premier ministre, et celle de l'honorable député de Simcoe-Nord, sont suffisantes pour convaincre les honorables députés de l'autre côté qu'en cette occasion ils devraient agir immédiatement, sans autre enquête devant un comité. S'il y avait quelque fondement dans la prétention que la Chambre devait décider immédiatement sur le cas de M. Anglin, il y en a beaucoup plus pour qu'elle prenne une décision immédiate aujourd'hui. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre en discutant à fond nos opinions et celles du pays sur cette question. Je crois que le sentiment public se manifesterait de façon à étonner les honorables messieurs de l'autre côté, et cela très prochainement, dès que la nouvelle sera su au dehors que cette accusation a été portée et que les honorables députés ont agi comme ils ont l'intention de le faire.

On aura bientôt une preuve de la force de ce sentiment, mais ce n'est que plus tard qu'il donnera la pleine mesure de sa vitalité. Comme je vois un de mes honorables amis de l'autre côté paraître très indifférent en présence de cet avenir, je devine son sentiment; mais à tout événement, ce sera une chose agréable pour nous d'avoir l'occasion de sonder l'opinion du pays sur le sujet.

M. WOODWORTH: M. l'Orateur, cette discussion ressemble à celle que nous avons eue l'an dernier lorsqu'il s'est agi de renvoyer une question devant le comité permanent des privilèges et élections. Il me semble qu'il serait plus conforme à cet esprit judiciaire que n'ont pas montré certains députés de l'autre côté, de renvoyer cette question où elle devrait être, et où elle sera traitée judiciairement, convenablement, et sans préjugés. A cette session, le débat a été ouvert par l'honorable chef de l'opposition sur un ton acrimonieux, et non pas comme avait commencé celui de l'an dernier; et je ne vois pas pourquoi l'honorable monsieur n'a pas traité la question dans le sens légal et libéral qui lui eût convenu et qui eût été son droit. La motion est une question de privilège. Il s'agit de savoir si nous allons dépouiller un membre de cette Chambre de ses privilèges ici, si nous allons le rayer, et ne plus lui permettre

de siéger ou de voter dans cette Chambre, sans un plus long examen, ou bien renvoyer la question à un endroit où elle sera convenablement examinée, dans un endroit approprié à cet examen. Je me suis occupé attentivement de la question depuis le commencement de cette discussion, et je trouve que l'honorable député de Durham-Ouest sera forcé de donner son vote en faveur de la majorité sur la question de droit, comme il l'a fait à la dernière session. A la dernière session, j'avais l'honneur de citer à cette Chambre l'acte de 1872, en vertu duquel l'honorable monsieur qui est aujourd'hui député de King, I. P. E. Je me suis attiré alors une exclamation dérisoire de la part de l'honorable député de Durham-Ouest, qui prétendit que cet acte était abrogé, et il fut fortement secondé dans cette tâche par l'honorable député de Queen, I. P. E.; mais après examen, nous avons trouvé que l'acte n'était pas abrogé et que l'honorable député de King était autorisé par la loi à prendre son siège; et depuis nous n'avons plus entendu parler de cette question, bien que le temps de la Chambre eût été consacré pendant de longues heures à cette discussion, bien que l'honorable député de Durham-Ouest déclara alors, comme il le déclare aujourd'hui, bien que l'honorable député de Huron-Ouest déclara alors comme il le déclare aujourd'hui, bien que l'honorable député qui vient de reprendre son siège déclara alors comme il le déclare aujourd'hui, qu'il n'y avait pas le moindre doute sur cette question, que nous devions agir sans délai et donner le siège à un monsieur du nom de Dr Robertson; et si nous avions fait cela, nous l'aurions fait à l'encontre de la loi, à l'encontre de la lettre du statut, et la Chambre aurait été dans l'humiliante nécessité d'enregistrer une fausse décision et un préjudice causé au collège électoral si habilement représenté par l'honorable député de King, I. P. E.

Le chef du gouvernement, l'honorable premier ministre, a fait motion pour renvoyer la question devant le comité, et il a exposé brièvement les raisons pour lesquelles il croit que l'honorable député de Cumberland a droit de garder son siège dans cette Chambre. D'abord, dit-il, cet acte interprété libéralement ne se rapporte pas du tout à cette question. L'acte a été fait pour empêcher de siéger dans cette Chambre toute personne soumise à l'influence du gouvernement.

Ceci n'est pas ce qui a lieu ici. On ne peut pas prétendre que le haut commissaire, sir Charles Tupper, membre du gouvernement, était susceptible d'être influencé par le gouvernement, et par conséquent n'avait pas le droit de siéger dans cette Chambre. Et quand nous référerons à l'acte de l'indépendance du parlement de 1878, nous avons le droit de nous enquérir des motifs qui l'ont inspiré et qui l'ont fait adopter.

Nous savons tous que cet acte a été le résultat de ce qu'on a appelé le comité Anglin; le rapport de ce comité recommandait que des mesures fussent prises et qu'un acte fût remis en vigueur, et l'acte de 1868 fut remis en vigueur et nous avons eu l'acte de 1878. Je suis allé à la bibliothèque pour voir ce qui avait été dit en cette occasion, et j'ai écouté les honorables messieurs de l'opposition qui ont cité vos paroles, M. l'Orateur, et ce que d'autres honorables députés ont dit; mais ils n'ont pas encore dit un mot concernant pour qui et pour quoi cet acte avait été adopté. Certainement que si une vacance existe il faut émettre le bref. Voilà la question. Le premier ministre d'alors, l'honorable député d'York-Est, au cours du débat sur le bill soumis par M. Laflamme, alors ministre de la justice, s'est servi de ces paroles:

L'article adopté par cette Chambre "parlant de cet acte de 1878," avait évidemment pour but de protéger son indépendance, ce qui ne pouvait être fait qu'en limitant le choix à ceux qui étaient dans une position indépendante et en dehors de l'influence du gouvernement.

Voilà pourquoi il a proposé cet acte. Alors, peut-on dire, en donnant à cet acte une interprétation large et libérale,

que le haut commissaire, qui était allé à Londres pour remplir les devoirs de cette charge, était soumis à l'influence du gouvernement, et que l'acte de l'indépendance du parlement a été adopté pour l'empêcher de prendre son siège dans cette Chambre? Certainement non, parce que l'intention de la loi a été définie par le premier ministre d'alors. Ainsi, à un point de vue large et libéral, cet acte ne concerne pas l'honorable député. On pourrait aussi bien dire que le ministre des douanes, qui remplit actuellement les fonctions de ministre de la marine et des pêcheries, qui voyage, même à l'étranger, qui fait payer ses frais de voyage par ce département, où ils sont inscrits sous le titre d'allocation ou émoluments, n'a pas non plus le droit de siéger dans cette Chambre. Une telle prétention serait oiseuse et stupide, et pas un membre de la Chambre ne voudrait se charger d'une proposition semblable. Ainsi cet acte n'a pas été adopté dans cette intention et pour servir à cette fin. Il a donc été adopté pour interdire l'entrée de cette Chambre, aux personnes soumises à l'influence du gouvernement. J'arrive maintenant à la question de droit. J'aurais préféré ne pas discuter cette question. Je crois qu'il aurait été préférable pour le député de Huron-Ouest, qui fait partie du comité des privilèges et élections, qui va siéger en qualité de juge, ne l'eût pas discutée. Je crois que l'honorable député de Durham-Ouest eût mieux fait de ne pas la discuter, bien qu'il eût plus de motifs comme auteur de la motion qui a motivé cet amendement. Mais puisque ces honorables députés qui sont plus anciens que moi dans cette Chambre ont jugé à propos de parler, il n'est que juste et convenable que je suive leurs traces. L'acte de 1878 dit que:

"Quiconque acceptera ou occupera une charge, commission ou emploi, d'une nature permanente ou temporaire, au service du gouvernement du Canada, à la nomination de la couronne, ou à la nomination de quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada auquel un traitement ou salaire, ou des honoraires, gages, allocations, émoluments ou profits d'aucun genre sont attachés, ne sera éligible comme membre de la Chambre des communes."

L'acte de 1880 crée un nouveau fonctionnaire, un agent représentatif du Canada résidant dans le Royaume-Uni, ayant le titre de haut commissaire du Canada, et outre autres choses, il est statué dans la dernière section que "le haut commissaire recevra un salaire qui ne dépassera pas \$10,000 par année, et cette somme sera payable, etc." Alors ce salaire n'est pas fixé par cet acte, qui réfère à l'acte de 1878.

M. BLAKE: Ecoutez! écoutez!

M. WOODWORTH: "Ecoutez! écoutez!" dit ironiquement le député de Durham-Ouest. J'ai eu le plaisir d'être interrompu par lui à la dernière session, lorsqu'il a prétendu que l'acte de 1872 était abrogé, et il n'était pas abrogé, et je crois que son interruption ironique se changera encore en un majestueux silence avant longtemps. Je dis que le salaire n'est pas fixé par l'acte, parce que le gouvernement peut ne rien donner au haut commissaire. S'il était dit que le salaire ne serait pas moins de \$500, si un minimum avait été déterminé, cela aurait pu donner quelque point à la prétention, mais lorsqu'il est dit "pas plus de \$10,000" cela ne détermine pas le salaire. Cela enlève même le salaire. Cela enlève tous émoluments ou allocation, et l'honorable député de Cumberland est aujourd'hui devant la Chambre sans être aucunement affecté légalement par cet acte. Je maintiens cela, et je le crois. J'ai étudié la question.

Ce raisonnement est très court et très clair, et je ne crois pas que l'honorable député de Durham-Ouest, après avoir consulté les statuts, après avoir lu la commission dans laquelle il est stipulé qu'il ne recevrait pas un sou pour ses services, consentirait à donner par écrit son opinion que l'honorable monsieur a accepté un emploi rétribué. Il n'a rien accepté de semblable. Aussi brièvement et aussi clairement que possible, j'ai démontré d'abord, que cet acte, inq

terprété libéralement, ne s'appliquait pas du tout à l'emploi de haut commissaire, parce que le haut commissaire est un membre du gouvernement, et deuxièmement, que cela ne le concerne pas légalement.

Je crois que l'honorable député de Durham-Ouest n'aurait pas dû, dès le début de cette discussion, perdre la vraie question de vue, pour essayer d'indisposer les membres de cette Chambre. C'était son droit comme chef de l'opposition, et comme député, d'attirer l'attention de la Chambre sur la question, mais je ne crois pas qu'il a fortifié sa position en prononçant une mercuriale contre l'honorable député de Cumberland; d'en parler comme de l'ex-député de Cumberland, et de dire, en montrant un des pages, qu'il n'avait pas plus droit de siéger qu'un des pages de la Chambre. Je ne crois pas non plus que cela ait donné plus de force à son argumentation, s'il en avait une, de dire qu'il avait commis une violation flagrante des droits du parlement; qu'il avait insulté les membres de la Chambre en osant prendre son siège; qu'il n'avait aucun droit de venir ici tous les jours lancer des diatribes. Alors, pourquoi l'a-t-il fait? Pourquoi, froidement et délibérément, en présence des représentants du Canada réunis, s'il avait un argument légal à faire valoir, avec son habileté et ses connaissances reconnues, comme avocat en chancellerie, qui se vante de n'avoir jamais de sa vie plaidé une cause devant les jurés, mais de s'être toujours adressé aux juges, pourquoi, dis-je, ne s'est-il pas adressé aux membres de cette Chambre comme à des juges? Pourquoi a-t-il fait appel aux plus basses passions de ses propres partisans? Pourquoi s'est-il servi à l'égard de l'honorable député de Cumberland, le haut commissaire, d'un langage qui était de nature à irriter les amis de cet honorable monsieur dans cette Chambre? Je dirai même, M. l'Orateur, qu'il n'y a pas un seul adversaire généreux de l'autre côté de la Chambre qui n'ait été contrarié d'entendre l'honorable chef de l'opposition, hors de propos, sans provocation, et délibérément, essayer de faire un appel aux passions et de soulever les sentiments hostiles des membres du parlement.

Il a été suivi de l'honorable député de Huron-Ouest (M. Cameron), qui a fait cause commune avec lui, et il demande pourquoi mon honorable ami n'est pas retourné à Cumberland pour se faire élire régulièrement, disant que s'il osait reparaitre devant ses commettants, il ne pourrait pas se faire réélire, tellement sont grands ses crimes comme haut commissaire, ses crimes comme ministre des chemins de fer, ses crimes comme l'un des chefs du parti conservateur dans le pays. Ne savent-ils pas que s'il retournait dans son comté, il n'y aurait pas un homme pour lui faire de l'opposition? Ne savent-ils pas que pendant vingt-cinq longues années, ils s'est mesuré avec les adversaires les plus redoutables qu'on pouvait lui opposer, et que malgré leurs efforts il a été réélu chaque fois, dans son propre comté, dans sa province natale. Il n'a rien à craindre sous ce rapport, et tout le monde sait qu'ils le savent parfaitement. Alors pourquoi ont-ils pris ce ton chicanier, au lieu du ton digne et calme qu'il aurait été convenable de prendre pour décider si l'honorable député de Cumberland avait encore un siège dans cette Chambre, ou non? Je dis que l'honorable député s'est oublié en faisant cela; je dis que cela n'est pas à sa louange; et je crois du fond de mon cœur que si l'honorable ministre des chemins de fer eût été à son siège, avait eu l'avantage de répondre—avantage que l'honorable député sait qu'il n'a pas à cette session—s'il avait été ici, l'honorable député n'aurait pas été plus tenté de se servir de ce langage que de se couper la main. Venir lui dire qu'il a peur de soutenir ses opinions par son vote!

Quel est l'honorable monsieur qui sermonne ainsi l'honorable ministre des chemins de fer sur son courage? Cet homme qui n'a jamais tourné le dos à l'ennemi; cet homme qu'il a mainte et mainte fois refusé de rencontrer à la même tribune face à face, pour vider la grande querelle nationale. N'est-ce pas le même monsieur qui, lorsqu'il était ministre et soutenait le gouvernement de l'honorable

M. WOODWORTH

député de York-Est, se précipitait tête baissée vers la porte, sans oser rester à son siège et voter. Était-ce bien là l'homme pour faire des reproches à celui qui n'a jamais craint de soutenir ses opinions par son vote; qui n'a jamais craint de soutenir son vote par ses opinions? Je croyais, M. l'Orateur, que quelqu'un le rappellerait à l'ordre; je croyais que vous, M. l'Orateur, vous l'auriez fait—bien que ce ne fut peut-être pas strictement dans vos attributions quoique l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach) fut rappelé à l'ordre, l'autre soir, pour une affaire beaucoup moins grave, et après être passé à un autre sujet pour parler de l'honorable député de Bothwell (M. Mills).

Je dis, M. l'Orateur, que quiconque aurait eu la moindre idée, la plus légère parcelle de connaissance de la procédure suivie dans cette Chambre, aurait immédiatement accusé député de Durham-Ouest, comme coupable d'infraction grave aux règlements de cette Chambre. Je crois que c'était très délicat de la part de l'honorable député de Cumberland de en pas voter. Je crois qu'après qu'ils eussent agité la question dans les journaux, fait une demande de documents, et donné tout au moins un quasi avis de leur intention de poursuivre cette affaire, je crois qu'il était très à propos qu'il s'abstint de voter dans cette Chambre.

Cette conduite ne paraît pas rencontrer l'approbation de l'honorable député d'Argenteuil (M. Abbott), parce qu'il ne voulait pas voter. Il demanda la lecture des règlements, et après cette lecture l'honorable député de Durham-Ouest prétendit que le député d'Argenteuil était dans le cas prévu par le règlement et voulait le faire voter. L'honorable député d'Argenteuil répondit: "Je n'aime pas à voter, j'ai certaines raisons pour cela." Tout le monde sait que professionnellement et en dehors de cette Chambre, l'honorable député a été en rapport avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, comme son avocat, et il désirait ne pas voter sur les questions qui concernaient cette compagnie.

L'honorable député de Durham-Ouest a-t-il été aussi délicat, l'été dernier, lorsque, suivant sir Henry Tyler, il se rendit en Angleterre avec un discours bien préparé, qu'il devait prononcer devant le conseil privé, comme avocat du Grand-Tronc? Si l'honorable député me dit que ces relations n'existent plus, je suis prêt à me rétracter. Mais ce n'est certainement pas à lui d'accuser d'indélicatesse les députés qui refusent de voter parce qu'ils ont des doutes sur l'opportunité de cet acte. L'autre soir, l'honorable député a été amené à dire qu'il avait donné \$25,000 pour \$2,500. Il s'est toujours plaint, cependant, des autres députés qui amènent leurs affaires personnelles dans la discussion, qui parlent des émoluments ou du salaire qu'ils reçoivent. Je dis que si l'honorable député de Durham-Ouest trouve que les députés de ce côté de la Chambre, pendant cette session, sont plus irritables que par le passé, lui rendent souvent deux Roland pour un Olivier, et le malmènent un peu plus qu'il ne voudrait, il pourra en accuser le discours violent qu'il a fait ce soir contre un homme qui a plus fait dans un an de sa vie politique, pour son pays, le pays qu'il aime, le pays pour lequel il travaille, que l'honorable député ne fera pendant le restant de ses jours—oui, je le répète, pendant le restant de sa vie, s'il devenait un Canadien patriotique, ce qu'il n'a pas été jusqu'aujourd'hui.

Nous connaissons les grands services que le haut commissaire nous a rendus en Angleterre. Nous savons que les cultivateurs du Canada, qu'ils soient *grits* ou *tories*, sont unanimes à lui décerner les plus grandes louanges qu'on puisse décerner à un homme pour son activité, son zèle, son habileté, et pour le service inappréciable qu'il leur a rendu en faisant rouvrir les marchés anglais pour nos animaux. Ils admettront tous qu'il a plus fait pour eux que ne feront tous les discours de l'honorable député de Durham-Ouest pendant les cinquante années à venir. Je répète que lorsqu'une question de ce genre se présentera, agissons avec calme et dignité si possible, essayons de pénétrer au fond

de la question et de donner un verdict approprié. Nous pouvons avoir des préjugés—il est impossible de s'en débarrasser complètement—mais nous pouvons certainement nous empêcher de chercher à soulever les passions lorsque nous traitons une question sérieuse comme celle-là, une question que M. Gladstone et tous les grands chefs de parti en Angleterre déclarent devoir être envoyée devant un comité, lorsqu'il y a le moindre doute. Ce principe a toujours été énoncé et pratiqué. Ici il n'y a pas seulement un doute, mais une très grave question. L'honorable député avait droit de la soulever; mais avec les documents que j'ai devant moi, avec la commission, avec l'acte de 1878, avec les discours des honorables députés qui ont voté cet acte, avec l'acte de 1880 nommant un haut commissaire, avec tout cela devant moi, jusqu'à ce que je sois mieux renseigné, je crois que l'honorable député de Cumberland a autant de droit de siéger ici que moi ou l'honorable député de Durham-Ouest.

Il se trouve que je suis membre de ce comité et si l'honorable député de Durham-Ouest peut me convaincre que j'ai tort, je lui promets de ne pas faire ce qu'il a fait l'an dernier, sortir de la Chambre et refuser de voter. Je n'avais pas l'intention de parler longtemps, je me suis levé simplement pour donner mon opinion, et en le faisant j'ai cherché à rester dans les règles parlementaires; mais je dis encore une fois qu'à l'avenir, quand une question de cette importance sera devant la Chambre, j'espère que les honorables députés de l'autre côté ne la traiteront pas comme ils ont traité celle-ci; ils ne la traiteront pas d'une manière offensante et agressive, comme l'ont fait quelques-uns des députés qui ont parlé sur la question.

M. BLAKE. S'il n'y a pas d'autre député qui désire porter la parole à la Chambre, je désire dire quelques mots en réplique. De qui a-t-on dit qu'il s'occupait quelque fois à réprécuer le péché? Après le discours modéré, courtois et bienveillant de l'honorable député de King (M. Woodworth), je pense pouvoir appliquer le proverbe à l'honorable député, non pour violer, comme je l'ai fait, les décences du débat—

M. WOODWORTH. Je demande pardon, je n'ai jamais parlé de "décences du débat."

M. BLAKE. Mais c'est ce que vous avez dit en substance.

M. WOODWORTH. Répétez les mots.

M. BLAKE. Je parle du sens. Je ne voudrais pas souiller ma bouche par la répétition de ce qu'a dit l'honorable député.

M. WOODWORTH. Je soulève la question d'ordre.

Plusieurs honorables DÉPUTÉS: A l'ordre, à l'ordre!

M. WOODWORTH: Je demande, M. l'Orateur, si je suis dans l'ordre.

M. l'ORATEUR: L'honorable monsieur a parfaitement le droit de soulever une question d'ordre.

M. WOODWORTH: Je soulève une question d'ordre. Je ne me suis pas servi des mots "violé les décences du débat." L'honorable député a dit qu'il ne souillerait pas sa bouche de mes paroles, alors que je lui demande de répéter les mots dont je me suis servi.

Plusieurs honorables DÉPUTÉS: A l'ordre, à l'ordre!

Sir JOHN A. MACDONALD: Quand un honorable député dit qu'il ne souillera pas sa bouche par la répétition de ce qu'a dit un autre député, il doit être tenu de dire que celui-ci s'est servi d'un langage qui n'était pas parlementaire et dont il n'aurait pas dû ni pu se servir comme gentilhomme. C'est là l'accusation portée contre l'honorable monsieur, et je crois que l'honorable député est en dehors du règlement s'il n'établit pas que l'honorable député de King s'est servi d'un langage qui souillerait la bouche d'un autre député.

M. l'ORATEUR: Je regrette beaucoup que dans nos débats, une des règles de la Chambre soit souvent violée par plusieurs honorables députés. Je vais lire d'abord la règle, puis je vais l'appliquer au cas.

La règle 13 dit:

Nul membre ne doit parler d'une manière irrévérente de Sa Majesté, ni d'aucun membre de la famille royale, ni du gouverneur ou de la personne administrant les affaires du Canada; il ne doit faire usage d'aucune parole offensante envers l'une ou l'autre des deux Chambres, ni envers aucun de leurs membres; et il doit s'en tenir à la question débattue. Nul membre ne peut commenter un vote de la Chambre, si ce n'est dans le but de le faire rescinder.

Dans un grand nombre de discours faits dans cette Chambre, on s'est servi de termes blessants à l'adresse d'honorables députés, ce que je regrette beaucoup; et je pense qu'en cette circonstance l'honorable monsieur s'est servi de paroles offensantes peut-être pour un honorable député.

M. BLAKE: Je me soumetts à votre décision immédiatement comme je le fais toujours. Je regrette que vous considérez mes paroles comme offensantes. Je crois que le langage dont s'est servi l'honorable exige, mérite ou justifie du moins de ma part de très fortes expressions; mais si je me suis servi de termes contraires aux usages parlementaires, je les retire volontiers. J'allais faire observer que je n'adopterais pas la manière de l'honorable député et conduire le reste du débat que j'ai à faire de la façon qu'il voudrait le voir conduire, avec l'esprit que, de fait, il a introduit dans le débat. Il se plaint de ce que j'ai formulé une opinion sur cette affaire et de ce que j'ai essayé de décontenancer cette opinion par un raisonnement, et il pense qu'il aurait été mieux pour moi que je n'eusse pas exprimé d'opinion du tout. J'ai demandé par ma motion que le siège de l'honorable député de Cumberland fût déclaré vacant. Je me propose de demander à la Chambre d'appuyer cette motion. C'est une proposition légitime.

M. WOODWORTH: L'honorable monsieur a encore mal représenté ce que j'ai dit.

Plusieurs honorables DÉPUTÉS: A l'ordre, à l'ordre.

M. WOODWORTH: Je me lève pour donner une explication personnelle.

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas le temps de donner des explications personnelles. Quand l'honorable monsieur aura terminé son discours, vous pourrez donner des explications personnelles.

M. WOODWORTH: Je soulève une question d'ordre. Je dis que l'honorable monsieur a mal représenté ce que j'ai dit.

M. l'ORATEUR: J'ai déjà dit que l'explication doit être donnée après que l'honorable monsieur aura fini son discours, pas maintenant.

M. BLAKE: Dans des occasions précédentes, le premier ministre a lui-même fait des motions comme celle que j'ai présentée. En 1877, il a proposé que le siège de M. James Morris, alors député de Lincoln, fût déclaré vacant, et qu'un nouveau bref fût décerné. Il a exprimé l'opinion, et il l'a soutenue aussi bien qu'il l'a pu au moyen d'un raisonnement portant sur l'affaire, et il dit que c'était parfaitement clair. Je ne vois pas très bien moi-même comment je me serais montré respectueux envers la Chambre; si en faisant ma proposition, qui est une proposition légitime, exposant que le siège est vacant, je m'étais abstenu de donner les raisons pour lesquelles, selon moi, cette proposition devait être approuvée.

Le premier ministre a dit qu'il n'y avait pas de traitement d'attaché à l'emploi, et que cette circonstance règle la question. Il dit qu'après avoir examiné la question pendant quelque temps, c'est là son opinion comme avocat, et que cela règle complètement l'affaire. D'abord, il y a plus qu'un traitement ici; en second lieu, l'acte dit: "L'honorable

commissaire recevra un traitement de pas plus de \$10,000 par année." Il doit donc recevoir un traitement. L'extrême limite du traitement doit être \$10,000 par année; et l'acte dit que le traitement sera payable à même les revenus non appropriés qui font partie du fonds du revenu consolidé du Canada. Ceci fait donc du haut commissaire un officier salarié, bien même que le montant réel du traitement n'a pas même été fixé, car la loi dit qu'il y aura un traitement.

Le *quantum* est supposé n'être pas encore fixé; et telle serait la loi s'il restait sans être fixé. Mais on a fait plus, ainsi que les documents le font voir, vu qu'un arrêté du conseil a été rendu, ainsi que je l'ai dit, lorsque sir Alexander Galt a été nommé ou immédiatement après, fixant en réalité le traitement à \$10,000 par année, et les papiers indiquant que le traitement du haut commissaire a été porté au maximum y mentionné. L'opinion que je soutiens à propos de cette affaire est appuyée du raisonnement de l'une des plus fortes autorités en fait de droit parlementaire, d'un homme qui a joui d'un prestige et de connaissances des affaires parlementaires qui n'avaient presque pas de parallèle de son temps, M. W. Wynn, qui, dans le cas de D. W. Harvey, affaire de Southwark, a proposé que le bref fût décerné et a justement traité cette question du traitement—du *quantum*—qui n'a pas été fixé.

Il a raisonné de la sorte :

On peut soutenir que ce n'est pas là un emploi donnant des profits; en alléguant qu'aucun traitement n'a été réellement attaché, mais l'acte de la dernière session dit qu'il sera légal pour les commissaires du trésor de Sa Majesté de fixer et d'accorder tels traitements qu'ils jugeront à propos d'accorder à tels régistres, greffiers et officiers, lesquels traitements, avec les dépenses afférentes à l'exécution de cet acte, seront, suivant les instructions des dits commissaires, payés par les dits commissaires des timbres et des taxes, à même les fonds provenant de l'accomplissement des devoirs confiés à leur surveillance et à leur direction." Il me paraît donc que, d'après cet article, on impose un devoir à être accompli par les préposés à l'administration du trésor, en fixant le montant du traitement dont jouira le régistreur. Nous savons tous que les mots "il sera légal" comportent toujours le sens d'imposition d'un devoir, et que si l'honorable député de Southwark avait continué à garder l'emploi dont il s'est démis, et si le trésor n'avait pas fixé un traitement, on aurait pu contraindre les commissaires du trésor à lui en assigner un. La fixation du traitement serait en réalité une affaire de discrétion pour eux, mais c'est pour eux un devoir impérieux d'en fixer un. On peut encore prétendre que ni émoluments ni profits n'ont été retirés de cet emploi. Mais dans sa lettre au noble lord secrétaire d'Etat pour le département de l'intérieur, l'honorable député a dit qu'il ne retirerait ni émoluments ni profits de cet emploi si le parlement entretenait l'opinion que l'acceptation qu'il en faisait l'obligerait à rendre son siège vacant.

Le refus de l'honorable monsieur d'accepter un traitement n'était donc qu'un refus conditionnel dépendant de la décision du parlement quant à l'effet produit par l'acceptation d'un traitement. Je soutiens que cela ne le soustrait pas à la perte des droits politiques que lui fait encourir sa première acceptation d'emploi. Que la Chambre suppose qu'un changement de ministre a lieu et que les nouveaux ministres ne jugent pas à propos de dissoudre immédiatement le parlement, est-ce que en supposant qu'ils renonceraient aux traitements attachés à leurs offices pendant une couple de mois—ils pourraient occuper leurs positions sans abandonner leurs sièges dans le parlement. Je crois que non. Il me semble que lorsque le parlement crée un emploi et qu'il y attache un traitement, l'individu qui accepte l'office n'a pas droit d'en rejeter le traitement. L'office a encore tous les caractères d'un office, et il n'est d'aucune importance que celui qui en est le titulaire accepte ou non le traitement. Pour empêcher un individu de se faire proposer aux *Chiltern Hundreds*, il s'agit de savoir s'il réclame ou non le traitement attaché à l'intendance. On m'a dit que ce n'est pas la pratique invariable de refuser le traitement attaché à cet emploi, car le gentleman qui l'a accepté a, par la suite, touché le traitement de £10 pour les six mois expirant avant que l'emploi eût été confié à une autre personne. Il me semble donc, que nous avons ici un nouvel emploi ou un nouveau profit dépendant de la couronne, créé depuis le statut d'Anne, et qui par conséquent n'est pas tenable simultanément avec l'occupation d'un siège dans le parlement, que le traitement soit réclamé ou non."

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est là une bonne loi.

M. BLAKE: Eh bien, j'ose l'affirmer. Dans tous les cas, je l'ai lu en entier et je n'ai pas suivi l'exemple donné par l'honorable monsieur lorsqu'il a donné lecture d'un document que je vais lire intégralement. Peu de temps après, le comité a fait rapport que c'était un emploi qui, d'après lui, donnait du profit; que M. Harvey avait accepté l'emploi et que son siège était vacant. Je pense qu'il appert par ce que j'ai lu

M. BLAKE.

que l'affaire n'est pas ce qu'a dit l'honorable député de King, N. B. (M. Woodworth). L'honorable monsieur a conclu ses remarques en répétant quelque chose qui avait été dit auparavant par le très honorable premier ministre. Il a dit que j'avais peur de rencontrer le ministre des chemins de fer, et que je n'aurais pas fait ces remarques si le ministre des chemins de fer avait pu occuper son siège; que je n'avais qu'il ne pourrait pas être ici pour me répondre, et que c'est pour cela que j'ai fait ma proposition. Sous l'opération de la loi parlementaire, le ministre des chemins de fer prétendant être le représentant siégeant du comté de Cumberland, avait le droit de prendre son siège pour discuter cette motion. Il avait le droit de parler après que cette proposition eût été présentée et qu'elle s'est trouvée à l'ordre du jour; puis après avoir donné ses explications, il devait—mais alors seulement—se retirer. C'est ce qui a été fait en diverses circonstances. Cela a été fait lorsque a été soulevée la question d'arbitrage en 1877. Je me souviens que le député actuel de la ville et du comté de Saint-Jean a répondu à la motion dirigée contre lui. Je me rappelle avoir entendu l'ex-député de Lincoln répondre à la motion présentée contre lui. Je me souviens que le député de Cumberland lui-même,—lorsqu'une motion a été faite contre lui personnellement, il y a un bon nombre d'années, lors de l'amendement à la motion demandant que la Chambre se formât en comité des subsides, amendement qui avait trait à un acte particulier qu'il avait commis comme ministre de la couronne—a parlé, de son siège, en réponse à la motion, et qu'ensuite il s'est retiré. Dans le cas même que je viens de citer, le cas de M. Harvey, la question a été débattue, les autorités de la Chambre ont été d'accord pour dire que c'était le devoir et le droit de M. Harvey de parler, s'il voulait, après que la motion demandant un nouveau bref eût été présentée, et M. Harvey a parlé devant la Chambre après la présentation de la motion demandant un nouveau bref, puis il s'est retiré.

Conséquemment, M. l'Orateur, comme je connais la loi parlementaire qui s'applique à ce sujet, comme je sais que le ministre des chemins de fer avait autant le droit de siéger et de parler sur cette question qu'il avait eu le droit de siéger et de parler à propos de n'importe quelle autre motion qui a été faite dans le cours de cette session; comme je savais qu'il était à son siège dans cette Chambre et qu'il avait lui-même régulièrement répondu à une proposition personnelle, je n'avais aucun droit ni aucune raison de croire—et je ne pouvais pas du tout m'attendre—qu'en cette occurrence il porterait la délicatesse et la modestie jusqu'à se rendre incapable de siéger en face de moi, comme il l'a fait depuis quelques années, et de prendre un siège à votre droite. Il avait le droit de parler; il avait déjà parlé dans de pareilles circonstances; il était dans la Chambre, et comment pouvais-je savoir qu'il ne se servirait pas de son droit? Les honorables messieurs ont dit que j'ai peur de lui. Eh bien, M. l'Orateur, j'ai siégé en face de l'honorable ministre des chemins de fer depuis seize ans, plus ou moins; j'ai fait d'ardentes discussions avec lui, et je n'ai pas remarqué que j'eusse quelque raison d'avoir peur de lui, je ne vois pas en quoi il pourrait m'inspirer de la peur. Les honorables messieurs ont inventé pour moi la passion de la peur. Ils sont résolus de croire que je dois craindre le ministre des chemins de fer, et ils jugent à propos de le dire. Je leur dis que je ne suis pas conscient de la présence d'une telle crainte chez moi, ni du motif qui pourrait me l'inspirer. Il a sans doute une grande puissance de mots: il a certainement une forte collection d'adjectifs; il a certainement une grande volubilité, mais je ne vois pas une seule raison pour laquelle n'importe lequel des honorables députés, n'importe lequel des membres de la Chambre, si humble qu'il soit, qui ayant une bonne cause à faire valoir, aurait peur de l'honorable ministre.

Le secrétaire d'Etat a commencé son discours en disant qu'il avait à considérer quels étaient les motifs du ministre des chemins de fer lorsqu'il a accepté cette nomination, puis

il a débattu la question assez longuement. Il a aussi introduit dans la discussion comme élément du débat les services du haut commissaire du Canada. Qu'est-ce que ces services peuvent avoir à faire avec la question ? Nous sommes ici à débattre une question de statut, de droit parlementaire ; il s'agit de savoir si le siège du représentant de Cumberland est vacant ou non. Si bon que soit un homme, le secrétaire d'Etat devra admettre—si méchant qu'un homme puisse être, je suis moi-même tenu d'admettre—que cette question doit être résolue indépendamment de sa bonté ou de sa méchanceté, d'après ses mérites ou ses démérites, qu'il ait fait beaucoup ou peu, qu'il ait fait bien ou mal, que ses motifs aient été louables ou condamnables—nous avons à décider si le siège du représentant de Cumberland est comble ou vide, indépendamment de toutes les considérations de ce genre. Pourquoi donc l'a-t-on introduite ? Puis l'honorable monsieur dit que l'intention de l'acte est d'empêcher un député d'être mis sous l'influence de la couronne, d'être sous le coup d'obligations envers la couronne, et que par conséquent il ne s'applique pas aux ministres de la couronne. Est-ce vrai ? Est-ce qu'un député disposé à se montrer hostile à la politique du gouvernement ne peut pas être porté à donner son acquiescement à cette politique si on le séduit par l'offre d'un portefeuille de ministre ? Est-ce qu'un ministre qui diffère de ses collègues sur une question d'intérêt public ne peut pas être porté par la séduction à garder le silence, à donner son assentiment, ou à faire les deux choses, si ou le garde dans sa position de ministre ? N'avons-nous jamais entendu parler de choses pareilles ? N'avons-nous pas été témoins de choses pareilles ? Les avons-nous oubliées ?

Quelques honorables DÉPUTÉS. Non.

M. BLAKE. Non ; je pense que nous ne les avons pas oubliées, et je ne pense pas que nous entendions encore beaucoup plus parler, au cours de ce débat, de l'extraordinaire disposition qu'il faut que le peuple se montre moins jaloux, moins prudent, moins soigneux, moins vigilant, quand il s'agit de l'usage qu'un ministre fait de l'argent du public, de l'usage que font d'autres membres du parlement de l'argent du public. Telle est la question. Comment les ministres occupent une si haute position qu'ils ne peuvent être influencés, quels que soient les avantages en surplus qu'ils peuvent recevoir—qu'ils ne peuvent être influencés, quelles que soient les faveurs dont la couronne puisse les couvrir ! Est-ce qu'un ministre qui garde son portefeuille avec répugnance, qui veut abandonner le ministère, ne peut pas être engagé à rester en obtenant un office qui donne un casuel et des avantages ? N'avons-nous pas vu arriver la chose ? N'avons-nous pas, ces jours derniers, entendu parler de pareilles choses ? Et cependant, on dit que les ministres ne sont pas susceptibles de commettre les méfaits prévus par l'acte.

Quoi que dise l'honorable monsieur du vice de l'acte—et on nous menace d'un acte relatif à l'indépendance du parlement—l'honorable monsieur peut remarquer—à moins qu'on ne propose de faire une règle pour les ministres et une autre pour le commun du troupeau des membres du parlement, qu'il faut rêner davantage, vu qu'ils ne sont pas à l'abri de pareilles influences—l'honorable monsieur peut observer que quelquefois les ministres s'écartent du devoir plus facilement que les autres membres. Ils sont de la même chair et du même sang que nous ; ils sont enclins aux mêmes passions que nous ; s'il est probable que nous puissions être influencés par l'attrait des honneurs, des émoluments, du lucre, ils le sont également. En siégeant dans cette Chambre, ils sont sujets aux mêmes restrictions absolument, et je crois que s'il devait y avoir une distinction, ce sont eux qui devraient être soumis à une plus grande restriction que les députés ordinaires.

Supposons, dit le secrétaire d'Etat, qu'un membre du gouvernement, disons le ministre des douanes, est appelé au

dehors pour faire une enquête au sujet des affaires de quelque hôtel de la douane, et que ses dépenses soient payées, est-ce que son mandat doit être annulé à cause de cela ? Son mandat doit être annulé si la loi le dit, et si la loi a cette portée, je dois dire que nombre de sièges seraient vacants. Mais j'aperçois une distinction très raisonnable que je le regrette, l'honorable monsieur n'a pas vue. Dans l'espèce, nous nous occupons d'un ministre agissant en sa qualité de ministre. Un ministre demeure ici ; sa maison et sa famille sont ici ; il demeure ici, dans la capitale, ou devrait y résider. On lui accorde un traitement pour qu'il puisse vivre, pour qu'il puisse payer les dépenses de sa maison ; son loyer, son combustible, son éclairage et ses taxes ; pour qu'il puisse envoyer ses enfants à l'école, leur donner à manger et à boire. Voilà les fins auxquelles son traitement est destiné ; le traitement est maintenu pour le mettre en état de vivre. Si dans ces circonstances un ministre est appelé dans une partie éloignée du pays pour faire un ouvrage d'un mois ou six semaines, il faut que sa maison soit entretenue durant son absence, et ses frais continuent à être les mêmes. Il ne peut faire ses malles, et amener sa femme, sa famille et ses effets de ménage avec lui et faire payer à l'Etat le coût de ce déplacement. Il ne fait pas de profit à même cette affaire, et il faut que ses dépenses soient payées. Mais supposons qu'un ministre, en sa qualité de ministre, serait, si la chose pouvait se faire convenablement, nommé à quelque poste lointain, pour un temps prolongé et défini ; supposons qu'on lui permettrait d'amener sa famille et ses meubles avec lui à sa nouvelle résidence aux frais de l'Etat ; et supposons qu'il lui faudrait abandonner toute sa demeure de façon à ce qu'il n'eût plus aucune de ces dépenses à faire, telles que loyer, taxes, combustible, éclairage, etc., qui sont payés par l'Etat dans sa nouvelle résidence, n'est-il pas évident qu'il occuperait une position tout à fait différente ? N'est-il pas évident que dans ce cas, il fait de l'argent ; que ces \$4,000 par année qu'en d'autres circonstances il aurait à puiser à même son traitement pour ces fins mêmes, sont une épargne pour lui ? Mais le raisonnement de l'honorable monsieur ne s'appliquait pas du tout à la question débattue, vu qu'il n'y était question que d'un ministre agissant en sa qualité de ministre. Ce n'est pas en sa qualité de ministre que sir Charles Tupper est allé en Angleterre pour remplir ces devoirs et recevoir ces allocations. C'était en sa qualité de titulaire de l'emploi de haut commissaire du Canada, pour qui on a voté un traitement qu'il n'a pas touché, pour qui on a voté une allocation qu'il a touchée. Cela rend l'affaire tout à fait différente, parce que, selon la déclaration de l'honorable monsieur, si c'était en quelque autre qualité que celle de ministre, si vous poussez l'argument jusqu'à sa conclusion légitime, le salaire, les émoluments, ou le profit, sous quelque forme qu'ils se montreraient, n'auraient aucun effet.

L'honorable secrétaire d'Etat a encore dit que cette affaire n'aurait pas dû être soumise à la Chambre—qu'on aurait dû ne pas soulever la question. Était-ce là l'opinion de son chef ? Il a été lui-même pendant longtemps premier ministre et chef d'un parti, et peut-être n'a-t-il pas appris à fond ces leçons de subordination que doit savoir parfaitement plutôt qu'un leader, un partisan, quoi qu'il soit collègue du chef. Son chef a dit que mon raisonnement était un franc raisonnement ; que bien qu'il ne fût pas de l'opinion qui y était émise, il croyait pertinent de laisser la chose à un comité ; qu'il pensait que c'était une question compliquée, des deux côtés de laquelle il y avait beaucoup de chose à dire, etc., etc., et qu'on ne pouvait pas s'attendre que la Chambre, composée en grande partie de gens qui n'appartiennent pas aux professions, pourrait, à un moment d'avis, en arriver à une conclusion juste, et que la question devait être soumise à un comité dans lequel on pourrait examiner tous les précédents, plus les raisonnements, et où on pourrait en arriver à une saine conclusion sur la question dont son collègue le secrétaire d'Etat dit qu'elle n'aurait pas dû être soulevée du tout, vu qu'elle ne comporte absolument

rien. Eh bien ! l'honorable premier ministre ne se risque pas jusqu'à contredire directement ma proposition, ce qui serait la conclusion logique des remarques de l'honorable secrétaire d'Etat. S'il n'y a pas de raison de s'enquérir, pourquoi ne soutenez-vous pas la négative de ma proposition ? Mais l'honorable premier ministre dit qu'il y a là quelque chose qu'il faut examiner, et il propose qu'on fasse cet examen. Puis, M. l'Orateur, il y a une bonne partie du discours de l'honorable premier ministre que j'ai souvent entendue auparavant. Je l'ai souvent entendu parler de ces précédents anglais, et surtout de l'affaire de M. Gladstone et des îles Ioniennes ; je l'ai au moins entendu en parler une demi-douzaine de fois.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh non.

M. BLAKE : Oh oui.

Sir JOHN A. MACDONALD : Seulement au commencement de la présente session, en réponse à l'honorable monsieur.

M. BLAKE : Je l'ai entendu si souvent que j'avais oublié cette fois-là. C'était son raisonnement lorsque nous étions à étudier l'acte concernant l'indépendance du parlement, et que nous le comparions à celui qui existait à l'époque de la confédération et que nous objections à l'altération de la loi. Plus tard nous avons entendu faire ce raisonnement de temps à autre, lorsque nous avons demandé l'adoption de certains amendements, lorsque nous avons signalé des défauts dans la loi, lorsque nous avons fait voir l'abus que l'honorable monsieur avait fait des portes dérobées ménagées à dessein dans la loi, et lorsque, de temps à autre, nous avons insisté auprès de l'opinion publique sur la nécessité d'une plus forte restriction, jusqu'à ce qu'enfin, en donnant un exemple frappant, nous avons amené le collègue de l'honorable monsieur, en l'absence de celui-ci, à déposer un projet de loi qui a eu pour résultat l'acte de 1871 et qui a modifié la loi. L'honorable monsieur nous a dit que ce n'est pas un traitement, mais un gage, une allocation, un profit ou des émoluments au lieu d'un traitement, et il a dit que c'était là ce que la loi voulait dire. Ce n'est pas ce que la loi veut dire ; c'est ce que la loi disait, et ce que l'honorable monsieur voudrait qu'elle dît, si c'était en son pouvoir aujourd'hui. C'est la loi à laquelle il a été contraint de se rendre, grâce aux efforts faits par l'opposition libérale entre 1867 et 1871. La loi a été modifiée en 1871, et les mots qu'il chérit tant, auxquels il croit tant, qu'il a invoqué si souvent, et qui lui sont si chers qu'il croit qu'ils sont encore dans l'acte, en ont été biffés afin qu'il eût plus de portée, qu'il fût plus clair, plus restrictif, et que l'opération en fût plus rigoureuse.

L'honorable monsieur a dit : Il est bien vrai que j'ai effacé les mots, mais après tout, la chose revient au même—je retourne à mes anciennes habitudes, et je marche dans les vieux sentiers. Mais il n'en est pas ainsi ; la loi n'est pas la même. Je dit qu'il en appelle aux précédents anglais, à ces précédents de M. Gladstone et autres. La loi anglaise n'est pas notre loi. Nous occupons ici une position différente de celle tenue en Angleterre au sujet des questions d'intérêt public, ainsi que je l'ai souvent fait voir. Nous occupons une position dans laquelle la question des émoluments en argent tient plus de place même qu'en Angleterre ; la loi n'y est pas aussi rigoureuse que la nôtre, vu qu'on présume qu'il n'est pas nécessaire d'avoir dans la métropole une loi aussi rigoureuse que la nôtre.

Si ces messieurs ont accepté de pareilles missions, je ne doute aucunement qu'ils occupaient pendant le temps de leur mission justement la position d'un ministre dont j'ai dit, en réponse au secrétaire d'Etat il y a un instant, qu'il avait une mission d'un caractère bien déterminé. Je ne doute aucunement que c'était des messieurs possédant de grandes fortunes, qui avaient maison de campagne, maison de ville etc., et qu'ils tenaient ces maisons de la même manière lorsqu'ils étaient absents que lorsqu'ils étaient dans le pays, de sorte que leur allocation pour frais

M. BLAKE.

de maison était une chose tout à fait différente de l'allocation pour les frais d'entretien et le loyer d'une maison d'un homme dont la seule maison est celle pour laquelle l'Etat paie.

Si on avait demandé à ces messieurs qui tiennent une maison de campagne et une maison de ville en Angleterre de payer le loyer d'une maison dans les îles Ioniennes ou à Washington, ils auraient eu à prendre de l'argent dans leurs propres goussets pour le faire ; mais dans le cas de l'honorable monsieur, il a vendu la maison qu'il avait ici, a envoyé son ménage à travers l'océan ; il a déplacé sa demeure—n'en ayant qu'une—et pour cette demeure, il est ici payé par l'argent de son traitement, et il a été aussi en Angleterre payé par l'Etat. L'honorable monsieur dit : mais il y a cumul d'emplois, et sous l'opération de la loi anglaise, la raison de la chose justifie pleinement la situation, et j'ai M. Todd au soutien de ma prétention, et je vous dis que cela règle définitivement la question. Cet argument est tout à fait fallacieux. Je n'hésite pas à dire que quoi que fasse le comité des privilèges et élections,—et je n'en connais rien—il n'arrivera pas à la conclusion que la doctrine du cumul d'emplois peut s'appliquer dans l'espèce. Je ne discuterai pas ce soir la question de savoir si la doctrine du cumul d'emplois peut s'appliquer à l'union de deux emplois officiels chez nous. Je crois que non. Ma croyance est que vous ne pourriez pas faire en sorte qu'un ministre pût avoir ici les deux offices de ministre des finances et de ministre des travaux publics sous notre constitution et sous nos lois. Mais quoi qu'il en soit, cela n'a pas de rapport au cas actuel. La loi anglaise telle qu'exposée, si elle est correctement exposée—et je prétends, pour les fins du raisonnement, qu'elle est correctement exposée—est simplement ceci : que s'il y a deux emplois politiques qui puissent être détenus ensemble par le ministre de la couronne, ou si, en en détenant un, il ne peut en accepter un autre sans être tenu à une élection nouvelle pour avoir accepté ce second office, ils doivent être tous les deux des emplois qu'il peut tenir tout en gardant son siège dans le parlement ; tous les deux doivent être des offices parlementaires. Je ne pense pas que ce soit là la loi établie en Angleterre. Je n'ai pas récemment examiné la chose, mais je me souviens que les cas de M. Gladstone étaient différents ; que dans le premier cas, où il a tenu ces deux emplois à la fois, il les a acceptés alors qu'il était à former son administration et à consulter ses commettants. Dans l'autre cas, il n'a pas accepté la chancellerie de l'Echiquier.

Sir JOHN A. MACDONALD : M. Lowe l'avait.

M. BLAKE : J'allais le dire. Il donna sa démission ; M. Gladstone l'accepta, et il ne l'a acceptée qu'après avoir été élu ; et on a trouvé beaucoup à redire à cette acceptation d'emploi à raison d'un demi-traitement, comme on disait. La presse et les hommes opposés à M. Gladstone ont soutenu vigoureusement qu'il ne pouvait siéger dans la session suivante qu'en se faisant réélire. La soudaine dissolution qui a eu lieu a empêché le règlement de cette question. Il consulta l'électorat du pays, fut battu, et cessa d'être premier lord du trésor et chancelier de l'Echiquier. La question n'a donc jamais été une question pratique. J'admets qu'il y a des précédents des deux côtés, mais je n'admets pas qu'il y ait une loi arrêtée ; même s'il y en avait une, il est monstrueux de dire qu'elle pourrait s'appliquer au cas de la détention d'un emploi qui entraîne la perte des droits politiques. Allons-nous nous laisser dire qu'en outre des autres privilèges dans un pays constitutionnel, jaloux des prérogatives de la couronne confiées aux ministres, jaloux de l'influence des ministres, ce privilège existe ; qu'un homme qui est ministre peut accepter un emploi qui enlèverait à tout autre le droit de siéger dans le parlement, et que parce qu'il est ministre il peut encore siéger ? Est-ce là la proposition ? Est-ce qu'on va dire qu'un emploi qui ne pourrait être détenu par aucun autre membre du Parlement

sans abandonner son siège peut être détenu par un membre du parlement qui s'adonne à être ministre? C'est là un raisonnement absurde, et j'ose dire qu'il ne sera appuyé par aucune autorité constitutionnelle. Je vais lire la lettre de M. Todd dont l'honorable monsieur a parlé :

MON CHER SIR JOHN.—Comme je le vois par les journaux, on critique le fait que sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et aussi haut commissaire du Dominion en Angleterre, continue à garder son siège dans la Chambre des communes, et, comme il est probable qu'on va soulever à la prochaine session la question de savoir s'il a droit de garder son siège, j'ai cru que vous aimeriez peut-être à connaître certains cas anglais qui ont rapport à ce point. Et d'abord je ferai remarquer qu'il est dit dans les journaux qu'afin d'arrêter la perte des droits politiques, un membre qui occupe un office auquel un traitement est attaché ordinairement, peut consentir à en remplir des devoirs sans émoluments. Mais, d'après la pratique anglaise, cela ne peut suffire à justifier la détentation du siège. Il en a été décidé autrement dans le cas de Daniel Whittle Harvey, qui est noté dans mon livre *Parliamentary Practice in England*, vol. 2, page 260. Vous verrez les raisons favorables à cette vue qui ont été exposées dans les débats, citées dans la note.

L'honorable monsieur n'a pas lu cette partie. Il a commencé au *mais*. Je ne sais pas si son opinion est conforme ou non à celle du docteur Todd. Il nous a dit, quand il nous a donné lecture d'une partie de la lettre, qu'il citait M. Todd, qui est notre autorité constitutionnelle, dont les opinions étaient acceptées, et il a dit que M. Todd croyait que sir Charles Tupper pouvait garder son siège et que lui sir John allait lire la lettre. Cependant il a commencé au *mais*. Je ne sais pas si l'honorable monsieur accepte cette opinion que je viens de citer, exprimée dans la lettre du docteur Todd, et s'il croit ou non qu'elle s'applique au cas. S'il le croit, cela règle la question; si non, elle doit détruire dans son jugement la valeur de M. Todd comme autorité.

SIR JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur a dit que je n'avais pas lu toute la lettre. Cependant, j'ai envoyé la lettre en entier à l'honorable monsieur, et il n'a pas cité tout ce que M. Todd a écrit sur le sujet, mais il a laissé de côté la partie la plus importante. Par exemple il n'a pas lu cette phrase. Il a lu la phrase suivante dans laquelle il est dit que M. Bathurst, secrétaire d'Etat, a accepté temporairement l'offre dépendant du bureau du contrôle, et on a prétendu qu'il n'a pas rendu son siège vacant. L'honorable monsieur n'a pas lu cela. Il a lu la phrase suivante et il l'a commentée. Il a parlé du cas du syndic des Cinq-Ports et de lord Palmerston.

M. BLAKE: Non.

SIR JOHN A. MACDONALD: Il l'a cité, et pour répondre aux précédents qu'il a cités, j'ai dit: Voilà ce que prétend M. Todd à propos de la pratique anglaise, et j'ai cité cette partie de sa lettre.

M. BLAKE: Je n'ai pas lu un seul mot du livre de M. Todd portant sur cette partie de l'affaire, mais j'ai lu ce que le docteur Todd dit à la page 233 et à la page 234 au sujet de la constitutionnalité de l'acte d'un ministre de la couronne ayant un siège dans le cabinet qui détient un emploi sans avoir un siège dans le parlement. C'est la seule citation que j'ai faite du livre de M. Todd à propos de la question que nous sommes à débattre.

SIR JOHN A. MACDONALD: Non à propos de lord Palmerston et du syndic des Cinq-Ports.

M. BLAKE: Ne me sera-t-il pas permis de référer à l'autorité originale? ne me sera-t-il pas permis de citer le cas des Cinq-Ports et d'autres sans référer au livre du docteur Todd? Je pris cela dans d'autres livres que celui-là.

SIR JOHN A. MACDONALD: Vous n'avez pas lu cela dans le livre de Dr Todd.

M. BLAKE: Non.

SIR JOHN A. MACDONALD: Alors l'honorable député a sauté par-dessus cette partie, il a lu avant et après, mais il a sauté cette partie.

M. BLAKE: Mais, M. l'Orateur, cela ne se trouve pas du tout dans cette partie du livre du Dr Todd. Cette partie du livre du Dr Todd a rapport à la présence des ministres en parlement.

SIR JOHN A. MACDONALD: Quelle est la page?

M. BLAKE: 233 et 234.

SIR JOHN A. MACDONALD: Quelle est l'autre page?

M. BLAKE: Je ne sais pas. Je vais tâcher de la trouver pour lui lire s'il le désire.

SIR JOHN A. MACDONALD: Il est inutile de se montrer courtois envers ce monsieur. Je lui ai envoyé cette lettre. Il n'en est pas digne.

M. BLAKE: L'honorable monsieur dit qu'il est inutile de se montrer courtois envers moi, qu'il m'a envoyé cette lettre et que j'en suis indigne. Naturellement, il m'a envoyé la lettre. L'honorable monsieur a lu une partie de la lettre et on lui a demandé de lire le reste. Mon honorable ami le lui a demandé, je le lui ai demandé, nous sommes un ou deux qui le lui avons demandé, et à la fin il a dit qu'il nous enverrait la lettre pour que nous puissions voir quelle était cette lettre dont il nous a lu une partie, puis il juge à propos de m'accuser de manquer de courtoisie.

SIR JOHN A. MACDONALD: La Chambre le voit.

M. BLAKE: Je suppose que la majorité de la Chambre le voit, vu qu'elle regarde toujours à travers les lunettes de l'honorable monsieur.

SIR JOHN A. MACDONALD: Je soulève une question d'ordre. L'honorable monsieur juge à propos d'attaquer la majorité de la Chambre et de dire qu'elle ne se compose pas de députés indépendants.

M. BLAKE: Je n'ai pu dire cela. J'ai dit qu'ils regardent toujours à travers les lunettes de l'honorable monsieur, et pour prouver cela je n'ai qu'à rappeler chacun des votes qu'ils ont donnés en cette Chambre.

M. MITCHELL: Je soulève une question d'ordre. Je dis que cette assertion n'est pas véridique et je suis une preuve vivante de sa fausseté. Je ne vois pas à travers les lunettes du premier ministre, et pendant la dernière session, j'ai prouvé, en votant dans le même sens que l'honorable député, sur une question très importante, que je ne voyais pas à travers les lunettes de l'honorable monsieur.

M. BLAKE: L'honorable député est du centre gauche. Je ne l'ai pas compté comme faisant partie de la majorité. Il est tout un parti à lui seul. J'offre mes excuses à l'honorable monsieur, s'il croit que j'ai voulu dire qu'il était submergé dans la majorité de cette Chambre.

M. MITCHELL: Je suis heureux de voir que l'honorable député reconnaît la position que j'occupe en Chambre comme chef d'un parti indépendant, et du seul parti indépendant.

M. BLAKE: "D'un autre côté," dit le Dr Todd—

M. ORTON: Je soulève une question d'ordre. Je considère que cette Chambre a été insultée par l'honorable député. Je crois que lorsque l'honorable député accuse des députés de cette Chambre de regarder à travers les lunettes d'un autre honorable député, cela implique qu'ils votent purement et simplement d'après son jugement, et non d'après leur propre jugement.

M. l'ORATEUR: Cela n'a pas été dit. Il a été dit tout simplement qu'ils regardent à travers les lunettes, et je ne puis intervenir à cause de cela.

M. BLAKE: Je suis certain que l'honorable député de Wellington n'accusera pas le premier ministre de ne pas voir droit.

M. WOODWORTH: Le premier ministre ne porte pas de lunettes.

M. BLAKE : Le Dr Todd dit :

Mais d'un autre côté, la pratique anglaise.....

Et ce mot est souligné.

La pratique anglaise maintiendra certainement dans la possession de son siège le député placé dans ces circonstances, ainsi qu'il est démontré par les précédents qui suivent. En 1809, lorsque M. Percival, chancelier de l'Echiquier dans l'administration Portland, fut chargé par le roi (à l'occasion de la résignation du duc de Portland) de former un nouveau ministère, il prit sur lui la charge de premier lord du trésor, en sus de celle de chancelier de l'Echiquier. Désirant savoir si cet acte nécessitait sa réélection, il consulta l'Orateur de la Chambre des communes, le lord chancelier et les officiers en loi de la couronne. Tous ces messieurs s'accordèrent à dire que le siège de M. Percival n'était pas vacant. (Voir Walpole, vie de Percival, vol. 2, p. 52.)

Alors vous voyez que le cas est de la nature de celui dont j'ai parlé : Le cumul des emplois ministériels, les emplois parlementaires, ni l'un ni l'autre n'étant de nature à comporter la déqualification.

Il est vrai qu'en 1861, lord Palmerston, alors premier lord du Trésor, a laissé son siège vacant et s'est présenté pour être réélu après avoir accepté de la couronne la préfecture de lord des Cinq-Ports (voir Ashley, vie de lord Palmerston, vol. 2, p. 207). Mais il semblerait que cela a été un procédé inutile et superflu, car en août 1873, un cas semblable à celui de M. Percival a eu lieu. M. Gladstone, étant alors premier lord du Trésor, a assumé en sus de cette charge celle de chancelier de l'Echiquier. Quelques personnes prétendirent que dans ces circonstances la loi exigeait qu'il se présentât de nouveau pour être réélu ; mais les conseillers en loi de la couronne représentèrent fort à propos à M. Gladstone que cette formalité n'était pas nécessaire, vu qu'un changement d'emploi et un cumul d'emplois de la part d'un ministre sont identiques en principe. En conséquence, M. Gladstone ne quitta pas son siège. (Voir le *Law-Times*, vol. 56, n. 216.)

Là encore il y a cumul d'emplois ministériels, fusion d'emplois par le ministre, mais il faut que ce soient des emplois dont ni l'un ni l'autre ne puisse le rendre inhabile à siéger en parlement. Si l'un des emplois comporte la déqualification, même lorsque celui qui le remplit est revêtu de la robe sacrée du ministre, cette robe sacrée ne l'empêchera pas d'être déqualifié :

De fait, il n'y a pas de différence entre un pareil procédé et le fait de conserver son siège après que le parlement aurait décidé d'augmenter le salaire attaché à l'emploi occupé par un ministre de la couronne.

De nouveau vous voyez l'argument. C'est là le principe sur lequel le Dr. Todd s'est basé. C'est la même chose que si dans le cas d'un ministre élu pendant qu'il était ministre ou après qu'il aurait accepté la charge, le parlement décidait d'augmenter son traitement ; cela ne s'appliquerait certainement pas à son acceptation d'une charge qui comporterait positivement son inhabileté à conserver son siège.

Car le point vital de principe impliqué dans un cas de cette description est réellement entre "l'indépendance" absolue d'un membre du parlement et le "contrôle" justifiable qui est exercé par la couronne sur des députés qui sont en même temps officiers. Le "contrôle" n'est pas affecté par la simple augmentation des émoluments reçus, que cette augmentation provienne de l'augmentation du salaire ou du cumul des charges. La question de savoir si la charge de haut commissaire en Angleterre est ou n'est pas compatible avec celle de ministre de la couronne en Canada, est, naturellement une question tout à fait différente, et doit être discutée d'après son mérite.

De sorte que le Dr Todd, lui-même, veut que les précédents qu'il a cités comme précédents anglais, et les arguments dont il s'est servi, peuvent s'appliquer ou ne pas s'appliquer ; dans tous les cas il n'avait pas l'intention de dire qu'ils pouvaient avoir la moindre force pour décider la question soumise.

En vous soumettant ces précédents, je ne fais aucune allusion à la teneur précise de nos statuts canadiens à ce sujet. Vous êtes plus que moi, capable d'exprimer une opinion à ce sujet. J'ai borné mes remarques au précédent anglais, qui sans doute comporte la véritable interprétation de la loi constitutionnelle applicable au cas actuel.

De sorte que, d'abord l'argument du Dr Todd est en faveur de l'opinion que la non-acceptation du salaire ne fait pas de différence, et que la charge, si elle comporte la déqualification, comporte la déqualification même lorsque le salaire

M. WOODWORTH.

n'est pas accepté. En second lieu, il est d'avis que d'après la pratique anglaise, le cumul de charges ministérielles, dont chacune peut être occupée par le titulaire tout en conservant son siège en parlement, ne nécessite pas la réélection. Troisièmement, il ne donne pas à entendre et ne dit pas que la charge de haut commissaire pour le Canada est une charge de la nature des précédents dont il a parlé, et enfin, il déclare qu'il n'interprète pas la cause d'après la teneur de nos statuts canadiens, dont il ne parle pas du tout, disant qu'il se borne à citer la pratique suivie en Angleterre. C'est là l'opinion de M. Todd, qui, prétend-on, décide la question.

Maintenant l'on prétend que sir Charles Tupper n'a pas voulu voter sur ces diverses questions parce que la presse avait parlé de sa position et qu'il préférerait ne pas voter. La loi dit que celui qui n'est pas député, ou dont le siège a été rendu vacant et l'élection annulée ne pourra ni siéger ni voter.

S'il y avait une raison pour qu'il s'abstînt de voter, il y avait une raison pour qu'il s'abstînt de siéger ; il y avait, pour qu'il s'abstînt de siéger, la raison de sentiment, de principe, d'opinion. On n'avait pas besoin de son vote. Ce dont on avait besoin c'était qu'il fût ici pour exposer la politique de l'administration ; de sorte qu'il a pris le parti, ainsi que l'a dit mon honorable ami de Huron-Ouest, d'éviter le plus grand nombre d'amendes possible, en siégeant, vu que l'intérêt de l'administration exigeait qu'il siégeât ici sans voter, car la majorité était si nombreuse que son vote n'était pas requis.

Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas tout. L'honorable monsieur, le secrétaire d'Etat (M. Chapeau), pour revenir de nouveau à son argument, a dit que cette question est si peu importante qu'elle n'aurait pas dû être soumise à l'attention de la Chambre. Qu'a dit sir Charles Tupper lui-même lorsqu'on lui a reproché de ne pas voter. Il a dit :

L'honorable monsieur aura, avant longtemps, probablement aujourd'hui ou demain, l'occasion de savoir au juste, ce qui m'a empêché de faire, ce que je regrette profondément de ne pas avoir pu faire, n'ayant pas eu l'occasion de faire ce que je serai très heureux de faire et que j'espère avoir l'occasion de faire avant que le bill devienne loi, vu que j'ai toujours coutume d'appuyer mes opinions de mon vote.

Il y avait là un grand mystère. C'était là quelque chose qu'il regrettait profondément : le fait qu'il n'avait pas voté. Cependant, il n'avait pas voté, et nous devions apprendre dans le cours de la journée, ou le jour suivant, ce que c'était. Nous avons deux sources de renseignements, les organes ministériels et l'avis qui a été donné. Le jour suivant le correspondant de la *Gazette* de Montréal disait :

C'est l'intention du gouvernement d'introduire une mesure amendant l'acte relatif à la charge de haut commissaire. Il paraît d'après la loi actuelle, que sir Charles Tupper ne peut pas voter en Chambre tant qu'il occupera le poste de haut commissaire, l'acte déclarant qu'il recevra un salaire comme tel, et cet obstacle technique doit être aplani.

Et le correspondant du *Mail* à Ottawa disait en date du 27 février :

POURQUOI SIR CHARLES TUPPER NE VOTE PAS.

Il est entendu que la raison pour laquelle sir Charles Tupper n'a pas voté durant cette session est due à l'objection technique qui pourrait être soulevée. Un bill doit être introduit pour faire disparaître les doutes qui existent.

Tels sont les renseignements que nous avons puisés depuis un ou deux jours dans les organes ministériels quant à l'opinion de l'honorable monsieur et à l'opinion du gouvernement, savoir, qu'il n'avait pas le droit de voter. S'il n'avait pas le droit de voter il n'avait pas le droit de siéger, et s'il n'avait pas le droit ni de siéger ni de voter, il n'est pas membre de cette Chambre.

J'ai dit qu'il existe une autre source de renseignements à laquelle nous pouvons puiser, et une seule, et c'est l'avis donné par sir John A. Macdonald, et dans lequel je trouve ce qui suit :

Mardi prochain, un bill concernant l'acte de l'indépendance du parlement en 1873.

M. l'Orateur, je vote contre l'amendement.

M. WOODWORTH : Je me lève pour donner une explication personnelle. L'honorable préopinant a déclaré que j'avais trouvé à redire contre lui parce qu'il a donné son opinion sur cette question. Au contraire, je ne l'ai pas fait, mais je l'ai excepté parce qu'il a proposé une résolution. Avant que l'amendement ait été proposé par l'honorable premier ministre, l'honorable député de Durham-Ouest a dit tout le contraire de ce que j'ai dit dans mes remarques, et je me suis levé pour donner une explication. Jusqu'à présent j'ai toujours compris que ce privilège était accordé à un député lorsqu'il se levait pour donner une explication personnelle, et j'ai appris le contraire ce soir pour la première fois. Je me suis soumis à sa demande, mais je lui donne avis qu'à l'avenir je ne lui demanderai ni ne lui accorderai plus de quartier.

L'amendement de sir John A. Macdonald est adopté sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Abbott,	Ferguson (Welland),	Massue,
Allison (Hants),	Fortin,	Méthot,
Bain (Soulanges),	Foster,	Mitchell,
Baker (Victoria),	Fréchette,	Moffat,
Beatty,	Gagne,	Montplaisir,
Bell,	Giguault,	O'Brien,
Belleau,	Girouard,	Orton,
Benoit,	Gordon,	Quimet,
Benson,	Grandbois,	Paint,
Bergeron,	Guilbault,	Patterson (Essex),
Bergin,	Guillet,	Pinsonneault,
Billy,	Hackett,	Pope,
Blondeau,	Haggart,	Reid,
Bolduc,	Hall,	Riopel,
Bossé,	Hay,	Robertson (Hastings),
Bourbeau,	Hesson,	Royal,
Bowell,	Hickey,	Scott,
Brecken,	Hilliard,	Shakespeare,
Burns,	Homer,	Small,
Cameron (Inverness),	Houde,	Smyth,
Campbell (Victoria),	Hurteau,	Sproule,
Carling,	Jamieson,	Stairs,
Caron,	Kaulbach,	Tassé,
Chapleau,	Kilvert,	Taylor,
Cochrane,	Kinney,	Temple,
Costigan,	Kranz,	Tilley,
Coughlin,	Labrosse,	Tupper (Picton),
Coursol,	Landry (Kent),	Tyrwhitt,
Curran,	Landry (Montmagny),	Valin,
Cuthbert,	Langevin,	Vanasse,
Daly,	Lease,	Wallace (Albert),
Daoust,	Macdonald (Sir John),	Wallace (York),
Dawson,	Macdonald (Cap-Breton),	White (Cardwell),
Desaulniers,	Mackintosh,	White (Hastings),
Desjardins,	Macmaster,	White (Renfrew),
Dickinson,	Macmillan (Middlesex),	Williams,
Dodd,	McCallum,	Wood (Brockville),
Dundas,	McDougald,	Wood (Westmoreland),
Dupont,	McGreavy,	Woodworth,
Farrow,	McLeian,	Wright.—122
Ferguson (Leeds et Gren),	McNeill,	

Contre :

Messieurs

Allen,	Fisher,	McIsaac,
Allison (Lennox),	Fleming,	Mills,
Armstrong,	Forbes,	Mulock,
Auger,	Geoffrion,	Patterson (Brant),
Béclard,	Gillmor,	Platt,
Blake,	Gunn,	Ray,
Bourassa,	Harley,	Rinfret,
Cameron (Huron),	Holton,	Robertson (Shelburne),
Cameron (Middlesex),	Innes,	Scriven,
Campbell (Renfrew),	Irvine,	Somerville (Brant),
Cartwright,	Jackson,	Somerville (Bruce),
Casey,	Kirk,	Springer,
Catudal,	Landerkin,	Sutherland (Oxford),
Charlton,	Laurier,	Trow,
Cockburn,	Lister,	Vail,
Cook,	Livingstone,	Watson,
Davies,	Mackenzie,	Weldon,
De St. Georges,	McOraney,	Wheler,
Fairbank,	McIntyre,	Wilson.—57.

La motion principale telle qu'amendée est adoptée.

BILLS PRIVÉS.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose qu'en tant que le délai pour la production des rapports du comité des bills privés expire aujourd'hui, ce délai soit prolongé de trois semaines, selon la recommandation du comité spécial des chemins de fer, canaux et télégraphie.

Motion adoptée.

BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

L'ordre pour la troisième lecture du bill (n° 101) à l'effet d'amender l'acte intitulé : "Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien et pour d'autres fins, étant lu,

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, je propose que cet ordre soit rescindé, et que le bill soit renvoyé de nouveau au comité général, pour y ajouter la clause suivante :

Le chemin de fer du Pacifique canadien ne sera, non plus qu'aucun de ses embranchements ni aucune ligne de chemin de fer affirmée par la compagnie ou sous son contrôle, en aucun temps fusionné avec le Grand-Tronc de chemin de fer ou aucun de ses embranchements, ni avec aucun embranchement loué par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer ou sous son contrôle ; et cette fusion et tout arrangement à l'effet de faire un fonds commun des gains ou recettes de ces deux chemins de fer, ou de leurs embranchements ou aucun d'entre eux, ou d'aucunes lignes ou parties de lignes de chemin de fer louées par les dites compagnies, ou l'une ou l'autre d'entre elles, ou sous le contrôle de l'une ou l'autre, seront absolument nuls. Néanmoins, cette disposition ne s'étendra pas aux conventions de trafic ou de circulation faites du consentement du gouverneur en conseil, ni n'empêchera l'acquisition par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, du chemin de fer entre Québec et Montréal appelé le chemin de fer du Nord.

La cour suprême du Canada aura juridiction pour faire exécuter les dispositifs de la présente section et pour en empêcher, par injonction ou autrement, toute infraction, et pour punir toute contravention ou désobéissance à tout ordre, décret ou jugement de la cour à cet égard, et à cet effet elle aura tous les pouvoirs, tant en droit commun qu'en équité, d'une cour supérieure de première instance.

Il est inutile, M. l'Orateur, d'occuper le temps de la Chambre à démontrer qu'il est à propos d'adopter cette mesure. Il est reconnu que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien sont, en Canada, deux grandes et puissantes corporations, et l'importance de maintenir une concurrence raisonnable entre elles, s'imposera à la Chambre et à l'approbation du pays. Cette concurrence serait cependant détruite par l'exécution de l'idée émise il y a quelques temps, par le directeur-gérant de la compagnie du Grand-Tronc, de conclure des arrangements entre cette compagnie et le chemin de fer du Pacifique canadien au moyen desquels ces deux compagnies obtiendraient le contrôle exclusif de toutes les voies ferrées de la grande province d'Ontario.

Je crois qu'il est de l'intérêt public d'adopter la clause dont je viens de parler, et que le gouvernement, vu certains fait, considère essentielle pour éviter que nos voies ferrées soient absorbées et contrôlées par une compagnie grande et puissante qui deviendrait maîtresse de toutes les voies ferrées du pays. Comme je l'ai dit, cette proposition s'impose tellement à l'approbation de cette Chambre, qu'il est inutile, à cette phase avancée du bill, de la discuter plus longuement.

M. BLAKE : Il est regrettable que l'honorable ministre n'ait pas donné avis de la proposition, afin que la Chambre puisse étudier les termes dans lesquels elle est couchée.

Je n'ai pas besoin de dire que je concours de tout cœur dans l'idée principale. Durant plusieurs années, j'ai combattu le monopole dans une partie de la Puissance, et je n'ai aucunement l'intention aujourd'hui, d'entraver l'adoption d'un projet dont l'effet serait d'empêcher l'établissement d'un monopole encore plus gigantesque dans le reste de la Puissance. Je ne puis dire, dans le moment, si cette clause est nécessaire. Je ne me rappelle pas d'avoir

vu que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ait le pouvoir de s'amalgamer avec le Grand-Tronc. Je serais très étonné qu'elle eût ce droit, et je ne crois pas qu'elle l'ait. Mais il ne peut y avoir de mal à insérer cette clause, quand même la compagnie n'aurait aucun pouvoir semblable.

Un point important à décider, cependant, est celui de savoir s'il est sage d'apporter un changement radical à notre mode actuel d'administrer la justice, ou s'il ne vaudrait pas mieux recourir d'abord aux tribunaux ordinaires du pays pour faire respecter les droits et empêcher les injustices en vertu de cette loi. Je crois que la proposition de donner à la cour Suprême le pouvoir de juger en première instance les différends auxquels cette loi pourrait donner lieu, est un procédé assez extraordinaire et sans précédent, autant qu'il est à ma connaissance. Ceci est, néanmoins, dans un sens, une question de détail. Mais la question de savoir si nous ne devrions pas maintenir le droit des provinces de faire juger les causes civiles et criminelles qui prennent naissance dans leurs limites par les tribunaux provinciaux, sujet, bien entendu, à appel à la cour Suprême, est très importante au point de vue de l'administration de la justice en général et au mode de l'appliquer.

J'admets qu'en vertu de la constitution, le parlement du Canada a le pouvoir d'établir une cour Suprême ou d'autres tribunaux pour garantir la bonne administration et l'application des lois fédérales. C'était une mesure essentielle, car, sans cela, il aurait pu arriver que nos lois fédérales eussent demeurées lettre-morte faute de tribunaux provinciaux pour les appliquer. Les provinces auraient pu créer des cours n'ayant pas de juridiction en ces matières, ou restreindre leur juridiction à l'égard de certaines lois, et d'après le principe de la constitution, il était nécessaire que le parlement eût ce pouvoir. Mais hors les cas que je viens de mentionner relativement aux cours provinciales, je crois que l'intention a été que les lois fédérales, civiles et criminelles, de même que les lois provinciales, soient appliquées par les tribunaux provinciaux et que la juridiction de la cour Suprême ne fût qu'en pourvoi. Le mode d'application de cette clause est aussi très vague, et sa rédaction ne me plaît guère. Je crois que si l'on eût donné avis de cet amendement un jour ou deux à l'avance, afin de permettre aux membres de la profession légale de l'étudier, il aurait pu être fait des suggestions qui l'aurait rendu plus acceptable. Le but de cette loi est très louable, mais il ne faut pas oublier qu'un accord entre les deux compagnies de demander les mêmes prix pour le transport des passagers et du fret, la rendrait inefficace.

M. MITCHELL: Je suis heureux d'entendre dire au chef de l'opposition qu'il est très satisfait de l'amendement proposé par le ministre des chemins de fer. L'on m'a reproché aujourd'hui, hors de cette Chambre, de ne pas appuyer assez le bill du chemin de fer du Pacifique canadien; l'on a dit que je ne m'en étais pas occupé suffisamment. D'un autre côté, les membres de l'autre côté de la Chambre m'ont reproché, l'autre jour, une trop grande sympathie pour ce bill. Maintenant, l'objet que j'ai en vue au sujet des questions publiques dans lesquelles ces compagnies de chemins de fer sont concernées, est de protéger l'intérêt public contre le monopole d'un côté ou de l'autre.

De toutes les mesures qui ont été soumises au parlement durant cette session, il n'en est aucune qui m'a donnée plus de plaisir que l'amendement proposé par le ministre des chemins de fer, bien que cet amendement tende à restreindre les pouvoirs de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

Il semble que tout ce que le Grand-Tronc n'a pas enlevé au Canada ait été donné au chemin de fer du Pacifique canadien, et par conséquent, s'il est une chose contre laquelle le peuple canadien doit se prémunir, c'est la fusion de ces deux grandes corporations. Tout en faisant tout ce qui est

M. BLAKE.

en notre pouvoir pour seconder la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien dans cette grande entreprise nationale, qu'elle a jusqu'à présent exécutée avec tant de succès et d'honneur pour elle-même et pour le pays, j'espère que nous n'oublierons pas que l'intérêt public exige que nous devons nous y opposer.

Je suis heureux d'entendre le chef de l'opposition se déclarer si satisfait de cet amendement, et je crois que c'est le seul point concernant l'acte du chemin de fer du Pacifique canadien sur lequel je lui ai entendu faire une semblable déclaration.

Quant à la question légale, je n'en dirai pas grand'chose. L'objection faite par l'honorable chef de l'opposition à une partie de cet amendement ne me paraît pas très sérieuse; cependant, je veux que nous prenions les moyens les plus sûrs, les plus expéditifs et les plus efficaces afin d'empêcher que ces compagnies fassent ce que nous voulons leur interdire, savoir, de se fusionner et de former ainsi un monopole gigantesque. Nous avons déjà trop de monopoles, et je veux empêcher la formation d'autres à l'avenir.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable chef de l'opposition se déclare satisfait de l'amendement parce qu'il aura l'effet de réprimer les monopoles, d'y mettre des obstacles, ou de les empêcher. Il fait plaisir de l'entendre faire cette déclaration, mais ce plaisir est quelque peu tempéré par la dernière phrase de son discours, où il dit qu'une entente entre ces deux compagnies rendrait cet amendement inefficace.

Quant à la prétention qu'il a émise que l'application de cette loi devait être laissée aux tribunaux ayant juridiction en première instance dans les différentes provinces du Canada, je ferai remarquer à la Chambre que ces tribunaux n'ont de juridiction que relativement à la partie du chemin de fer qui passe à travers chacune de ces provinces. Cependant, ce chemin de fer traverse des provinces qui ne sont pas encore établies, de même que le Manitoba, l'Ontario, la province de Québec, les provinces maritimes et la Colombie-Britannique; de sorte qu'aucun tribunal, dans aucune de ces provinces, n'aurait un contrôle aussi absolu sur ce sujet que la cour Suprême, qui est un tribunal créé pour toute la Puissance. Mais, comme vient de le dire mon honorable ami, ces compagnies de chemins de fer ne devront pas, et je ne crois pas qu'elles auront lieu de recourir aux tribunaux. Il était nécessaire de pourvoir aux moyens de faire respecter la loi; mais ces grandes corporations ne peuvent pas se permettre d'enfreindre la loi et de méconnaître la volonté expresse du parlement, et si elles font des arrangements pour se fusionner ou agir de concert sur quelques points qui soient désapprouvés par le gouvernement, ou si le parlement déclare que ces arrangements, ces fusionnements ou ces conventions sont absolument nuls, ces compagnies devront naturellement se soumettre. On a soulevé la question que la cour Suprême pouvait être un tribunal de dernier ressort tout comme c'est un tribunal de première instance pour certaines fins. Mais cette question demande à être considérée avec soin. La cour de l'Échiquier est présidée par un juge, et il y a appel de ses décisions devant le tribunal au complet. On a cru qu'il vaudrait mieux, dans des cas d'infraction flagrante à la loi, de soumettre les faits directement à la cour Suprême, et que la simple déclaration ou intimation de cette cour, à aucune de ces compagnies de chemins de fer, que leur action est illégale, soit finale et décisive.

M. WELDON: Il pourrait aussi se soulever la question de savoir si la cour Suprême aurait le pouvoir de siéger en vacance, car, d'après la loi, cette cour ne siège que durant les termes; il serait peut-être nécessaire de s'aboucher avec un juge de cette cour pour changer cette disposition de la loi.

M. BLAKE: L'on me permettra peut-être de faire une autre suggestion pratique. L'honorable ministre sait qu'il

pourrait être difficile, d'après l'amendement qu'il propose, d'obtenir une décision prompte. Comme il y a toujours, au siège de la cour, un juge pour décider les cas d'urgence qui peuvent se présenter, ce juge pourrait entendre les causes, et en cas d'appel, tous les juges pourraient être convoqués et rassemblés. Je suis porté à croire que si l'honorable ministre pourvoyait à ce que la cause soit portée devant la cour de l'Échiquier, avec appel sommaire à la cour Suprême, ce serait une amélioration.

Le bill est renvoyé en comité général et rapporté avec un amendement.

Sir CHARLES TUPPER: Je propose que l'amendement soit maintenant lu pour la seconde fois et adopté.

M. BLAKE: Ceci est le moment convenable de faire la suggestion que je désire faire. Je fais motion:—

Que le dit bill soit renvoyé de nouveau en comité général, avec pouvoir de prescrire que tous les intérêts de la compagnie dans toutes obligations de chemins de fer et dans tous chemins de fer, y compris les lignes affermées, soient engagés au gouvernement comme garantie additionnelle pour l'aide projetée.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne puis accepter l'amendement proposé par l'honorable député. L'effet de cet amendement serait de rendre le gouvernement responsable,—au cas où le chemin de fer du Pacifique canadien passerait aux mains du gouvernement sur le défaut de la compagnie de remplir ses obligations,—de tous les engagements contractés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et de l'affermage de toutes les voies ferrées sous son contrôle. Ce n'est pas l'intention du gouvernement de se placer dans une semblable position. Je dois demander à la Chambre de rejeter l'amendement proposé par l'honorable député.

La motion est rejetée sur la division suivante:

POUR:

Messieurs.

Allan,
Allison (Lennox),
Armstrong,
Auger,
Bécharde,
Blake,
Bourassa,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Renfrew),
Cartwright,
Casey,
Catudal,
Charlton,
Cockburn,
Cook,
Davies,
De St. Georges,
Fairbank,
Fisher,

Fleming,
Forbes,
Geoffrion,
Gillmor,
Gunn,
Harley,
Holton,
Innes,
Irvine,
Jackson,
King,
Kirk,
Landerkin,
Laurier,
Lister,
Livingstone,
Mackenzie,
McCraney,
McIntyre,

Melisaac,
Mills,
Mulock,
Paterson (Brant),
Platt,
Ray,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Scriver,
Somerville (Brant),
Somerville (Bruce),
Springer,
Sutherland (Oxford),
Trow,
Vail,
Watson,
Weldon,
Wheler,
Wilson.—58.

CONTRE:

Messieurs.

Allison (Hants),
Bain (Soulanges),
Baker (Missisquoi),
Beaty,
Bell,
Belleau,
Benoit,
Benson,
Bergeron,
Bergin,
Billy,
Blondeau,
Bolduc,
Bossé,
Bourbeau,
Bowell,
Becken,
Burns,
Cameron (Inverness),

Ferguson (Welland),
Fortin,
Foster,
Fréchette,
Gagné,
Gault,
Gigault,
Gironard,
Gordon,
Grandbois,
Guilbault,
Guillet,
Hackett,
Haggart,
Hall,
Hay,
Hesson,
Hickey,
Hilliard,

Massue,
Méthot,
Mitchell,
Moffat,
Montplaisir,
O'Brien,
Orton,
Quimet,
Paint,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Pope,
Reid,
Rioped,
Robertson (Hastings),
Royal,
Scott,
Shakespeare,
Small,

Campbell (Victoria),
Carling,
Caron,
Chapleau,
Cimon,
Cochrane,
Coatigan,
Coughlin,
Coursol,
Curran,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desaulniers,
Desjardins,
Dickinson,
Dodd,
Dundas,
Dupont,
Farrow,
Ferguson (Leeds et Gren),
Homer,
Hurteau,
Jamieson,
Kaulbach,
Kilvert,
Kinney,
Kranz,
Labrosse,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Langevin,
Lesage,
Macdonald (Sir John),
McDonald (Cap-Breton),
Mackintosh,
Macmaster,
Macmillan (Middlesex),
McCallum,
McDougald,
McGreevy,
McLellan,
McNeill,
Smyth,
Sproule,
Stairs,
Tassé,
Taylor,
Temple,
Tilley,
Tupper (Picton),
Tyrwhitt,
Valin,
Vanasse,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Williams,
Wood (Brockville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth,
Wright.—122.

M. BLAKE: Je propose—

Que le dit bill soit de nouveau renvoyé en comité général, avec pouvoir de prescrire, comme condition des avances proposées, que tous les contrats à adjuger pour la construction d'aucune partie des travaux du chemin de fer du Pacifique canadien, soit sur la ligne principale, soit sur ses embranchements, ne seront adjugés qu'après la publication de tel avis et à telles conditions que le gouvernement approuvera; et qu'aucun directeur de la compagnie ne sera, directement ou indirectement, intéressé, ni comme membre d'une compagnie de construction, ni autrement, vérifiés dans aucun tel contrat.

Rejeté, sur la même division.

M. BLAKE: Je propose—

Que le dit bill soit de nouveau renvoyé en comité général, avec pouvoir de prescrire, comme condition des avances proposées, que les dépenses de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien seront vérifiées par l'auditeur général du Canada.

Rejeté sur la même division.

M. BLAKE: Comme il m'est impossible de convaincre les honorables messieurs de la droite qu'ils devraient abandonner la voie qu'ils suivent, bien que j'aie encore des recommandations à faire, je ne retiendrai pas plus longtemps ces honorables messieurs en exposant ces raisons.

Le bill est lu la troisième fois et adopté sur la même division, renversée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée et (à 11.25 h. du soir,) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 29 février 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE:

NOUVEAUX MEMBRES DE COMITÉS.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose que M. Mills et M. Temple soient ajoutés aux comités permanents des privilèges et élections, des chemins de fer et canaux, et des lignes télégraphiques.

Motion adoptée.

COMITÉS DES PRIVILÈGES ET ÉLECTIONS.

M. TUPPER: Vu que l'affaire de l'honorable député de Cumberland (sir Charles Tupper) a été déferée au comité des privilèges et élections, dont je fais partie actuellement, vu les circonstances et pour des raisons que tout le monde

appréciera, je voudrais être dispensé d'assister aux séances de ce comité. En conséquence, je désire me retirer.

M. BLAKE: Il n'est pas nécessaire que l'honorable monsieur assiste aux séances du comité.

M. TUPPER: Afin que mon absence de ce comité ne diminue pas le nombre de ses membres, je désire me retirer tout à fait de ce comité.

Sir HECTOR LANGEVIN: En ce cas, je propose que M. Tupper soit déchargé comme membre du comité des privilèges et élections, et que M. Girouard soit nommé à sa place.

Motion adoptée.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

Sir LEONARD TILLEY: M. l'Orateur, en proposant que vous quittiez le fauteuil, je désire profiter du moment où je fais ma motion, pour présenter à la Chambre un exposé de la situation financière du pays et de la politique que le gouvernement se propose de suivre pendant cette session au sujet du tarif. On se souviendra qu'à la session de 1882, comme à celle de 1883, je me suis cru justifiable de dire qu'à aucune époque de l'histoire du Canada, le crédit, la position financière, et les affaires générales du pays, n'avaient été aussi bons. Je suis en mesure, je crois, de dire aujourd'hui qu'à aucune époque antérieure de l'histoire du pays, le crédit du Canada, la condition financière du Canada, n'ont été meilleurs qu'en ce moment.

En ce qui concerne le commerce général du pays, je regrette d'avoir à dire qu'à raison d'une baisse dans la valeur du bois, l'un de nos principaux articles d'exportation, à raison du fait qu'on a forcé le commerce de certaines branches dans notre pays, et qu'on a trop importé, nous passons en ce moment par une crise, qui, j'espère, ne sera pas de longue durée, mais qu'on pourra bientôt surmonter, et que nous reviendrons à l'état prospère du pays, sous tous les rapports, que nous constatons l'année dernière.

J'ai confiance que l'exposé que je vais faire à la Chambre sera une preuve de plus, à celle fournie d'année en année depuis 1879, que la politique adoptée cette année-là par le gouvernement, a été une heureuse politique, une politique dans l'intérêt du Canada.

Je désire d'abord appeler l'attention de la Chambre sur l'état de la recette et de la dépense durant le dernier exercice. et je serai court, car la Chambre est en possession des détails de la dépense à compte de cet exercice, tels que contenus dans les Comptes Publics pour cette année. Mais il y a quelques points sur lesquels je désire appeler l'attention de la Chambre.

Les recettes pour cet exercice ont été, comme tous les députés le savent, de \$35,794,649, et la dépense, de \$28,730,157, laissant un excédant de recettes de \$7,064,492, qui, ajouté à \$1,009,000 retirées de la vente des terres au Manitoba et au Nord-Ouest, fait un surplus pour cet exercice de plus de \$8,000,000. On a dit, et on dira sans doute au cours de ce débat, que la dépense à compte de l'exercice 1882-83 ayant excédé de \$1,663,054 celle de l'exercice précédent, est une preuve de l'extravagance de l'administration. Afin de répondre à cette accusation, je désire dire sur quels items porte cette dépense additionnelle, et je laisserai ensuite à la Chambre de décider si le gouvernement, parce qu'il a soumis les premières estimations au parlement, mérite d'être accusé de dépenses extravagantes pendant cet exercice.

Ces \$1,663,054 d'augmentation peuvent être expliqués par les items suivants, qui sont les principaux: Fonds d'amortissement, \$53,412; cette somme a été simplement appliquée, comme tous les membres le savent, au rachat de la dette pour autant de plus sur l'exercice antérieur. Subventions aux provinces, \$75,673. Il s'agit ici d'un paiement fait en vertu d'un statut qui exige qu'à tous les dix ans, les subventions, aux plus petites provinces soient augmentées jusqu'à ce

M. TUPPER

qu'elles atteignent 80 cents par tête sur une population de \$400,000, ainsi que la concession additionnelle faite au Manitoba. Législation, (dépenses d'élections), \$158,568; cette dépense a été nécessaire pour les frais des élections générales; on ne peut donc y objecter. Service postal, \$1,552,22; quand je dirai à la Chambre que les recettes ont augmenté de \$213,000 dans ce service, il est évident qu'on n'a pas imposé le peuple davantage en rapport avec ce service. Chemins de fer et canaux. frais d'exploitation, \$371,364; quand je dirai à la Chambre que l'augmentation, pendant cette année, du revenu provenant de ces travaux publics, a été de \$390,000, contre une augmentation de dépense de \$371,364, la Chambre comprendra qu'il n'y a pas eu d'impôts additionnels pour couvrir cette dépense. Immigration et quarantaine, \$184,763; si on tient compte de l'augmentation de l'immigration dans ce pays durant cette année, je crois que la Chambre dira que cet argent a été bien appliqué et qu'il rapportera un apport équivalent. Police à cheval, \$109,369; cette dépense a été autorisée par le parlement lorsque le ministre de l'intérieur a déclaré que pour des raisons publiques, l'effectif de ce corps devait être augmenté.

L'augmentation des dépenses pour les travaux publics et les ports a été de \$436,359. Je suis sûr qu'en général, on va approuver cette dépense. C'était une dépense demandée par le parlement, vu le surplus considérable que nous avons, et qui nous a mis à même, grâce aux améliorations faites à nos ports et à la construction d'édifices publics dans tout le Canada, de fournir aux hommes d'affaires de plus grandes facilités. Cette dépense de \$436,359, non-seulement a été votée par le parlement et a été accordée avec plaisir, mais je crois que les deux côtés de la Chambre y donneront leur acquiescement. L'augmentation dans l'administration de la justice a été de \$33,893. Cette augmentation a été rendue nécessaire par la législation provinciale, qui exigeait la nomination de nouveaux juges dans différentes parties du Dominion.

Nous avons ensuite une augmentation de \$150,000 pour les primes accordées aux pêcheurs, qui ont reçu le consentement presque unanime de cette Chambre et l'approbation générale du pays.

Ces items font un total d'environ \$1,600,000, et on verra qu'une petite partie de cette somme seulement—celle dépensée au compte des travaux publics et celle payée comme primes aux pêcheurs—constitue des obligations directes pour le pays, c'est-à-dire des augmentations qui exigent nécessairement l'augmentation des impôts.

Pendant que les dépenses ont été augmentées d'environ \$1,600,000, les impôts n'ont pas couvert la moitié de ce montant, et la dépense pour la partie qui reste a été faite pour des travaux publics et pour d'autres services publics rapportant en retour un revenu qui compense et plus les dépenses.

Maintenant, M. l'Orateur, il y a eu d'autres dépenses faites, pendant cet exercice, imputables au compte du capital et qui s'élèvent à la somme de \$14,171,413. Comment a-t-on fait face à cette dépense? D'abord, il y avait un surplus au compte du revenu consolidé s'élevant à \$7,064,092. Puis il y a eu le produit des ventes de terres au Nord-Ouest, \$1,009,019; les dépôts dans les banques d'épargne du pays, \$4,445,445. En outre, en vertu d'arrangements conclus avec la compagnie du Pacifique, nous avons retiré le produit de la vente de ses bons que nous avons eu en notre possession. Le produit de ces ventes s'élevait, à la fin de l'exercice, à \$2,694,000, sur lesquels on a payé un intérêt de 4 pour 100. Cela couvrirait toutes les dépenses de cette année, sans que nous ayons été, comme je l'ai dit à la dernière session, dans la nécessité d'aller au dehors chercher un seul dollar pour faire face à cette dépense. Je puis ajouter, en réponse à l'accusation d'avoir augmenté les impôts, qu'en déduisant les excédants sur les recettes provenant des douanes et de l'accise depuis 1879, et en ne chargeant que les sommes nécessaires pour payer les dépenses du gouvernement, notre

dépense par tête a été moindre depuis 1867 qu'elle n'a été de 1874 à 1879.

Je me souviens que dans son discours au sujet de l'adresse, le chef de l'opposition a fait remarquer que j'étais fort pour faire des moyennes. Eh bien ! M. l'Orateur, je crois que c'est un principe juste à appliquer, surtout à la conduite d'un gouvernement. Aucun gouvernement ne serait justifiable de prendre la dépense d'une année en particulier et de la présenter au pays comme une preuve de son économie, pas plus qu'il ne serait loyal de la part de l'opposition, de signaler une année en particulier pendant laquelle la dépense aura été plus forte, à raison de circonstances sur lesquelles le gouvernement n'a pas de contrôle—ou sur lesquelles il pouvait exercer un contrôle—en raison de faits qui lui imposent le désir de faire, dans l'intérêt du pays, certaines dépenses. Je dis qu'il ne serait pas juste de signaler telle année en particulier. C'est pourquoi, dans tout débat de cette nature, je désire prendre les moyennes ainsi que les dépenses de chaque année en particulier comme preuve de notre économie ou de notre extravagance. Eh bien ! nous voyons que dans le dernier exercice, les impôts payés par tête de la population, sous forme de droits de douane et d'accise—et ce sont là les seuls chefs de taxation,—si l'on déduit l'excédant de recettes, ont été de \$4.82 $\frac{1}{2}$, contre une moyenne de \$4.88 par tête, de 1874 à 1879. Nous voyons encore que la moyenne de 1879 à 1883 s'est élevée à \$4.81 par tête, contre une moyenne de dépense de 1874 à 1879 de \$4.88 par tête.

Dans ces circonstances, on verra que s'il est vrai que nos recettes ont été considérables, s'il est vrai que pendant l'année dernière notre surplus a été fort—j'entends la somme nécessaire pour acquitter les frais de l'administration du pays et fournir tous les crédits nécessaires pour les travaux publics et pour toutes les autres sortes de dépenses—les impôts sur la population du pays ont été moindres, en moyenne, que ceux acquittés de 1874 à 1879.

Il se peut qu'il y ait de l'intérêt pour la Chambre à savoir sous quels chapitres on trouve l'augmentation du revenu.

Il y a eu augmentation dans les recettes provenant des douanes, de \$1,428,012; de l'accise, de \$375,257; des bureaux de poste et mandats sur la poste, \$212,503; des travaux publics, y compris les chemins de fer, de \$390,004. L'augmentation dans l'intérêt perçu a été de \$87,184.

On peut décomposer comme suit les recettes provenant des douanes : voitures de chemins de fer, bois manufacturé, charbon de terre, \$520,000. Je puis dire qu'une grande partie des droits payés sur les voitures de chemins de fer et locomotives l'ont été sur celles importées par la compagnie du Pacifique, qui en avait besoin plus tôt qu'on ne pouvait les fabriquer dans le pays. Nos manufactures de locomotives étaient tellement occupées alors, que le gouvernement même a dû aller à l'étranger pour avoir le matériel nécessaire à l'augmentation du trafic sur le chemin de fer, et il a fallu importer des locomotives pour faire face à des demandes pressantes.

Sur le cognac, le genièvre, le rhum, le whisky et les vins, l'augmentation a été de \$236,000; sur les fruits et le sucre, \$242,500; sur les dentelles, tricots, bijoux, \$71,000; farine de blé, \$46,000; machines, \$150,000; fer en gueuse, \$28,000; verrerie, \$54,000.

L'augmentation dans le revenu de l'accise porte surtout sur les spiritueux. La diminution dans les droits sur le tabac a été presque compensée par l'augmentation des droits perçus sur le malt avant la diminution de 8 cts. par livre sur le tabac.

Voilà les items en rapport avec les obligations de l'année dernière, et j'appellerai maintenant l'attention de la Chambre sur les estimations des revenus et dépenses pour la présente année; c'est une estimation amendée, basée sur notre expérience, et qui s'étend jusqu'à cette date.

L'évaluation des douanes pour l'année courante était de \$21,500,000, et l'estimation amendée porte le chiffre de \$20,250,000.

On se demandera probablement quelle est la cause de cette réduction? Je répondrai que l'année dernière, le chiffre des importations a excédé de \$5,000,000 le montant prévu et qu'il y a un excédant de \$1,000,000 dans le revenu. Je suis convaincu, et la chose est maintenant bien comprise, que les importations de l'an dernier ont été plus fortes que la proportion de la demande et la capacité de la consommation. Nous éprouvons aujourd'hui les effets de ce surcroît d'importation, vu qu'il y a une réduction correspondante dans le revenu provenant des douanes. Puis il y a encore une autre raison. Depuis douze mois une partie considérable des importations du pays ont baissé en valeur. Comme le savent maintenant très bien les personnes engagées dans le commerce, beaucoup des articles importés ont diminué de valeur à cause de l'abondance du stock qu'il y a aux États-Unis et dans le vieux monde. Je sais un article qui se vendait \$9 autrefois et qui se vend aujourd'hui \$6.75. Et il en est ainsi de plusieurs autres articles. L'excès d'importation de \$5,000,000 l'an dernier, et la hausse de la valeur des effets importés, ont donc eu pour résultat une réduction dans l'ensemble des importations jusqu'aujourd'hui; et, en calculant que les quatre mois prochains rapportent au trésor la moitié du revenu des douanes pendant les derniers huit mois, j'évalue le revenu aux chiffres suivants :

Douanes	\$20,250,000
Accise	5,550,000
Postes	1,800,000
Travaux publics, y compris chemins de fer...	3,000,000
Intérêts sur placements	600,000
Autres sources	800,000
Total.....	\$32,000,000

L'estimation amendée des dépenses, messieurs, est de \$31,200,000; l'estimation faite il y a un an portait le montant des dépenses à \$31,010,000, mais nous avons dépensé un montant considérable pour des travaux publics, pour compléter les édifices publics au Manitoba, dans le port de Toronto, et pour d'autres travaux dans différentes parties du pays qui étaient d'une nécessité absolue, et la somme votée n'était pas suffisante. C'est pourquoi la dépense, sous ce chef, a été augmentée. Je calcule que le montant total des dépenses cette année s'élèvera à la somme ci-dessus mentionnée, laissant un surplus de \$1,000,000 au compte du revenu consolidé. Je calcule aussi que le revenu provenant de la vente des terres dans le Nord-Ouest s'élèvera à \$1,000,000, ce qui donnera en tout un surplus de \$2,000,000 cette année.

Les honorables députés de la gauche foront peut-être observer que c'est une diminution sensible si on compare ce surplus avec celui de \$8,000,000 de l'année dernière; on se rappelle que l'année dernière j'évaluais le surplus du revenu consolidé pour l'année courante à \$2,250,000, tandis qu'aujourd'hui je l'évalue à \$1,250,000 en moins.

Voyons maintenant quelles sont les causes de cette diminution. D'abord, les dépenses ont augmenté, tandis que les revenus ont diminué. Pourquoi existe-t-il une différence si marquée entre ce surplus de \$8,000,000 et celui de \$2,000,000? Simplement parce que le gouvernement, ayant un excédant d'un chiffre si élevé en caisse, a cru devoir demander au parlement de voter pour l'exécution des travaux publics, y compris les édifices publics et les ports, une somme bien plus considérable que celles qui avaient été votées auparavant, somme qui atteindra \$3,250,000 pour l'année courante, soit une augmentation de \$1,500,000 environ. Le gouvernement, ayant ce surplus en caisse, s'est cru justifié de demander au parlement de voter ces crédits que l'on consacre aujourd'hui aux travaux dont j'ai parlé.

En sus, nous avons augmenté cette année les dépenses de l'administration des postes, du département de l'immigra-

tion, de la milice, du service de la police à cheval, et pour le fonds d'amortissement. L'augmentation de \$2,250,000 dans les dépenses et la réduction prévue du revenu nous faisaient supposer que nous aurions un surplus de \$2,250,000, mais vu la réduction qui s'est opérée, je calcule que nous aurons un surplus de \$1,000,000 au compte du revenu consolidé, et un revenu de \$1,000,000 provenant de la vente des terres du gouvernement.

Il faut remarquer aussi, messieurs, que d'autres causes ont contribué à la diminution du revenu. Quelles sont-elles ? L'une fut la réduction des droits au montant de \$2,250,000, comparativement à l'année 1881-82.

Quelle a été cette réduction ?—\$844,016 sur le thé; \$76,313 sur le café; \$91,719 sur le fer blanc en feuilles, sur les blocs d'ardoise; \$200,000 sur les timbres; \$50,000 sur le port des journaux; \$700,000 sur le tabac; \$1,000 sur le fer de rebut; \$14,250 sur les publications périodiques, et \$50,000 sur le fil métallique et sur d'autres articles, formant en tout \$2,300,000 environ de réduction dans la taxation du pays, et voilà ce qui a réduit d'autant le surplus.

Je vous soumettrai maintenant l'estimation des revenus et dépenses pour l'exercice de 1884-85. Voici l'estimation des revenus :

Douanes	\$20,000,000
Accise	5,550,000
Postes	1,900,000
Travaux publics, y compris chemins de fer.....	3,000,000
Intérêts sur placements.....	750,000
Autres sources	800,000
	\$32,000,000

Je dois mentionner comme l'une des causes de la diminution du revenu des douanes, l'augmentation de production des fabriques.

La production a augmenté d'année en année au point d'affecter les revenus d'une manière sensible, en faisant diminuer le chiffre des importations.

Les estimations budgétaires, d'après les états déposés sur le bureau de la Chambre, portent les dépenses à \$29,811,639. On remarquera qu'il est pourvu à l'achèvement, cette année, des travaux publics pour lesquels des crédits, au montant de \$1,900,000, ont été votés l'année dernière.

Les estimations soumises ne contiennent aucun item nouveau, et il est probable qu'un montant très considérable paraîtra dans les estimations supplémentaires destinées à des travaux publics autres que ceux mentionnés dans les estimations qui sont maintenant devant nous. Il est probable qu'en demandera au parlement de faire quelques dépenses pour obtenir certains prolongements de chemins de fer.

Il a déjà été dit qu'il semblait opportun de prolonger le réseau du chemin de fer du Pacifique de Montréal à Québec. Un certain montant devrait être requis à cette fin.

Il y aura, peut-être, d'autres dépenses; mais quelles qu'elles soient, ce sera en outre de celles mentionnées plus haut pour travaux publics.

On évalue, en conséquence, à \$800,000 le montant des estimations supplémentaires, ce qui portera à \$30,611,639 la somme totale des dépenses pour le prochain exercice.

Le surplus total pour l'an prochain est évalué à \$2,650,000, soit \$1,400,000 provenant du revenu consolidé et \$1,250,000 provenant de la vente des terres du Nord-Ouest.

Les principaux items qui donneront lieu à une augmentation de dépenses sont les suivants : Milice, \$139,000; police à cheval, \$54,000; bureaux de poste, \$211,000. Ceux qui donneront lieu aux plus fortes diminutions sont les suivants : Fonds d'amortissement et intérêt, \$235,000; travaux publics, \$750,000; affaires des sauvages, \$147,920. Dans ces circonstances, le surplus pour l'année courante et l'année prochaine sera d'environ \$2,250,000 pour chacune d'elles.

Les honorables membres de l'opposition qui, de temps à autre, se sont objectés aux surplus considérables, appren-

Sir LEONARD TILLEY.

dront probablement avec plaisir qu'ils ont été réduits, grâce à la diminution des taxes et des importations et au développement des manufactures dans le pays.

Je désire maintenant attirer l'attention de la Chambre sur les objections faites au tarif de 1879 par les honorables messieurs qui se sont plaints des surplus considérables accumulés dans le passé, qui trouvent à redire à ce que nous soutiendrons ainsi de la bourse du peuple une somme considérable, qu'il vaudrait beaucoup mieux laisser où elle se trouvait.

Au cours de ses remarques sur cette question, l'honorable chef de l'opposition a prétendu que dans le cours des quatre dernières années, il avait été prélevé inutilement sur la population \$20,000,000. Oni, ajoute l'honorable chef de l'opposition, pas seulement \$20,000,000, mais même \$30,000,000!

Quand je lis cette déclaration, elle me semble avoir été faite pour un autre auditoire que celui-ci. Lorsqu'elle fut faite dans la Chambre, l'un de mes collègues m'a demandé ce que l'honorable chef de l'opposition entendait par là. Je me suis demandé la même chose, et j'en suis venu à la conclusion que l'honorable monsieur comptait non-seulement les \$20,000,000 que nous avons reçus, mais l'intérêt sur cette somme et sur d'autres—les profits, je suppose, que le consommateur a dû payer à l'entremetteur. Chiffrons un peu.

Depuis les quatre dernières années, la moyenne du surplus annuel a été de \$5,000,000. Près de \$4,000,000 sur cette somme ont été perçues de la vente des terres du Nord-Ouest; ces \$4,000,000 ne constituent donc pas une taxe sur le peuple. Commençons donc par mettre de côté \$4,000,000.

Voyons maintenant comment l'honorable monsieur, si je l'ai bien compris, établit sa proposition. Il considère que le consommateur paie non-seulement une taxe additionnelle, mais un profit additionnel au marchand chez lequel il achète. Cela est-il clairement établi ? J'en appelle à tous ceux qui, dans cette Chambre, sont dans les affaires : n'est-il pas vrai que les fabricants américains et européens vendent aux marchands canadiens, depuis trois ou quatre ans, leurs marchandises à bien meilleur marché, en compensation de l'augmentation de nos droits de douanes prélevés ?

Tout le monde sait qu'il en est ainsi. Personne ne le sait mieux que le ministre des douanes, qui a pu vérifier le fait depuis 1879. Nous en arrivons donc à la conclusion qu'une partie considérable des \$16,000,000 versées au trésor en sus de ce qui a été nécessaire pour couvrir nos dépenses, a été, sans aucun doute, payée par les fabricants étrangers.

Le consommateur paie-t-il dans tous les cas l'augmentation dans les droits de douane ? Il est à notre connaissance que nombre de marchands prétendent que ce sont eux, en fin de compte, qui paient la taxe de deux et demi pour cent additionnels imposée sur les marchandises importées, et non pas le consommateur. Je citerai à ce sujet une autorité que l'honorable chef de l'opposition devra accepter, pour prouver qu'en certains cas le consommateur ne paie pas les droits. Cette autorité n'est autre que l'honorable député de Brant (M. Paterson). Peut-être le chef de l'opposition, si j'en juge par ce qui est arrivé dernièrement, ne considère pas autant M. Paterson comme une autorité que le nouvel arrivé, sir Richard Cartwright. Je sais cependant qu'il a encore une grande confiance dans le jugement de l'honorable député de Brant. Je lui citerai en conséquence l'opinion de son ami sur cette question, pour prouver que dans bien des cas le consommateur ne paie pas les taxes additionnelles. Or voici ce que disait l'honorable député de Brant en 1876.

Le ministre des finances, l'année dernière, en revisant le tarif, a donné à notre industrie un encouragement qu'elle n'avait jamais eu auparavant. Il s'en est suivi qu'un millier d'ouvriers, engagés dans les industries en Allemagne, furent par suite du changement dans notre tarif, attirés en Canada, où ils y exercent leur métier. Le coût des articles n'a été en rien augmenté, et le Canada en a eu tout le bénéfice. Le marchand a perdu une certaine somme de profits; mais personne n'a semblé s'en préoccuper.

Voilà ce qu'a déclaré l'honorable député de Brant. Ce qu'il a dit en cette circonstance d'un article spécial peut

s'appliquer à une foule d'autres articles sur lesquels les droits ont été augmentés, le consommateur ne payant pas cette augmentation.

L'expérience des quatre dernières années prouve surabondamment la sagesse, ou en tous cas, l'équité du tarif tel qu'établi, parce qu'il garantit ainsi les revenus nécessaires aux besoins du pays, tout en accordant une protection raisonnable à ses industries.

Après cela, on comprendra mieux que si le tarif avait été fait pour garantir simplement les revenus durant une année ou deux, il aurait fallu au bout de ce temps, une fois que nos manufactures se seraient quelque peu développées, le remanier de manière à augmenter les droits.

Le tarif a été jusqu'à un certain point une expérience, car nous ne savions pas les résultats qu'il produirait. Nous avons vu que par son application aux importations dans le pays, importations augmentant avec la meilleure condition des affaires dans le pays, nous avons eu un déficit, la première année, comme résultat des importations excessives de l'année précédente. L'année suivante, nous avons un excédant de recettes de \$4,000,000, puis, successivement, de \$6,000,000 et \$7,000,000.

Dans ces circonstances, voyant que ce tarif suffisait à rencontrer non-seulement toutes les exigences du temps, mais encore les exigences de l'avenir, le gouvernement demanda au parlement de réduire les droits de deux millions et un quart. Dans quelle position sommes-nous aujourd'hui? Encore que le peuple a été déchargé de ces deux millions et un quart, encore que les industries manufacturières du pays ont pris un grand développement, nous avons un surplus de un à deux millions par année, suffisant pour faire face à toute augmentation qui pourrait se produire dans la puissance de production de nos manufacturiers canadiens.

Dans ces circonstances, nous sommes en mesure de dire aujourd'hui au parlement: Nous n'avons pas seulement racheté le passé, mais nous avons eu un surplus. Dans le passé, nous avons réduit les droits, et le revenu, sans subir de modifications se rattachant à une augmentation de droits, est suffisant pour rencontrer les dépenses du Canada à l'avenir. Eh bien! je dis que le tarif a été un succès sous ce rapport. (Appl.)

On pourrait nous dire, je le sais: "Est-ce que vous n'auriez pas pu imposer des droits un peu moins élevés et ne pas avoir un surplus aussi considérable que celui que vous avez eu dans les trois ans dont vous parlez?"

Nous aurions pu en agir ainsi, mais je doute que c'eût été de bonne politique de notre part, même si nous avions su quel en eût été le résultat. Quelle a été la conséquence de notre politique? Nous avons pu réduire les droits sur un grand nombre d'articles de nécessité et de faire ce que le dernier gouvernement se proposait de faire s'il était resté au pouvoir et qu'il eût eu un surplus de recettes. Il se justifiait de ne pas percevoir un revenu suffisant pour payer les dépenses, de 1875 à 1879, en disant que quand viendraient les bonnes années, il appliquerait l'excédant de recettes à payer les déficits accumulés pendant cette période. Eh bien! nous avons payé ces déficits, nous avons réduit notre dette, et nous avons rétabli notre crédit à tel point que, lorsqu'en vertu d'une législation adoptée par ce parlement, nous avons augmenté de 6½ millions la circulation des billets en Canada depuis 1879, et que nous avons stipulé que nous déposerions pour partie de cette augmentation des débiteurs du Canada garanties par le gouvernement impérial, nous n'avons pas été obligés de garder en or un sou de plus que ce que nous avions quand notre circulation était de \$11,000,000 à \$12,000,000.

Nous avons donc augmenté notre circulation de \$6,500,000 sans qu'il en coûte beaucoup au pays; nous avons réduit l'intérêt sur notre dette et augmenté la valeur de nos obligations par notre politique d'appliquer nos surplus à la réduction de notre dette. Nous nous sommes placés dans une position telle que, pendant le dernier exercice, l'intérêt net

payé par le Canada a été de \$290,000 moindre que celui que nous avons payé en 1879-80.

Je crois donc que les faits ont donné raison à la politique du gouvernement, au tarif, et la preuve que nous pourrions faire un peu plus tard raffermira, chez les amis et les partisans du gouvernement qui ont approuvé ce tarif jusqu'aujourd'hui, la conviction que c'est la politique à suivre dans l'avenir.

Je me propose de faire aujourd'hui ce que j'ai fait depuis 1879, de faire voir la réponse donnée par les événements aux objections soulevées par l'opposition quand le tarif a été proposé; de reprendre ces objections et de prouver à la satisfaction de la Chambre et du pays, par les rapports du commerce et la statistique que nous avons, que les craintes exprimées par la gauche en 1879 n'ont pas été justifiées.

Mais je désire d'abord attirer l'attention de la Chambre sur les quelques changements que le gouvernement se propose d'introduire dans le tarif. Ils sont peu nombreux et sans importance, parce que, après avoir donné à cette question toute son attention, le gouvernement a jugé qu'il valait mieux, pour cette année au moins, faire aussi peu de changements que possible dans le tarif. Je sais qu'on a dit, que depuis 1879 on a fait bon nombre de changements tous les ans; mais ces changements jo les crois sages et judicieux. (Ecoutez! écoutez!) Mais en faisant ces changements nous sentions tous qu'il ne fallait faire que ceux qui réclament l'intérêt public.

Cette année, les changements sont également légers, et ont pour but de faire payer, sur les articles maintenant énumérés et qui paient 20 pour 100, un droit réduit de 10 pour 100, ou de les placer sur la liste des articles entrant en franchise.

C'est encore reconnaître le principe qu'il faut maintenir et encourager les industries du Canada.

Les articles que nous proposons d'admettre en franchise sont les suivants: Toile à bluteau, l'acide boracique, le jute ouvré, de 58 pouces de largeur, qui jusqu'ici entrerait en franchise quand il n'était pas calandré. Les personnes engagées dans cette industrie en Canada ont pensé qu'elles avaient droit d'importer et ont de fait importé pendant un temps la toile calandree. Mais on s'aperçut que ce n'était pas conforme à la loi, et on propose aujourd'hui de placer la toile de jute calandree sur le même pied que la toile non calandree.

Chaude soudante au rouge cerise.

Les graisses et les graillons entreraient en franchise, mais à la condition "qu'ils fussent importés par les fabricants de savon." Cette condition est abrogée et toute personne pourra désormais importer ces articles en franchise.

L'indigo et l'extrait d'indigo. Par le passé l'indigo était admis en franchise, mais on a fait une nouvelle préparation connue sous le nom de Indigo en pâte et extrait servant aux mêmes usages, et nous nous proposons de placer cette préparation sur la liste des articles admis en franchise. On se rappelle qu'à la dernière session il a été décidé par le parlement que les poutres en fer, les plaques, les cornières en fer, pour le blindage des navires en fer ou en fer et en bois seraient admis en franchise, et il est maintenant proposé d'ajouter les courbes, et de mettre, en fer ou en acier, car les industriels importent et emploient l'acier aussi bien que le fer, et ce n'est que mettre l'acier qui sert au même usage, sur le même pied que le fer. Oxyde de manganèse, potasse minérale allemande, sulfate de soude. L'acier pour les scies était admis en franchise avant, nous y ajoutons les coupe-paille, non finis.

Nous avons rayé de la liste des articles en franchise le colcotar, parce que c'est un article indéterminé et qu'on a essayé d'importer d'autres articles sous le même nom. Les fibres végétales pour les fins de la fabrication sont aussi rayées de cette liste, parce qu'elles étaient une source d'embarras et de difficultés pour les employés de la douane.

Les éclisses en acier seront aussi rayées de la liste des articles admis en franchise, et elles seront sujettes au même droit que les plaques de fer et d'acier.

J'en viens maintenant à la liste des articles payant droits. Le droit sur l'acide acétique est élevé de 15 à 25 p. 100. On s'est aperçu qu'on importait une espèce de vinaigre très fort sous le nom d'acide acétique, et c'était probablement de l'acide acétique; mais en le réduisant et le mélangeant d'une grande quantité d'eau, ces importateurs le convertissaient en vinaigre et payaient moins de droits que l'importateur de vinaigre, de sorte qu'on a imposé sur cet article le même droit que sur le vinaigre.

C'est pour cette raison que nous nous proposons de prélever sur cet article un droit à peu près égal à celui dont est frappé le vinaigre.

Les capelines, les chapeaux de paille d'Italie non achevés, qui paient maintenant 25, paieront 20 pour 100 *ad valorem*, tout comme ceux qui sont finis.

Les tapis, paillasons et nattes de chanvre, seront sur le même pied que le jute. Sous le tarif actuel, le jute paie 25 pour 100, mais le chanvre ne paie pas. Une difficulté est survenue au sujet de la qualité de l'article qui était importé; à présent les deux articles sont sur le même pied.

La cellulose, moulée et façonnée pour manches de couteaux et fourchettes, non perforée, ni autrement ouvrée, 10 pour 100. Cela est devenu nécessaire afin d'approvisionner une ou deux coutelleries établies dans le pays; on se propose aussi d'admettre les manches non finis à 10 pour 100.

L'an dernier nous avons mis un impôt de 27½ pour 100 sur les cotons, les jeannettes, imprimées ou teintées—ce droit reste le même. Les jeannettes et coutils demeurent sur la liste de 20 pour 100 avec une ou deux autres descriptions de coton de même genre, et nous nous proposons aujourd'hui de réduire le droit sur les cotons, jeannettes et coutils, servant aux fabricants de corsets, à 20 pour 100. Le coton de 42 pouces de largeur, pour la fabrication de la toile cirée, reste dans la même position. Ce coton de 42 pouces ne se fabrique pas au Canada, et les manufacturiers avaient le droit de l'importer en payant un droit de 15 pour 100. Cette clause s'étend aujourd'hui aux fabricants de toile cirée. Poterie décorée, imprimée ou spongieuse, et toute poterie non spécifiée ailleurs, paiera 30 pour 100.

Au sujet de la désignation minutieuse faite des divers articles, je crois devoir rappeler qu'au sujet d'un certain article il s'est élevé à Montréal une contestation entre un importateur et l'officier de douane. Ce dernier a eu raison en fait de compte. C'est pour prévenir le retour de pareilles contestations que j'ai cru devoir donner dans l'Acte une désignation minutieuse des divers articles de poterie sur lesquels des droits sont prélevés.

Manches de couteaux et fourchettes en caoutchouc vulcanisé 10 pour 100. Fer—fourchettes en fonte, non finies, 10 pour 100. Les étiquettes pour boîtes de conserve paieront 6 cents par livre et 20 pour 100.

Autrefois, il y avait une différence dans les droits prélevés sur les épingles en cuivre et sur celles en fer. Dans l'un et l'autre cas, désormais, les droits seront de 30 pour 100, car beaucoup de capitaux ont été engagés dans cette industrie dans Ontario, et il est important de faire disparaître la difficulté qu'il y avait à décider si les épingles étaient en cuivre ou en fer.

Poudres saponifères 3 cents par livre. L'acier qui paie actuellement \$5 par tonne paiera \$3 par tonne et 10 pour 100. Ce changement est fait dans le but de mieux répartir les droits et d'augmenter la protection accordée par le passé à cette industrie. Acier—baguettes rondes en fil d'acier, laminées, au-dessous d'un demi-pouce de diamètre, pour fabriquer le fil. Cet article paie actuellement 10 pour 100, sans qu'il soit fait mention d'aucune condition. On a pris des arrangements pour la fabrication du fil d'acier qui payait 15 pour 100, et afin de permettre aux fabricants de faire quelque profit, nous proposons de réduire le droit sur

Sir LEONARD TILLEY

le fer servant à sa fabrication à 5 pour 100. Aiguilles cylindriques, aiguilles à broder sur cadres portatifs, aiguilles à crochets—cette dernière description étant fabriquée dans la Confédération, paiera à l'avenir 30 pour 100.

Au sujet des sucres, je crois devoir donner un peu plus d'explication. Dans le cours des derniers six mois, l'attention du gouvernement a été attirée sur cette question par un certain nombre d'industriels. Au mois d'octobre dernier, le tarif concernant les sucres a été modifié aux États-Unis. Les droits y sont aujourd'hui proportionnés à la valeur des matières saccharines déterminées à l'aide du polariscope; c'est-à-dire que ce tarif impose un droit spécifique sur le sucre au-dessous de 13;

Cette modification a eu pour effet d'affecter considérablement le commerce chez nos voisins et le nôtre même dans une certaine mesure, parce qu'une certaine qualité de sucre qui était principalement fabriquée pour le marché américain se trouvait adaptée à notre tarif. Ceci est maintenant changé, jusqu'à un certain point, et le résultat a été que les importations de sucre des Antilles et du Brésil ont considérablement augmenté durant les derniers six mois. C'était pour le gouvernement une question sérieuse de savoir comment résoudre la difficulté.

Je peux dire que les difficultés, comme le sait très bien le ministre des douanes, sont venues des clauses suivantes: Tous sucres importés du pays de production ne payaient pas de droits sur les colis, ainsi les sucres venant du pays de production subissaient diverses déductions, suivant la valeur des colis. Ces déductions variaient depuis 7 et 7½ jusqu'à 27, et le département a éprouvé beaucoup de difficultés à déterminer exactement la valeur de ces déductions. D'un autre côté il était très difficile de déterminer la valeur exacte du sucre.

De plus, il est arrivé plusieurs fois que des sucres ont été importés à un taux nominal moindre que celui de leur valeur réelle, et on leur accorda des déductions illégales pour l'emballage.

Après avoir mûrement considéré la question, le gouvernement a décidé de ne pas adopter pour le moment le système suivi aux États-Unis, bien qu'on ait fortement insisté dans ce sens auprès du gouvernement, et qu'il y ait beaucoup de bonnes raisons qui militent en faveur de l'adoption du système du polariscope. Il a été décidé de ne rien changer à cette session, afin de donner au gouvernement le temps de bien étudier la question, car c'en est une très importante qu'il ne faut pas expédier à la hâte, et que des résultats désastreux pourraient s'en suivre. Nous pouvons nous livrer à une enquête nous-mêmes; nous pouvons entrer en négociations avec l'Espagne et les États-Unis, et dans l'état actuel des affaires, il n'y a aucun doute que ces négociations ne soient non-seulement désirables, mais nécessaires.

Je suis certain que ce sera un des premiers soins du haut commissaire canadien, dès qu'il sera retourné en Europe, de conclure certains arrangements avec l'Espagne à ce sujet. En conséquence, nous avons cru sage de laisser les choses comme elles sont, du moins en ce qui concerne l'adoption du polariscope jusqu'à la prochaine session du parlement.

Pour remédier aux difficultés présentes, nous nous proposons de réduire à 27½ pour 100 les droits prélevés sur les sucres importés des pays où ils sont produits, et de supprimer toutes les autres charges. Le gouvernement prendra en outre toutes les mesures nécessaires pour empêcher le retour des fraudes auxquelles j'ai fait allusion. Maintenant nous proposons un autre changement. D'après les droits actuels, la mélasse employée à la fabrication du sucre est soumise à un droit de 25 pour 100, et celle qui est destinée à la consommation domestique à 15 pour 100. Nous nous proposons de réduire le droit à 15 pour 100 sur toute mélasse venant directement du pays de production et de faire payer 5 pour 100 de plus si elle ne vient pas directement. Le droit sera prélevé franco sous voile. Viennent ensuite la chlorure, les sels et le sulfate de zinc employés dans les ma-

nufactures, dont le droit sera réduit à 5 pour 100. Ceci se trouve dans la liste des effets non énumérés. Ensuite viendra l'article abrogeant tous les articles incompatibles avec ceux qui précèdent. Nous nous proposons aussi d'amender la section 8, 42 Victoria, chap. 15, se rapportant aux articles périssables ou endommagés.

Il pourra être fait une déduction pour détérioration par dépérissement naturel, pendant le voyage d'importation, sur les articles périssables, tels que fruits et légumes verts importés en Canada; mais en l'évaluant et en estimant le dommage par la casse sur les articles fragiles tels que faïence, porcelaine, verre et verrerie, en vertu des sections 53 et 54 de l'acte des douanes, 1883,—cette déduction ne sera faite ou ce dommage ne sera alloué que pour le montant de la perte en sus de 25 pour 100 de la quantité totale des articles avariés, et seulement dans le cas où il sera fait une demande à ce sujet, et où la perte ou le dommage sera attesté, après examen fait par l'estimateur ou officier compétent des douanes, dans les trois jours qui suivront le débarquement ou l'arrivée de ces articles à leur port de destination; et pourvu que le droit ait été acquitté sur la valeur totale des articles, sur demande adressée au ministre des douanes, une remise de ce droit pourra être accordée et faite dans la dite proportion et lorsque les conditions plus haut spécifiées auront été remplies, mais non autrement.

Telles sont les principales clauses des résolutions qui seront soumises à la Chambre. Si elles apportent quelques changements, elles diminuent plutôt les droits qu'elles autorisent le gouvernement à percevoir.

M. MITCHELL: Vous proposez-vous de dégrever la farine de maïs ?

Sir LEONARD TILLEY: Pas à cette session.

M. MITCHELL: J'espère que vous prendrez la chose en considération de bonne heure à la prochaine session ?

Sir LEONARD TILLEY: J'appellerai l'attention de la Chambre sur les objections que l'on a soulevées en 1879 et en d'autres occasions à propos de ce tarif. On a prétendu, entre autres choses, que le nouveau tarif nuirait à notre crédit en Angleterre, et c'était là une des principales objections des honorables députés de la gauche. Jusqu'à présent, ce tarif n'a certainement pas nui à notre crédit à l'étranger, et au mois d'octobre dernier, nos obligations de 4 pour 100 étaient cotées plus haut qu'elles ne l'avaient jamais été auparavant. Elles étaient, *ex-dividend*, 14 pour 100 plus élevées que ce que nous avons obtenu depuis 1878 ou 1879.

Je profiterai de cette circonstance pour dire ce que j'ai fait lors de mon dernier voyage en Angleterre au sujet de l'emprunt qui arrive à échéance. Aux mois de juillet et août derniers, et autorisé par un arrêté du conseil, je me suis consulté avec les agents du gouvernement canadien à Londres, au sujet du rachat de l'emprunt arrivant à échéance, et nous avons décidé qu'il serait avantageux de lancer sur le marché, au mois de novembre, un emprunt de £2,000,000 pour racheter partie des obligations de 5 pour 100 qui arriveront à échéance le 1er janvier 1885.

Cela nous permettrait de ne placer qu'un plus petit montant sur le marché l'année suivante.

Les agents du gouvernement ont suggéré que cet emprunt devrait être à courte échéance, remboursable en dix ans, et à 4 pour 100, afin que nous puissions dire aux porteurs des obligations à 5 pour 100 qui arriveront à échéance le 1er janvier 1885: On nous échangeons ces obligations contre les vôtres piastre contre piastre, ou louis contre louis—ce qui serait négocier l'emprunt de 4 pour 100 à $\frac{1}{2}$ ou 2 pour 100 de prime, parce que nous avons trois coupons à payer sur les obligations arrivant à échéance le 1er janvier prochain, ou nous les rachèterons lorsqu'elles seront présentées, ou nos agents les retireront du marché.

Les agents ont suggéré aussi de lancer l'an prochain, ou au mois de décembre, un emprunt de $3\frac{1}{2}$ pour 100 remboursable dans trente ans, pour le rachat de la balance

du prêt et pour se procurer les £2,000,000 dont nous aurons probablement besoin pour le parachèvement du chemin de fer du Pacifique.

Les agents du gouvernement ont fait observer qu'un emprunt à $3\frac{1}{2}$ pour 100 ne serait pas coté à un chiffre aussi élevé qu'un emprunt à 4 pour 100, mais ils ont donné comme raison pour suggérer que l'emprunt qui devait être émis l'automne dernier, fut pour dix ans à 4 pour 100, que cela nous mettrait en état de les échanger contre les débentures à 5 pour 100, et que les probabilités étaient qu'après l'expiration des dix ans, lorsque ces débentures seront rachetables, nous pourrions les remplacer par d'autres de $3\frac{1}{2}$ pour 100 au pair ou à peu près. C'était là leur opinion et c'est pourquoi ils nous ont conseillé de lancer un emprunt à courte échéance.

La question en resta là avec l'entente que je leur télégraphierais ou que je me mettrais en communication avec eux dès que surviendrait une occasion favorable de placer sur le marché les £2,000,000 sterling, ou \$10,000,000 pour dix ou vingt ans. Nous n'avions pas fixé définitivement l'échéance, mais ils conseillaient dix ans.

Dans l'intervalle, la compagnie du chemin de fer du Pacifique a proposé de déposer une somme de \$16,000,000 entre les mains du gouvernement et une autre somme de \$4,000,000, à compte de la garantie proposée. Au mois de février, j'ai télégraphié immédiatement aux agents du gouvernement à Londres que cette offre ayant été acceptée, la question de l'emprunt en resterait là pour le moment. Nous avons pensé que nous pourrions consacrer une partie des \$16,000,000 et de \$3,000,000 ou \$4,000,000 déposés entre nos mains par la compagnie du Pacifique au rachat des obligations qui arriveront à échéance le 1er janvier 1885.

L'affaire en resta là, mais je peux ajouter qu'après mon retour d'Angleterre, après une consultation avec mes collègues, il fut décidé, ainsi que nous l'avions promis à la Chambre à la session précédente, que pour pourvoir aux besoins du peuple et offrir une occasion de placements aux administrateurs de succession, aux curateurs, nous avons décidé, dis-je, de placer sur le marché canadien un emprunt de \$4,000,000 dont le minimum serait le pair. On a fait ici, et en dehors de cette Chambre, au sujet de cet emprunt, beaucoup d'observations. Celles du dehors—je ne parlerai pas de celles faites ici—étaient faites dans le but de nuire au crédit du pays. Mais, quels sont les faits qui se rapportent à cet emprunt ? Les faits sont les suivants : les honorables députés de la gauche savent parfaitement que le seul emprunt que nous avons placé sur le marché canadien jusqu'en 1880 était à 6 pour 100, et qu'en 1880 ou 81, il fut décidé de racheter ces obligations. Nous donnâmes avis aux porteurs qu'ils pourraient ou accepter des 5 pour 100 ou toucher le montant des obligations; une partie seulement des obligations fut échangée contre celles de 5 pour 100, et ce dernier emprunt est le seul qui ait été lancé à 4 pour 100 par le gouvernement, ou même un peu plus bas, comme le fut celui-ci.

On dira peut-être que c'était une grande erreur de lancer cet emprunt sans être parfaitement sûrs que les obligations seraient prises. Nous ne l'avons pas offert parce que nous avions un besoin pressant d'argent. Nous n'avions pas de raison pour lancer un emprunt à un taux moins élevé qu'en Angleterre, si ce n'est pour répondre aux demandes dont j'ai parlé, et auxquelles le gouvernement était tenu de faire honneur; et il ne peut y avoir de doute que nous n'eussions réussi à négocier sans difficulté l'emprunt de \$4,000,000, si nous avions suivi le système que l'on adopte invariablement en Angleterre, c'est-à-dire si nous avions accordé certaines gratifications aux courtiers, et payé indirectement une commission à ceux qui auraient soumissionné les obligations.

On nous a fait des propositions dans ce sens, mais nous n'avons rien payé à des syndicats, ni donné des commissions, ni payé de courtage. Les courtiers ont demandé une certaine commission que nous avons refusé de leur payer; mais nous avons senti que nous avions contracté un engage-

ment envers les capitalistes du Canada. Nous avons racheté presque toutes les obligations fédérales payables en Canada. Nous avons racheté celles qui portaient un intérêt de 5 et de 6 pour 100, et il ne reste aujourd'hui que celles que détiennent les banques d'épargne, lesquelles portent un intérêt de 5 pour 100 et sont payables dans un an.

Plusieurs administrateurs de successions sont venus, depuis un an à dix-huit mois, nous demander de ces obligations. Le gouvernement avait pris un engagement, car j'avais déclaré dans cette Chambre que lorsqu'il faudrait faire un emprunt, nous le négocierions sur notre propre marché, avec nos propres capitalistes. Lorsque nous avons offert l'emprunt nous avons constaté que plusieurs de ces derniers avaient placé leur argent dans les banques. Je ne sais à quel taux d'intérêt. Les banques ont trouvé qu'il était de leur intérêt de solliciter leurs déposants de leur laisser cet argent; c'est pourquoi nous n'avons pas placé une aussi grande partie de l'emprunt que nous l'espérions. J'ai reçu des offres d'Angleterre ainsi que des États-Unis, notamment de Boston—de Blake, Frères et Cie. Je ne crois pas que ces derniers soient parents de mon honorable ami de la gauche, mais ils voulaient lancer les obligations sur le marché américain. Je leur ai dit: Non, nous gardons ces obligations pour les capitalistes canadiens; et si nous avons vendu pour quatre millions de ces obligations, au lieu de n'en vendre que pour un million, nous aurions été obligés de chercher à placer temporairement l'argent. En conséquence il fut placé en attendant à une prime de 2½ pour 100, mais si nous constatons que c'est plus que ces obligations ne rapportent sur le marché anglais, nous pourrions réduire le taux. En attendant cette nécessité, cependant, nous comprenions qu'il valait mieux les garder où elles étaient, et nous avons déclaré aux solliciteurs que nous voulions les placer au Canada, et non ailleurs; pour les fins que j'ai mentionnées et auxquelles nous avions promis qu'elles seraient consacrées, engageant en cela l'honneur du parlement.

Dans ces circonstances, on ne peut dire que cet emprunt ait échoué, car il a été placé à un taux plus élevé que celui auquel nous avons obtenu de l'argent en Canada.

Il est vrai qu'aujourd'hui, nous obtenons, sur demande, de l'argent des banques d'épargne, auxquelles nous payons 4 pour 100.

On pourra demander: Agissiez-vous dans l'intérêt du pays en plaçant ces obligations au pair? Je rappellerai un ou deux faits qui, bien qu'ils eussent trouvé leur application dans la discussion de la garantie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, n'ont pas été mentionnés dans ce débat, quoique je m'attendisse à entendre la gauche dire que nous aurions pu obtenir de l'argent à des conditions plus avantageuses en Angleterre. Mais prendre de l'argent au pair en Canada, et payer ici l'intérêt et le capital, vaut bien 2 ou 2½ de prime en Angleterre.

L'ex-ministre des finances sait parfaitement bien que lorsque nous allons sur le marché monétaire et que nous demandons des offres pour une somme considérable, la négociation s'opère sur le principe du commerce de gros. Il sait parfaitement que la différence entre les cotes de tous les jours pour les petites sommes et ce que le gouvernement réalise sur des emprunts considérables est d'environ 2 pour 100, c'est-à-dire que le gouvernement réalise environ 2 pour 100 de moins que les prix indiqués dans ces cotes. Il en est généralement ainsi. Mais, à part cela, il nous faut payer pour 100 de prime, et pour une forte somme un quart pour 100 de courtage. Pour les obligations payables dans 30 ans, il faut payer un demi pour 100 aux agents comme commission pour le paiement des coupons, et cela s'élève à plus d'un demi pour 100 pendant cette période. Cela fait 1½ pour 100. Puis, la différence dans le paiement de l'argent au Trésor de notre propre pays et le paiement en Angleterre pour être transmis ici représente ½ de 1 pour 100 de plus. Il y a, par conséquent une différence de 2 pour

Sir LEONARD TILLEY

100 entre avoir de l'argent au pair dans le pays et l'avoir en Angleterre.

Nous avons donc pensé que nous étions justifiables de fixer le pair comme le minimum,—et justifiable au point de vue financier, d'accepter de l'argent de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à 4 pour 100. Nous avons cru que si nous pouvions obtenir 4 millions au pair, c'était une bonne affaire; mais le placer à moins que le pair, eût été le placer à un taux auquel il n'était pas de l'intérêt du pays d'en disposer. Nous le gardons donc pour les fins auxquelles il a été primitivement consacré. Mais si la chose était désirable ou nécessaire, nous pourrions le placer à un taux plus bas.

Voyons maintenant quelle était notre position.

Notre position, l'automne dernier, était des plus favorables. Depuis 1879 jusqu'à 1883, nous avons réduit de \$10,000,000 le montant des obligations du Canada que détenaient des capitalistes d'Angleterre. Nous n'avons pas été forcés d'aller emprunter un seul sou en Angleterre depuis 1879. Le fait que nous n'y étions pas forcés nous a mis naturellement dans une position favorable sur le marché monétaire.

Puis, comme je l'ai déclaré ici pendant la dernière session, outre le fait de placer sur le marché un emprunt de £2,000,000, pour payer les £2,000,000 sterling que nous rachetions ou que nous avions à racheter cette année, il y avait la chance de l'échange des obligations portant 4 pour 100 contre les \$29,000,000, déduction faite du fonds d'amortissement, payable en janvier prochain—nous allions sur le marché pour changer d'obligations, plutôt que pour demander de nouveaux emprunts. Il en est résulté que, grâce à nos surplus et à l'amélioration de notre crédit, les obligations du Canada sont aujourd'hui cotées de 3 à 4 p. 100 plus haut que celle de la Nouvelle-Galles du Sud qui étaient autrefois cotées à 2½ p. 100 de plus que celles du Canada.

J'admets volontiers que les obligations que nous avons contractées par la mesure que vient d'adopter cette Chambre nous mettront dans la nécessité de demander au marché anglais plus d'argent que, sans cette mesure, nous n'en aurions eu besoin. Quand nous avons fait des arrangements avec nos agents pour l'échange des obligations, ils convinrent non-seulement de racheter, mais de placer pour £2,000,000 de nouvelles obligations à un demi pour cent, tandis que par les arrangements antérieurs, il nous eût fallu payer un pour cent pour le rachat et un pour cent pour le paiement. C'est un arrangement favorable et qui nous épargnera une somme considérable d'argent.

Il est probable qu'à raison des progrès rapides des travaux sur le chemin de fer canadien du Pacifique, il nous faudra d'ici à un an, aller sur le marché anglais pour y contracter un emprunt de £3,000,000, pour une période de 30 ans. Il pourra être désirable l'an prochain d'obtenir £3,000,000 sterling pour sept ans, lequel deviendra dû en 1891, alors que l'avance sera due et payable par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Les honorables messieurs de la gauche vont peut-être dire que ce sera quelque peu embarrassant, vu que nous avons \$29,000,000 à racheter le 1er janvier. Cela dépendra beaucoup de l'état du marché monétaire à cette époque; cependant, notre position est celle-ci: si l'on trouve qu'il est désirable d'agir ainsi, dans l'intérêt du pays, comme les obligations qui deviennent dues le 1er janvier prochain ne sont pas absolument payables à cette date, nous pourrions nous prévaloir de notre position et ne pas les racheter avant un an à compter de cette date; et c'est pour cette raison, entre autres, que le gouvernement a exigé de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique un taux d'intérêt qui exclut toute possibilité de perte et qui probablement rapportera un gain considérable.

Voilà donc, au point de vue financier, notre position de l'autre côté de l'Atlantique. Notre crédit n'y a pas souffert; il n'y a jamais été meilleur qu'aujourd'hui. Jamais, à aucune époque de notre histoire, nous n'avons été dans des

conditions aussi favorables pour réaliser en Angleterre un emprunt pour le parachèvement du chemin de fer canadien du Pacifique, et cela à des conditions plus avantageuses.

L'intérêt que nous payions l'an passé était de \$290,000 moindre que celui que nous payions en 1880-81, et l'an prochain nous rachèterons, dans tous les cas, nos obligations portant 5 pour 100, en leur substituant de nouvelles obligations à 4 pour 100, et nous sommes en mesure de déclarer au parlement que, même avec les engagements que nous avons faits, le maximum de l'intérêt payé en 1880-81 ne sera pas dépassé lorsque cette grande entreprise sera terminée.

On avait fait une autre objection, en 1879. On nous disait que le tarif aurait pour effet de diminuer notre commerce avec l'Angleterre. Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, — parce que je crois que ce serait une manière déloyale de traiter cette question — d'é luder une seule des objections que l'on a fait valoir, d'année en année, contre ce tarif. Je présente les faits, et les consigne dans les documents publics, afin que nous puissions avoir le moyen de juger par nous-mêmes, chaque année, de leur valeur.

Le tarif a-t-il eu pour effet de diminuer notre commerce avec l'Angleterre et d'augmenter celui que nous faisons avec les Etats-Unis? Je vais vous donner quelques chiffres.

En 1876-77, nos importations des Etats-Unis pour les fins de la consommation, ont été de \$51,312,669; celles faites d'Angleterre ont été de \$39,572,239, ce qui fait une différence en faveur des Etats-Unis de \$11,740,430. En 1877-78, nos importations des Etats-Unis, pour les fins de la consommation, ont été de \$48,631,739; d'Angleterre elles ont été de \$37,431,180, ce qui fait en faveur des Etats-Unis une différence de \$11,200,559. En 1878-79, nous avons importé des Etats-Unis pour \$43,739,219, pour les fins de la consommation, et de la Grande-Bretagne pour \$30,993,130, soit une différence en faveur des Etats-Unis de \$12,846,089. En 1882-83, nos importations des Etats-Unis, toujours pour les fins de la consommation, ont été de \$56,032,333, et d'Angleterre \$52,052,468, ce qui fait en faveur des Etats-Unis une différence de \$3,979,865 contre celle s'élevant à \$12,000,000 l'année précédente.

Les honorables députés de la gauche diront peut-être que l'augmentation qui s'est opérée dans nos importations l'an passé, s'est répartie dans une plus grande proportion sur les Etats-Unis que sur l'Angleterre. J'admets que l'augmentation dans nos importations des Etats-Unis a été plus grande en proportion l'an dernier que l'année précédente, en égard à des circonstances exceptionnelles. Considérons les importations d'articles de provenance américaine que la Colombie-Britannique et les territoires du Nord-Ouest ont dû faire l'an passé en rapport avec la construction du chemin de fer du Pacifique. L'augmentation dans les articles importés des Etats-Unis par ces deux provinces du Canada a été d'environ \$9,000,000 l'an dernier, comparée à celle de 1881-82. Comme je l'ai déjà dit, les droits payés par la compagnie du Pacifique sur les locomotives et le matériel roulant importés des Etats-Unis durant les deux dernières années ont été d'environ \$1,000,000. Cela prouve que cette compagnie seule a dû importer des Etats-Unis pendant cette période, pour \$4,000,000 ou \$5,000,000 d'articles de ce genre exceptionnel.

Si vous examinez l'augmentation dans les importations des Etats-Unis durant l'année dernière, vous verrez aussi que ces importations comprennent un nombre considérable de bestiaux achetés aux Etats-Unis pour être placés dans les pâturages des compagnies du Nord-Ouest. Mais, M. l'Orateur, ceci est exceptionnel, et les chiffres que j'ai donnés démontrent que la différence dans les importations des deux pays est considérablement en faveur de l'Angleterre.

Maintenant, M. l'Orateur, je ferai remarquer qu'en 1879, le total de notre commerce avec l'Angleterre — le total des importations et des exportations — a été de \$67,288,848, tandis qu'en 1883 il s'est élevé à \$89,197,684, soit une augmen-

tation, pendant cette période, de \$31,908,836. Le total de notre commerce avec les Etats-Unis a été de \$70,904,720 en 1879, et de \$97,701,056 en 1883, soit une augmentation de \$26,796,336, contre une augmentation de \$31,900,000 dans le total de notre commerce avec la Grande-Bretagne.

J'ajouterai que, sous le nouveau tarif, l'augmentation imposée dans les droits sur les articles importés de la Grande-Bretagne, est de 2 $\frac{1}{2}$ pour 100, tandis qu'elle est de 6 pour 100 sur les articles importés des Etats-Unis; ce qui montre que l'application du tarif n'a pas été désavantageuse à l'Angleterre et favorable aux Etats-Unis, mais qu'en somme elle a été considérablement en faveur de notre commerce avec l'Angleterre, comparé à celui avec les Etats-Unis.

On a aussi dit, M. l'Orateur, que l'imposition d'un droit sur les céréales nuirait sensiblement au transport des produits étrangers à travers le Canada. Je me souviens que l'honorable monsieur qui a pris hier son siège dans cette Chambre (M. Mills) a discuté longuement cette question. Il s'est efforcé de démontrer l'avantage que nous retirions du fait que ces exportations passaient à travers le Canada, et donnaient par là du trafic à nos chemins de fer et de l'emploi à nos gens, et il a soutenu que les droits imposés sur les céréales auraient pour effet de nuire considérablement à toutes nos industries canadiennes. Or, j'ai ici un état qui m'a été fourni par le département des douanes, de la valeur des produits exportés du Canada, n'étant pas des produits du Canada, pendant plusieurs années. Voici cet état :

1876.....	\$6,417,506	
1877.....	5,746,654	
1878.....	9,856,246	
1879.....	7,618,442	
		\$29,638,848
1880.....	12,462,486	
1881.....	12,137,799	
1882.....	6,003,233	
1883.....	8,196,366	
		\$38,799,884

En 1882, il y a eu dans tous les ports du continent une diminution dans les exportations. Cet état montre que la moyenne annuelle de l'exportation, du Canada, des marchandises de provenance étrangère, pendant les quatre années à partir de 1876 jusqu'à 1879, inclusivement, a été de \$7,409,712, tandis que durant les quatre années suivantes, de 1880 à 1883, inclusivement, elle s'est élevée à \$9,699,971, ce qui, à mon avis, est une réponse satisfaisante à ces messieurs qui avaient des craintes à ce sujet.

On avait aussi soutenu, M. l'Orateur, que si ce tarif était un tarif de protection, il ne pourrait pas être un tarif de revenu, et que si c'était un tarif de revenu, il ne réussirait pas comme tarif de protection. Eh bien ! ça été un tarif de revenu; les honorables messieurs de la gauche ne le nieront pas, car ils se plaignent de ce qu'il a donné trop de revenus. Voyons maintenant quelle preuve nous avons qu'il ait favorisé les manufactures du pays.

Il y a deux ans, nous avons chargé deux hommes de visiter ces dernières, afin de nous assurer s'il était nécessaire de passer une loi pour protéger les employés des manufactures. Ils ont recueilli dans une partie des manufactures du Canada une certaine somme d'informations très précieuses, touchant l'augmentation des produits de ces manufactures, l'augmentation dans le nombre des personnes qu'elles emploient, et dans les gages de leurs ouvriers. Nous avons dans diverses occasions, donné certaines informations qu'il est impossible je crois, de contester, et je vais faire la même chose aujourd'hui. Prenons par exemple le coton brut.

Il nous est facile de calculer la quantité de coton qui a été fabriqué ou l'augmentation de la fabrication, car nous n'en produisons pas dans le pays, et en conséquence les importations de la matière première donneront le chiffre exact de sa fabrication.

En 1877-78, les importations du coton brut ont été de 7,243,413 livres; en 1878-79, de 9,720,708 livres; en 1881-82,

de 18,127,323 livres, et en 1882-83 de 27,353,721 livres. Cela prouve que le tarif protège et encourage les manufactures.

Les honorables députés de l'opposition diront peut-être qu'il les encourage trop actuellement, bien qu'ils soient cause que beaucoup de gens se soient livrés à cette industrie, parce que ces messieurs ont dit plusieurs fois en Chambre qu'elle rapportait 60 pour 100 sur les placements.

Les importations de laine en 1877-78 se sont élevées à 6,330,084 livres; en 1881-82 à 9,682,757 livres; en 1882-83 à 9,821,104 livres. Cela peut servir de base à un calcul assez exact—bien que cela ne soit pas aussi clair que ce qui concerne les cotons bruts—pour donner une idée de la quantité de tissus de laine fabriqués dans le pays. Il ne faut pas oublier qu'en sus, une grande quantité de laine achetée dans le pays a servi à la confection des étoffes.

Cependant il y a évidemment une augmentation très considérable de l'importation de la laine que le Canada ne produit pas.

En 1877 et 1878 on a importé des peaux vertes au montant de \$1,207,300, et en 1882 et 1883, au montant de \$1,963,744, montrant assez clairement qu'il y a eu augmentation considérable dans la fabrication des cuirs de toute espèce. L'augmentation dans la valeur des machines importées est indiquée dans l'état suivant :

Valeur des importations 1878.....	\$438,037
" 1879.....	403,809
" 1880.....	503,858
" 1881.....	1,022,518
" 1882.....	2,194,446
" 1883.....	2,757,570

Il y a là une preuve assez évidente de l'augmentation dans le développement de nos industries manufacturières. J'ai vu dans le principal organe de l'opposition, lorsque cet état a été publié par un journal ministériel, que c'était là un indice que le tarif n'avait pas réussi à encourager la fabrication des machines en Canada. Eh bien ! j'ai écrit quelques lettres à des particuliers qui se livrent à la fabrication des machines, et leurs réponses ont été très satisfaisantes. Elles sont un peu trop volumineuses pour être lues ici, mais les propriétaires de l'une des fabriques ont déclaré que leur production s'était augmentée d'une valeur de \$238,000 pendant les quatre dernières années, et tous les autres ont accusé une augmentation considérable—d'un tiers à la moitié—quelques-uns ont doublé le nombre de leurs employés, et tous attribuaient cette augmentation à la politique qui a établi des manufactures dans le pays, ce qui leur a procuré une demande plus considérable pour les machines, demande qu'ils ne pouvaient obtenir auparavant.

Pour ce qui est de ma propre province, je sais qu'il y a une maison qui se livre en grand à la fabrication des machines dans cette province. Je n'ai pas écrit à cette maison, mais je sais que le département de la marine et des pêcheries s'est adressée à elle pour faire exécuter certains travaux, et le gérant a répondu qu'il avait un tel nombre de commandes en mains qu'il ne pouvait soumissionner pour le travail du département. Dans toutes les parties de la Confédération, il y a une augmentation dans la production des machines, et des machines qu'on ne pouvait se procurer ici ont été importées l'année dernière au montant de \$2,757,570, montrant assez clairement jusqu'à quel point les industries manufacturières ont progressé dans toutes les parties de la Confédération.

Prenons le charbon de terre. Il est très vrai que la consommation du charbon a été augmentée en raison du mouvement de notre trafic sur les chemins de fer, et nous savons qu'elle a été considérablement augmentée pour cette raison depuis trois ou quatre ans. En 1878, l'importation de la houille s'élevait à 892,416 tonneaux, et en 1883 à 1,686,617 tonneaux, montrant une augmentation de 719,791 tonneaux, tandis que l'augmentation de la consommation du charbon canadien de 1878 à 1883 a été de 700,000 tonneaux, faisant une augmentation totale de 1,493,171 tonneaux dans la consommation depuis 1878. Il est très évident qu'il doit y

Sir LEONARD TILLEY

avoir une cause à cette augmentation de la consommation de charbon en dehors de l'augmentation du montant requis par les chemins de fer en raison de l'augmentation de leur trafic.

Il est reconnu que l'augmentation du nombre des manufactures établies dans le Canada a été très considérable. C'est là la preuve que j'ai fournie pour prouver que cette politique a été non-seulement une politique de protection pour l'encouragement des industries manufacturières, mais qu'elle est encore une politique de revenu. On a dit que le tarif ne serait pas avantageux pour l'industrie houillère. J'ai estimé en 1879 que dans quatre ans l'augmentation de la production du charbon dans la Confédération du Canada serait de 400,000 tonneaux, et les rapports que j'ai reçu de la Nouvelle-Ecosse, bien qu'ils ne soient pas encore tout à fait complets, et ceux que j'ai reçus de la Colombie-Britannique, démontrent clairement que la production du charbon depuis 1879, pour l'année de calendrier qui vient de finir, a été de 2,000 tonneaux par jour pour chaque jour de travail, ou un total d'augmentation d'environ 700,000 tonneaux. Je crois que c'est là une réponse, et une réponse catégorique aux craintes éprouvées et à l'opinion exprimée par les honorables députés de la gauche, allant à dire que le tarif ne serait d'aucune utilité pour l'industrie houillère.

M. CHARLTON. Quelle est la proportion de la Colombie-Britannique dans l'augmentation de la production ?

Sir LEONARD TILLEY. Elle est peu considérable; l'augmentation vient surtout de la Nouvelle-Ecosse. Maintenant nous arrivons à deux ou trois industries favorites qui, d'après les honorables députés de la gauche, ont été encouragées sans nécessité par le parlement du Canada, comme des industries qui ont été gorgées par un tarif protecteur plus que de raison. Je veux parler principalement des industries sucrières et cotonnières. Pour ce qui est de l'industrie cotonnière, je crois que les honorables messieurs qui étaient en cette Chambre en 1879 et 1880 se rappelleront que les honorables députés de la gauche ont dit que ceux qui avaient placé leurs capitaux dans les filatures de coton du pays retiraient d'énormes profits aux dépens de la masse du peuple. Ce n'était pas là un argument. D'après ce qui est arrivé, je ne suis pas bien certain que les honorables messieurs ne changeront pas leur manière de raisonner et ne diront pas que le tarif a été de nature à détruire l'industrie cotonnière; que les hommes qui ont placé leurs capitaux dans cette industrie perdent leurs capitaux et que le public ou le consommateur n'a retiré que peu ou point d'avantages. Il peut se faire que ce soit là l'attitude qu'ils vont prendre, mais quoi qu'il arrive à l'avenir, mon impression est que bien que les filatures de coton aient subi une baisse considérable depuis un ou deux ans, on verra que les dividendes qui seront payés seront encore raisonnables, et que les prix payés par les consommateurs de coton en Canada sont moindres aujourd'hui que ceux qui étaient payés en 1877-78.

Je suis prêt à prouver que le coton jaune fabriqué en Canada aujourd'hui peut être vendu par les manufacturiers à aussi bas prix, et peut-être à meilleur marché, que cet article se vend dans l'Etat du Massachusetts à ceux qui sont dans le commerce.

Pour ce qui est des autres cotons, le document que j'ai analysé établit que déduction faite, des dépenses qu'entraîne leur transport, ils sont vendus aujourd'hui par les marchands de détail du manufacturier à environ 10 pour 100 en sus du prix des Etats-Unis. Ils sont aujourd'hui vendus à meilleur marché qu'ils ne pouvaient l'être sous le tarif de l'honorable député de la gauche en 1877-78.

À la vérité, cette industrie a éprouvé des embarras; à la vérité, plusieurs de ceux qui ont placé leurs capitaux dans les compagnies fondées pour l'établissement des filatures de coton, ont contracté des dettes pour au delà du montant de leur capital payé, et lorsque la fabrique était construite, comme règle générale—je sais qu'il en a été ainsi dans bien

des cas—il y avait une dette sur la manufacture et il ne leur restait plus de capital pour l'exploitation, et la conséquence était qu'on était obligé d'obtenir de l'assistance du dehors, et cette aide leur était accordée en tant qu'il était possible de le faire à celui qui entreprenait de leur venir en aide. Mais il y avait une limite que même le plus gros financier du Canada ne pouvait pas dépasser sous ce rapport, et lorsque le montant de l'escompte des diverses banques du Canada eut atteint une proportion très élevée et lorsque les intérêts des agents de ces compagnies eurent atteint un chiffre tellement élevé qu'il était devenu nécessaire de limiter le crédit, il est survenu une difficulté. On avait fabriqué plus de cotons d'une certaine classe qu'il n'y avait de demande pour ces cotons, ce qui a augmenté les difficultés relativement à une certaine espèce (les cotons jaunes).

Il s'ensuivit une panique, et cela eut pour résultat d'amener une dépréciation dans les valeurs—et cette baisse s'est continuée jusqu'à un certain point jusqu'à présent. Pour permettre de réduire les existences d'une certaine classe de produits, il devint nécessaire de renvoyer un certain nombre d'employés, afin de remettre les opérations sur une base plus solide. Puis, lorsque cela devint nécessaire, pour remettre les choses en ordre, qu'est-ce qu'on a dit ? Les commerçants de bois diminuent leur production cette année parce qu'ils ont en mains des quantités de bois plus considérables ; mais a-t-on trouvé à redire à cela quelque part ? S'est-on plaint de ce fait quelque part ? La sagesse de leur décision a-t-elle été mise en doute quelque part ? Non, mais dès que quelques centaines d'employés de filatures de coton ont été privés d'emploi pendant un mois, un cri s'est élevé dans le pays à l'effet que la patrie était en danger, que cette industrie gorgée était dans une condition désespérée, et qu'elle était dans cette condition à cause de la protection qui avait été établie.

Je suis prêt à affirmer aujourd'hui que ces industries, bien qu'elles soient dans l'embarras à cause du manque de capitaux—et c'est là la seule difficulté,—travaillent à se mettre dans une position telle que ce qui est arrivé l'année dernière ne puisse se répéter. Ils s'arrangent de manière à avoir des fabriques de variétés différentes. Ils s'arrangent pour qu'il n'y ait plus de surplus d'une certaine classe de stock en mains, et autant que j'ai pu découvrir, les dividendes payés par plusieurs compagnies dans ces circonstances, ont été réellement très raisonnables, et la seule plainte formulée par les actionnaires c'est que ces dividendes sont employés au paiement des dettes au lieu d'aller dans leurs goussets. Peu importe, ils en ont le bénéfice. Mais tout en croyant que ces industries donneront et donnent des profits raisonnables à l'heure qu'il est, le point que je veux faire ressortir est celui-ci : que le consommateur se procure ses marchandises, les effets d'habillement dont il a besoin, le coton nécessaire pour lui et sa famille, à un prix moindre que celui qu'il aurait été obligé de payer sous le tarif de l'honorable monsieur de l'opposition.

Maintenant, j'arrive à une autre industrie favorite : celle du sucre. On a fait des fortunes considérables dans cette industrie. Je ne serais pas étonné d'entendre les honorables messieurs de la gauche nous dire que la protection que nous leur avons accordée et qui a encouragé l'établissement de tant de raffineries de sucre, sera aussi une cause de ruine pour ces raffineries.

M. MILLS : Ecoutez, écoutez.

Sir LEONARD TILLEY : Eh bien ! c'est leur affaire, et non la nôtre. Mais j'ai vu le dividende qui a été déclaré l'autre jour par une de ces compagnies qui n'a pas été très heureuse dans ses débuts. Je veux parler de la raffinerie d'Halifax. Ce n'est pas un dividende très considérable, mais elle a déclaré un dividende, et j'ai lieu de croire que les autres raffineries paient des dividendes raisonnables. Ce qui fait peine aux honorables messieurs, c'est qu'ils ne paient pas 30 ou 40 pour 100 ; ce serait malheureux, mais

je crois qu'elles reçoivent un profit raisonnable pour le capital placé. Dans quelle position se trouve placé le consommateur aujourd'hui ?

On avait dit que le consommateur paierait beaucoup plus cher pour le sucre qu'il consommerait. Je crois être en position de dire qu'à aucune époque de l'histoire du Canada le consommateur n'a eu son sucre à aussi bon marché que pendant l'année dernière, et je crois être en position de dire de plus que si le tarif de l'honorable député eût été en vigueur l'année dernière, le consommateur aurait payé sous ce tarif plus pour son sucre qu'il n'a payé pendant l'année dernière. Un grand nombre de personnes opposées à ce tarif étaient sous l'impression que les produits fabriqués dont j'ai parlé, le coton et le sucre, coûtent plus cher sous le tarif actuel qu'ils ne coûtaient sous le tarif de 1877-78. Eh bien ! il est très naturel que ceux qui lisent les journaux de l'opposition soient sous cette impression ; mais j'ai été très surpris de voir un de nos principaux hommes d'Etat, qui aurait dû être mieux renseigné à ce sujet, ait lui-même été trompé sur ce point. Je veux parler de mon honorable ami, s'il veut me permettre de l'appeler ainsi, le député d'York-Est (M. Mackenzie). Dans un discours prononcé en Écosse—je ne sais pas s'il a été fidèlement rapporté—il est dit qu'il a fait la déclaration suivante :

Quant aux manufactures de sucre, la politique du gouvernement protectionniste a été telle qu'elle a rendu impossible l'importation du sucre de n'importe quel autre pays, et le peuple canadien a été taxé de deux à trois cents par livre, ou d'un denier à un denier et demi de plus qu'auparavant, afin de permettre qu'on pût établir des raffineries dans le pays. Il y en a maintenant cinq, et il est probable qu'il y en aura encore d'autres avant longtemps, ce qui amènera un surplus de production, et tout cela se fait aux dépens du pays.

Plus loin il ajoute :

Maintenant il n'y a aucun doute que les cultivateurs découvriront bientôt qu'ils paient réellement à l'heure qu'il est près du double du prix qu'ils devraient payer pour les cotonnades, et un prix additionnel en sus pour les indiennes.

Si mon honorable ami s'est trompé, comme je le prétends, à ce sujet, alors il est raisonnable de supposer que d'autres qui n'avaient pas les mêmes moyens de se renseigner à ce sujet, ont dû se tromper également. Mais les messieurs qui étaient présents en cette occasion, et il est probable que quelques-uns d'entre eux étaient intéressés dans des raffineries, ont dû trouver étrange, que sous notre tarif tel que comparé à celui de 1871, nous n'avions augmenté que de 5 pour 100 le droit entre le sucre raffiné et le sucre brut, de 5 pour 100 seulement, excepté en ce qui concerne les États-Unis, où l'on accorde une prime, et conséquemment nous les faisons payer sur la valeur du droit payé ; mais relativement à l'Angleterre et à l'Écosse il n'y avait qu'une différence de 5 pour 100 entre le sucre brut et le sucre raffiné comparé au tarif de 1878.

Mais supposons que ce fût un quart pour cent, ces messieurs se demanderaient naturellement : Mais comment se fait-il que si la valeur du sucre est de 2 ou 3 cts la livre de plus qu'auparavant, nous ne pouvons avoir le sucre à meilleur marché que quand nous payons un droit additionnel de un quart pour cent. Ils ont dû naturellement trouver cela bien étrange. Je sais que mon honorable ami de la gauche était sous cette impression et qu'il a fait une déclaration à cet effet. Mais le sucre n'a jamais été à aussi bon marché qu'aujourd'hui. Tous les sucres sont à bon marché. Je l'admets, mais même avec le droit peu élevé imposé sur le sucre brut par le tarif de 1878, l'année dernière, le sucre s'est vendu, dans tout le pays, à un prix moindre qu'on ne pouvait l'importer avec le tarif de 1878.

Quant aux lainages, on dit que c'est le pauvre qu'on taxe et qui paie l'augmentation de droits sur ces articles. Nous avons discuté ce point d'année en année, dans cette Chambre et devant le peuple, et je crois que le public commence à comprendre la question assez bien. Les lainages fabriqués en Canada aujourd'hui se vendent moins cher

qu'on ne pouvait les vendre et qu'on ne les vendait sous l'opération du tarif de 1878.

Je crois que cela est bien compris. Je crois que l'homme pauvre, l'ouvrier, l'homme jouissant d'une honnête aisance, et même le riche, qui veulent consommer les meilleurs tissus en laine qui soient fabriqués, paient tous moins chers aujourd'hui que sous le tarif de 1878.

De nouvelles industries ont été établies. L'Île du Prince-Édouard elle-même a envoyé d'excellents lainages à l'exposition de Saint-Jean, cette île qui, disait-on, ne devait retirer aucun profit de la politique nationale. Le peuple sait aujourd'hui comment le tarif opère.

On a dit qu'avec cette politique, le cultivateur serait taxé et ne retirerait aucun avantage. En 1882, j'ai discuté cette question sous toutes ses faces, et ma cause n'était pas aussi forte alors qu'aujourd'hui.

L'honorable monsieur nous a demandé ensuite, comme l'organe de son parti le faisait de mois en mois, de quel avantage notre tarif avait été pour le producteur de blé en Canada. Eh bien ! j'ai reconnu que le tarif ne valait pas aux cultivateurs de blé un bénéfice de quinze cents par boisseau, mais seulement un bénéfice de quelque chose comme deux cents, et j'ai dû convenir que c'était peu. Mais j'ai prouvé ensuite qu'ils retiraient d'autres sources des bénéfices très importants pour eux, les bénéfices résultant de l'amélioration des marchés et de l'augmentation des prix.

L'honorable monsieur va peut-être faire ce qu'il a fait dans le passé, et tâcher de montrer que la politique actuelle a eu pour résultat d'augmenter le coût de la vie pour l'ouvrier dans une proportion dépassant celle de l'augmentation des gages. Dans ce cas, je demanderai à la Chambre, je demanderai aux honorables membres qui sont au fait de la question que je traite, si l'augmentation qui s'est produite dans le coût des choses nécessaires à la vie ne porte pas en grande partie sur les produits agricoles ? Je m'adresse aux maîtres de maisons en général, et je leur demande si cette augmentation ne porte pas surtout sur les produits alimentaires provenant de la ferme, de la ferme canadienne, pour lesquels le marché et les prix sont devenus meilleurs. Je n'ai pas besoin d'entrer dans plus de détails, et je me bornerai à dire qu'aujourd'hui la protection vaut pour le cultivateur, sans le moindre doute, et lui procure en réalité huit et peut-être dix cents de plus par boisseau de blé que les prix de 1878. La chose est incontestable, et je me risquerai à dire que l'on peut parcourir les districts à blé du Canada sans rencontrer un seul producteur de blé qui élève la voix ou donne son vote en faveur de l'admission de ce produit en franchise, à moins que cet homme ne soit un partisan acharné.

D'après tout ce que j'ai pu savoir—et j'ai eu de nombreuses occasions de connaître le sentiment public depuis dix ou trois mois—réformistes ou conservateurs sont unanimes à dire : " Ne changez pas le droit sur le blé." Voilà ce que l'on demande.

Maintenant, M. l'Orateur, que paient-ils par suite de l'augmentation des droits ? Leur thé coûte moins cher, ainsi que leur café et nombre d'autres produits dont ils font usage. Ils achètent leur sucre à meilleur marché, ainsi que leurs instruments agricoles, et, de fait, presque tous les articles dont ils ont besoin. Ils proclament le fait eux-mêmes, je le sais.

Donc, les cultivateurs, pour ce qui les concerne, n'ont aucunement lieu de se plaindre. Et les cultivateurs comprennent et jugent la situation aussi bien que l'honorable monsieur ; de fait, ils n'ont jamais mieux compris qu'aujourd'hui, depuis l'inauguration de la politique nationale.

Venons à présent à l'industrie du fer, que ces messieurs ont représentée comme l'une des industries favorisées outre mesure, et contre laquelle ils ont particulièrement déclamé. Nous avons aussi donné une prime à cette industrie, et cependant, malgré la prime, cette industrie, disent les honorables membres de l'opposition, est dans l'embarras. Ceci

SIR LEONARD TILLEY

est parfaitement vrai. Je puis affirmer, M. l'Orateur, que si les fabricants de fer ne retiraient pas d'avantages du tarif protecteur, sans parler des primes, ils seraient forcés de suspendre immédiatement leurs opérations. Nous sortirions du Trésor, il est vrai, une somme d'argent considérable pour former un boni à tel ou tel établissement, mais chacune des personnes engagées dans ces exploitations rend au Trésor l'équivalent de ce qu'elle en reçoit ; et s'il y avait à choisir entre l'octroi de ce boni et l'existence de cette industrie, la question serait vite résolue, puisque le pays perdrait dans ce dernier cas, non-seulement la population qui en vit, mais encore ce qu'elle contribue, ainsi que d'autres industries, qui s'y rattachent, à la richesse publique. Les honorables membres de l'opposition pourront dire que bien loin de créer de nouvelles industries, nous avons pu à peine maintenir celle-ci. Eh bien ! je crois que l'industrie du fer, dans le monde entier, est embarrassée actuellement. Chacun sait cela. Allez en Pennsylvanie, allez en Angleterre, visitez les usines du monde entier, et vous trouverez que les prix ont baissé, qu'ils sont même plus bas peut-être que jamais. Je suis donc justifiable de dire que cette industrie ne s'est maintenue que grâce à la protection et au boni.

Voici un autre exemple. Il s'est formé, l'automne dernier, en Angleterre, une compagnie, au capital de \$370,000, pour la fabrication du fer affiné au charbon de bois. Il est à croire que cette compagnie n'a encore rien fait. Ses opérations sont sans doute quelque peu paralysées par le prix exceptionnellement bas du fer. Comment pouvons-nous espérer qu'une industrie comme celle-là, qui n'est prospère nulle part, puisse réussir ici.

Passons à un autre point. Les honorables membres de la gauche nous disent encore : " Qu'avez-vous à dire de l'argument que vous tirez de la valeur du stock des banques comme indicateur de la position du pays ? Qu'avez-vous à dire de la balance du commerce ?"—dont l'honorable chef de l'opposition a parlé dans son discours sur l'adresse.

Ce que j'ai à dire, c'est ceci : les faits prouvent qu'en ce qui concerne la balance du commerce, notre politique a eu dans une grande mesure l'effet que nous en attendions, et je vais le prouver.

Mais un mot d'abord du stock des banques. A la dernière session du parlement, je n'ai pas parlé de cette question comme d'une preuve de la prospérité du pays, parce que je savais alors que la valeur du stock des banques était à un point que, dans mon opinion, les ressources de ces institutions ne justifiaient pas.

Cette valeur avait diverses causes. Elle venait d'abord des hommes qui ne pouvaient avoir plus de 4 pour 100 pour l'argent déposé dans les banques et qui voulaient obtenir plus en plaçant leur argent dans les stocks de banque. Cette valeur venait de cette hausse dans la demande. La prospérité du pays a porté les agioteurs à forcer le stock au delà de ce que je croyais alors et ce que beaucoup d'hommes sérieux croient avec moi être sa valeur réelle.

L'honorable monsieur (sir Richard Cartwright) demandera peut-être, comme il l'a fait à Lennox il y a trois mois, comment j'explique la dépréciation des stocks de banques, dont la valeur est de \$7,000,000 de moins qu'en 1882. Je lui demanderai à mon tour ce qu'il pense du fait que depuis la réunion des Chambres ou le 1er janvier, la valeur des stocks de la banque de Montréal et d'autres banques a considérablement augmenté. L'honorable monsieur a déclaré dans le comté de Lennox que :—

Quelques-uns de ceux qui sont ici présents ont appris à leurs dépens que bien qu'il ne fût pas possible à un gouvernement libéral d'ajouter un centin à la valeur de leur orge, néanmoins qu'un ministre des finances qui ne comprenait pas ce qu'il avait à faire et qui persistait à ne suivre que son propre conseil, sans écouter les hommes capables qui l'entouraient, pouvait détruire le marché à l'orge, en détruisant l'industrie qui produisait le malt au Canada, comme sir Leonard Tilley l'a fait de gaieté de cœur (écoutez, écoutez, et applaudissez). La ligne de conduite qu'il a suivie lui a été suggérée mais après examen, il a vu que s'il adoptait ce système, il pourrait donner aux fabricants de malt américains l'occasion qu'ils cherchaient depuis longtemps, de profiter de cet

acte de notre part pour exclure le malt canadien. Il s'est donc abstenu. Sir Leonard Tilley a suivi une autre ligne de conduite. Il a imposé un droit, et en le faisant il a porté un coup non-seulement à une industrie importante du Canada, mais à nos cotés qui produisent de l'orge, car il importe beaucoup aux cultivateurs que s'il y avait pendant quelque temps un excédant d'orge, il fût converti en malt dans notre pays, et gardé jusqu'à ce que le prix en augmentât. Or, cette industrie est complètement entre les mains des marchands d'Oswego et des fabricants de malt américains. (Applaudissements.) * * * Le ministre des finances disait il n'y a pas bien longtemps que le Canada était assuré de sept années de prospérité continue. A peine ces mots étaient-ils sortis de sa bouche que le nombre des banqueroutes prit de telles proportions qu'en 1883 elles furent plus nombreuses qu'en n'importe quelle année sous l'administration Mackenzie.

Le stock de la banque de Montréal, qui est suivant lui comme le baromètre des stocks en général, avait baissé de plusieurs millions. La valeur de ce stock aujourd'hui est de \$3,000,000 de plus qu'elle n'était le 1er janvier dernier. Ceci semblerait montrer, d'après le raisonnement de l'honorable monsieur, que les affaires s'améliorent rapidement, et je ne vais pas au contraire.

Quelles sont les circonstances qui ont produit cette dépréciation des stocks? Il y en a plusieurs, mais je n'hésite pas à dire que l'affreuse administration des affaires de la banque d'Échange y a contribué pour beaucoup. La faillite de cette banque n'a pas, il est vrai, matériellement affecté les autres institutions monétaires, mais elle a inspiré de la défiance aux personnes qui avaient des placements à faire, ainsi qu'à celles qui étaient porteurs d'actions de banques; ces personnes ont cherché en conséquence à faire des placements ailleurs et ont offert leurs actions en vente.

Ce fait, joint à l'état troublé du marché dans le moment, favorisa l'action des "loups" désireux de faire baisser les stocks au-dessous de leur valeur—ce qui est arrivé en effet.

Qu'est-ce qui pouvait justifier une semblable diminution? J'ai ici un état qui montre que neuf ou dix banques ont élevé leur taux d'intérêt, durant la dernière année, au montant de \$1,780,000, ce qui n'a pas empêché leurs stocks de diminuer de valeur pour les raisons que j'ai exposées.

Mais ces stocks remontent maintenant, ils reviennent à un prix plus normal, et j'ai toute confiance qu'ils s'élèveront encore davantage. La condition présente des stocks de banques n'affaiblit pas notre argument, que leur augmentation était due au bon état des finances publiques; le fait est qu'ils sont beaucoup plus élevés aujourd'hui qu'en 1878, et qu'ils continueront à s'élever.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil présidentiel.

Séance du soir.

TROISIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont délibérés séparément en comité général, rapportés, lus pour la troisième fois et passés, savoir:—

Bill (No 24) à l'effet de constituer en corporation la Cie de Navigation à Vapeur d'Halifax (à resp. limitée).—(M. Stairs.)

Bill (No 28) pour incorporer la Cie d'Assurance Canadienne de Tempérance et Générale sur la vie.—(M. Cameron, Middlesex.)

Bill (No 45) à l'effet de constituer en corporation la Cie du Bassin de radoub, de Construction Navale, et de Navigation d'Owen Sound (limitée).—(M. Allen.)

Bill (No 47) concernant la liquidation de la compagnie de Houille et de Chemin de fer de Spring-Hill à Parraboro', et la vente de ses propriétés à la compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland.—(M. Tupper.)

Bill (No 50) concernant la Cie du chemin de fer International.—(M. Hall.)

Bill (No 68) concernant la Cie du chemin de fer de Kingston à Pembroke.—(M. Gunn.)

PREMIERE LECTURE.

Le Bill suivant (du Sénat) est lu pour la première fois sur division:—

Bill (No 107) Acte pour faire droit à John Graham.—(M. Jamieson.)

VOIES ET MOYENS.—LE BUDGET.

Sir LEONARD TILLEY. Au moment où la Chambre s'ajournait, M. l'Orateur, j'attirais son attention sur l'assertion faite en dehors du parlement par l'honorable député de Huron-Sud, et en parlement par l'honorable chef de l'opposition, relativement à la baisse survenue subitement dans la valeur des stocks de banques. J'ai dit que cette dépréciation était d'un caractère exceptionnel et ne prouvait pas l'existence d'une dépression du commerce général. J'ai dit que depuis le 1er janvier ces stocks avaient augmenté en moyenne de plus de 10 pour 100; le stock de la banque de Montréal, de 179½ à 189; le stock de la banque Ontario, de 103 à 104½; le stock de la banque de Toronto, de 165½ à 178½; le stock de la banque des Marchands, de 108 à 114½; le stock de la banque de Commerce, de 118½ à 121½; et celui de la banque Fédérale, de 122½ à 136. Après cela, la Chambre verra clairement qu'une dépréciation des stocks de banques ne saurait constituer la preuve de l'existence d'une dépression générale dans le commerce du pays. La cause véritable, d'après moi, se trouve dans les circonstances que j'ai indiquées.

J'ai dit aussi qu'il ne semblait pas y avoir de raison valable et sérieuse pour expliquer la dépréciation qui s'est produite ou l'augmentation des réserves pendant l'année dernière. Je vais donner les chiffres mêmes de l'augmentation dans les différentes banques pendant la dernière année:

Montréal.....	\$ 250,000
Toronto.....	60,000
Ontario.....	110,000
Marchands.....	400,000
Commerce.....	250,000
Dominion.....	100,000
Hamilton.....	65,000
Standard.....	60,000
Fédérale.....	150,000
Impériale.....	250,000
Molson.....	75,000

Augmentation totale..... \$1,770,000

Ceci semblerait montrer que depuis 1882, ces stocks, à moins de circonstances absolument extraordinaires, auraient augmenté plutôt que diminué de valeur, et je n'ai aucun doute que l'on constatera avant longtemps qu'ils sont revenus au même point, c'est-à-dire à peu près à leur valeur réelle, la hausse de 1883 ayant été factice pour plusieurs.

Je dis ceci, M. l'Orateur, pour montrer, à propos de cette question, que la dépréciation éprouvée par les stocks de banque, dans le cours de l'été dernier, n'a pas été la conséquence d'une dépression dans le commerce du pays.

J'arrive maintenant à un autre point, sur lequel l'attention de la Chambre a été appelée par l'honorable chef de l'opposition dans des termes emphatiques et sarcastiques qui lui ont valu les applaudissements de ses partisans: C'était que le gouvernement avait solennellement et clairement assuré que la politique actuelle serait plus efficace que la politique antérieure pour rétablir l'équilibre entre les importations et les exportations. L'honorable monsieur rappela à ce propos des déclarations faites par moi en 1879, je crois, ou en 1880, à l'effet que la balance du commerce était alors en notre faveur, que la valeur des importations était moindre, d'une faible somme, que celle des exportations, que cela indiquait une situation excellente, dont la continuation était à désirer, et enfin que la politique adoptée en 1879 devait avoir pour résultat d'établir l'équilibre entre les importations et les exportations. Naturellement, le chef de l'opposition a rappelé cette circonstance pour faire con-

traster cette situation avec celle de l'année dernière, où le chiffre des importations a été plus fort qu'en 1882 et qu'en 1881.

Eh bien ! je tiens encore pour le principe que, dans les circonstances ordinaires, l'intérêt du pays est que les exportations augmentent et que les importations diminuent avec le développement de nos industries manufacturières. Je suis d'avis qu'il vaut mieux pour nous, si nous le pouvons, tout en augmentant nos exportations, diminuer nos importations en produisant dans le pays même les articles qu'on faisait venir de l'étranger, parce qu'on donne ainsi de l'emploi aux classes ouvrières et qu'on tend à rajuster la balance du commerce.

Mais il est survenu depuis une année ou deux des circonstances exceptionnelles qui ont accru le chiffre des importations extraordinaires, sans que les exportations aient augmenté proportionnellement. Tout le monde sait que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a dépensé, pour la construction de la ligne et des embranchements, quelque chose comme \$58,000,000 en deux ans. Tout le monde sait également que l'honorable ministre des chemins de fer a de son côté fait travailler dans le même temps à la construction de cette ligne. On sait que le gouvernement et la compagnie ont à cette fin, dans le cours de la dernière année, importé pour une valeur d'une dizaine de millions de piastres peut-être en rails d'acier, locomotives, matériel roulant, etc.

Ce sont des circonstances exceptionnelles, mais j'ose dire, cependant, que les honorables messieurs de la gauche ne reconnaîtront pas la chose. Si nous tenons compte des circonstances de l'année dernière ou des deux dernières années, nous ne pouvons pas espérer autre chose qu'une augmentation de la différence qui existe entre les importations et les exportations, car, en comptant tout l'argent versé au Nord-Ouest pour le développement et l'amélioration de cette contrée, en comptant toutes les importations faites pour le chemin de fer canadien du Pacifique, toutes les importations faites par les entrepreneurs et par le gouvernement relativement à la construction de ce chemin, qu'avons-nous pour représenter les exportations ? Nous n'avons encore rien. C'est donc dans les circonstances exceptionnelles dont j'ai parlé que, pendant les deux dernières années, et surtout pendant l'année dernière, les importations ont augmenté comparativement aux exportations. Mais je prétends que les faits consignés dans les rapports du commerce pendant les cinq dernières années démontrent, au delà de tout doute, que cette politique a plus contribué à équilibrer les importations et les exportations, que la politique qui existait auparavant. Je citerai quelques faits pour prouver la chose ; je les citerai pour démontrer que, malgré l'augmentation des importations faites pour le chemin de fer canadien du Pacifique, et malgré les dépenses considérables qui exigeaient que l'on fit des importations au Nord-Ouest, nous avons cependant réussi à faire pencher de notre côté la balance du commerce, mieux que nous n'aurions pu le faire sous l'opération du système des honorables messieurs de la gauche. La valeur des importations, en 1883, a été de \$28 par tête, malgré les circonstances que j'ai mentionnées. Quelle a été cette valeur en 1873, alors qu'il n'existait aucune circonstance exceptionnelle ? Elle a été de \$33.58 par tête ; de \$32.22 en 1874, de \$30.24 en 1875 ; de \$22.00 en 1876 ; de \$23.29 en 1877 et de \$21.44 en 1878, soit, pour ces dernières années, une moyenne de \$27.14 par tête ; tandis que, durant les quatre dernières années, dans les circonstances exceptionnelles qui existaient et que j'ai mentionnées, la moyenne n'a été que de \$23.02 par tête, soit une différence de \$16,000,000 par année en faveur de ces dernières années.

Durant l'année dernière, si la proportion des importations avait été la même qu'en 1873, nous aurions eu \$152,000,000 d'importations, au lieu d'en avoir \$132,000,000 ; soit une différence de \$30,000,000 pour cette année. Ces faits montrent au delà de tout doute l'effet produit par la politique,

Sir LEONARD TILLEY

car, pendant les années que j'ai mentionnées, l'augmentation des produits fabriqués dans la Confédération a été justement de ce chiffre.

Cette après-midi, j'ai cité comme exemple la valeur des importations du coton brut. Que constatons-nous ? Si nous prenons les états soumis par les fabricants de coton, nous constatons qu'il y a une augmentation d'environ \$4,000,000 ou \$5,000,000 seulement dans la fabrication de cet article ; en conséquence tout l'argent que l'on a payé aux ouvriers et tout ce qui se rapporte à cette industrie, représentent autant d'épargnes pour le pays et diminuent d'autant ces importations. Il en est ainsi au sujet de toutes les fabriques du pays et de leurs produits. Si ces articles n'avaient pas été fabriqués dans le pays, on les aurait importés, et considérant la prospérité dont le pays a joui l'année dernière, bien que nous ayons été prospères en 1873, dans des circonstances exceptionnelles, nous vous le demandons : La balance du commerce n'aurait-elle pas été moins en notre faveur qu'elle l'est réellement, si nous n'avions pas eu le tarif qui nous a permis de produire annuellement, au moyen de ces industries, \$16,000,000 de plus que ce que nous produisions en 1879 ? Je prétends qu'une politique qui, si elle n'augmente pas les exportations, diminue les importations, doit mieux équilibrer les exportations qu'un autre système. Je le demande : Ces faits ne prouvent-ils pas ce que j'énonce ?

J'ai répondu, jusqu'à présent, aux principales objections que l'on a faites contre la politique adoptée en 1879, et je crois que les réponses que j'ai données, en me basant sur les rapports et les autres documents publics, sont suffisantes ; ainsi, il est inutile pour moi de continuer mes remarques sur cette question.

Mais on a fait dernièrement quelques nouvelles objections. Une nouvelle accusation portée contre le gouvernement pendant les derniers douze mois, c'est qu'il a négligé les intérêts du pays en légiférant de manière à faire modifier aux Etats-Unis les lois concernant les droits sur le malt, et ce au préjudice du Canada. On sait pourtant que depuis sept ans il s'est élevé un conflit entre les fabricants de malt et les brasseurs, aux Etats-Unis. Les fabricants de malt voulaient obtenir une augmentation de droits, afin d'exclure le malt fabriqué en Canada.

Leurs efforts n'ont pas réussi qu'à la dernière session du Congrès, alors qu'ils ont remporté la victoire sur les brasseurs et une victoire encore plus forte sur les fabricants de malt.

Cela a eu l'effet d'empêcher que l'on exportât du Canada aux Etats-Unis, pendant l'année dernière, une quantité considérable de malt. Il est très vrai, d'un autre côté, que l'on a fait une concession qui rapporte des avantages réels aux fabricants de malt et que l'on a réduit de 5 centins par boisseau le droit sur l'orge. On nous dit que le gouvernement du Canada est responsable de la chose.

Que l'on me permette de lire un extrait d'un discours prononcé par sir Richard Cartwright à Lennox, il y a trois ou quatre mois :

Quelques-uns de ceux qui sont ici présents ont appris à leurs dépens que bien qu'il ne fût pas possible à un gouvernement libéral d'ajouter un centin à la valeur de l'orge.—

Cette déclaration est faite par un homme qui faisait partie de l'ancien gouvernement.

Qu'un ministre des finances qui ne comprenait pas ce qu'il avait à faire et qui persistait à ne suivre que son propre conseil, sans écouter les hommes capables qui l'entouraient.—

Quand j'ai lu ce discours, j'ai dit que l'ancien ministre des finances n'avait pas une trop mauvaise opinion des membres de la droite, car il dit—c'est ce que j'ai compris quand j'ai lu le compte-rendu de son discours—que ceux qui m'entourent sont des hommes capables, dont je n'acceptais pas les conseils. Mais continuons :

Pouvait détruire le marché à l'orge, en détruisant l'industrie qui produisait le malt au Canada.

Je commençais à croire que c'était les hommes capables qui m'entouraient, mes collègues et mes partisans, qui s'opposaient à la loi que nous présentions. Je ne pouvais pas voir quels étaient ces collègues ou ces membres de la droite. L'homme qui s'opposait à ces projets, était l'ex-ministre des finances, le député actuel de Huron Sud, et en conséquence, c'est à lui que s'appliquait la remarque des "hommes capables qui m'entouraient."

Comme sir Leonard Tilley l'a fait de gaieté de cœur. (Écoutez ! Écoutez ! et applaudissements.) La ligne de conduite qu'il a suivie lui a été suggérée, mais, après examen, il a vu que s'il adoptait ce système, il pourrait donner aux fabricants de malt américains l'occasion qu'ils cherchaient depuis longtemps de profiter de cet acte de notre part pour exclure le malt canadien. Il s'est donc abstenu. Sir Leonard Tilley a suivi une autre ligne de conduite. Il a imposé un droit, et en le faisant, il a porté un coup non-seulement à une industrie importante du Canada, mais à nos comtés qui produisent de l'orge, car il importe beaucoup aux cultivateurs que s'il y avait pendant quelque temps un excédant d'orge, il fût converti en malt dans notre pays et gardé jusqu'à ce que le prix en augmentât. Or, cette industrie est complètement entre les mains des marchands d'Oswego et des fabricants de malt américains.

Tel est le résumé du discours dans lequel on a accusé le gouvernement relativement à cette question. Dans ce cas, M. l'Orateur, on me représente comme un ministre des finances des plus obstiné. L'honorable membre de la gauche se représente comme le ministre des finances le plus souple. J'ai entendu l'honorable membre et ses amis de la gauche parler du gouvernement et de moi, comme ministre des finances ; ils disaient que tout ce que le peuple avait à faire c'était de venir, de préparer sa demande et de demander que l'on fit certaines concessions à certaines industries et que ces concessions étaient faites immédiatement. Cela diffère de ce que l'on dit ici. On dit ici que je suis un ministre obstiné, qui ne veut pas écouter les conseils des hommes capables qui m'entourent. Et, M. l'Orateur, l'impression de ceux avec qui j'ai parlé de cette question depuis 1878, a été en général, que l'honorable membre de la gauche était l'homme obstiné qui ne voulait suivre aucun conseil, qui ne voulait être influencé par aucune des recommandations que l'on faisait.

Maintenant, examinons cette question. Est-il vrai que le gouvernement, par ses actes, ait contribué de façon à augmenter le droit que les États-Unis ont imposé sur le malt ? Non, M. l'Orateur, il n'y a pas contribué du tout ; et quand je ferai connaître à cette Chambre l'effet du tarif adopté par l'honorable membre de la gauche et l'effet du tarif adopté par ce gouvernement, relativement au malt, et que je ferai connaître le droit qui a été prélevé sur le malt lorsque le changement a eu lieu, vous verrez sur quoi s'appuyait l'honorable membre pour faire l'énoncé qu'il a fait à Lennox. Sous l'opération du tarif de 1878 de M. Cartwright, pour une partie de l'année, 42,232 livres ont été importées ; la valeur en a été de \$1,318, le droit de \$1,055.77, soit 78 pour 100. En 1879, c'est-à-dire sous l'opération du tarif adopté par ce gouvernement, les importations ont été de 129,634 livres, évaluées à \$3,346, droits prélevés, \$2,592.68, soit 77½ pour 100, ou une fraction au-dessous du droit prélevé en 1878. En 1881, le droit a été changé, comme l'honorable membre le reconnaît, et le malt a été mis exactement sur le même pied que l'orge, le droit étant de 15 cents par boisseaux pour les donanes et de un cent par livre pour l'accise. Telle a été la loi depuis 1881 jusqu'aujourd'hui. C'est la loi qui était en vigueur lorsque le changement a eu lieu au Congrès. En 1881, nous avons importé 10,553 boisseaux, valeur, \$10,270, droit prélevé, \$5,171, soit une fraction de plus de 50 pour 100, contre 80 cents que l'honorable membre avait imposé.

En 1882-83, nous avons importé 15,979 boisseaux, valeur, \$15,099, droits prélevés, \$7,509.93, soit un peu moins de 50 pour 100, et cependant l'honorable membre a dit à Lennox, à la veille d'une élection—je ne dirai pas que c'était dans le but de l'affecter, mais seulement pour montrer quel triste gouvernement nous avions, pour montrer que l'on ne devait élire personne pour l'appuyer—l'honorable membre, dis-je,

a dit que nous avons empêché les producteurs de cette partie du pays de vendre leur orge aux fabricants de malt et que leurs intérêts avaient été sacrifiés lorsque le droit, de 1881 à 1883, était de 30 pour 100 moins élevé que celui que l'honorable membre avait imposé lui-même en 1878. Cependant il a dit que nous étions responsables de la chose, et comme c'est là une des accusations qui, je le croyais, pouvait être portée ce soir, bien que je n'en fusse pas certain, j'ai cru qu'il était juste d'y répondre immédiatement.

Il y a une autre accusation très générale, faite par tout le pays, accusation par laquelle on nous blâme d'avoir imposé un droit de 35 pour 100 sur les importations au Canada, c'est l'énoncé général. Il y a quelques articles qui sont frappés d'un droit de 35 pour 100, mais nous savons que l'année dernière le droit était, en moyenne, sur toutes les importations, d'environ 19 pour 100. J'ai eu le plaisir et l'honneur d'adresser la parole à une assemblée tenue à Strathroy, fait auquel a fait allusion l'autre soir l'honorable membre de la gauche ; et le député de Brant assistait à cette assemblée, et il a porté cette accusation contre la politique du gouvernement. Il a dit à l'assemblée : Figurez-vous l'outrage que l'on commet à notre égard lorsque vous faites venir d'Allemagne un certain article que l'on frappe d'un droit de 35 pour 100 lorsqu'il arrive en Canada. Eh bien ! je dois dire qu'après avoir lu deux ou trois fois le discours que l'honorable député de Brant a prononcé en 1876, et si je me base sur ce discours, je suis porté à le prendre comme un des plus fervents protectionnistes du Canada, bien qu'il se donne le titre de libre-échangiste. On ne pourrait pas justifier avec plus de force qu'il le fait dans l'extrait que j'ai lu aujourd'hui de son discours, le ministre des finances d'avoir imposé un droit sur les cigares, ce qui, d'après lui, a eu un excellent résultat. Mais je lui dis à lui et à tous ses partisans, mais surtout à lui, que s'il s'oppose au droit de 35 pour 100 sur un nombre limité d'articles, il ne doit pas oublier que le ministre des finances, auquel il a demandé en 1876 de nouvelles concessions, a changé, en 1878, les droits de douanes sur les cigares et les cigarettes. Les rapports de 1878 font voir que les droits prélevés sur 21,050 cigares allemands, évalués à \$10,680, se sont élevés à \$12,687.10, ou près de 120 pour 100. Les droits d'accise sur cette quantité de cigares auraient dû être de \$8,423.60 à cette époque. La protection donnée au fabricant a été de \$4,263.50, soit 40 pour 100. L'honorable membre a voulu un peu moins de protection, et un an ou deux après, il a obtenu 40 pour 100 de protection et, d'après lui, ce système a produit des résultats merveilleux. Il a amené dans le pays un millier de personnes, même avant le changement qui a été opéré en 1878, et le consommateur ne payait pas l'article fabriqué plus cher qu'auparavant.

Cependant, je le suppose, l'honorable membre, ici comme ailleurs, blâmera le gouvernement actuel d'avoir imposé un droit de 35 pour 100 sur tout article. Les résultats obtenus ont répondu amplement à toutes les objections que l'on a faites à ce système. Le tarif a eu, dans la plupart des cas, l'effet de diminuer le prix de l'article en faveur du consommateur, et dans plusieurs cas, l'augmentation du droit a permis au producteur, qui avait un marché à sa disposition, de réduire le prix de ses articles d'une façon plus considérable qu'il aurait pu le faire dans d'autres circonstances, et d'une façon plus considérable qu'il l'avait jamais fait auparavant. Et bien que l'on puisse s'opposer à la politique qui tend à protéger les intérêts du pays, cependant on verra quelquefois nos amis mêmes, dénoncer un système qui produit exactement ce que quelques honorables membres de la gauche ont appuyé, défendu et approuvé dans leurs discours.

Maintenant, M. l'Orateur, nous arrivons à la question de la crise qui traverse le pays. Voyons ce qui en est. J'admets et je regrette que la récolte de blé en Canada ait été moindre en général l'année dernière que les années précédentes, et ce fait a jusqu'à un certain point affecté les affaires du pays dans l'automne et cet hiver. Car si nous avions 18

à 20 millions de boisseaux de blé qui sont censés manquer à notre récolte, et si ce blé avait été vendu, et que les produits en fussent venus entre les mains des cultivateurs du pays, il y aurait eu plus de facilité et d'aise dans le pays en général. Mais s'il y a eu déficit dans la récolte du blé, il y a eu surplus dans la récolte du foin représentant une valeur presque égale à la perte que cause le déficit dans la récolte du blé.

De sorte que, bien que les cultivateurs aient perdu sur la récolte du blé, leur abondante récolte de foin leur permettra d'élever un plus grand nombre de bestiaux pour exporter l'an prochain ; et, pourtant, je suis convaincu que l'état de choses actuel sera maintenu par l'augmentation de l'exportation des bestiaux que les cultivateurs élèveront avec les deux millions et demi de tonnes de foin qu'ils ont de plus que les années ordinaires dans Ontario seulement, pour ne pas parler des autres provinces. Mais bien que j'admette qu'un manque dans la récolte du blé puisse causer quelque désastre, je dois aussi admettre qu'aujourd'hui le prix du bois n'est pas aussi élevé que l'année dernière et les années précédentes. On a déjà en mains une surproduction, et l'on ne fabrique pas autant cet hiver qu'on la fait l'hiver dernier ; cela a aussi produit quelque effet sur le commerce et les affaires générales du pays.

Il y a d'autres faits que j'ai mentionnés cette après-midi ; je veux parler de la trop grande importation de marchandises, qui a peut-être mis entre les mains de l'importateur et du marchand de détail un assortiment qu'ils ne peuvent pas convertir immédiatement en argent. Ces deux faits produisent aussi un mauvais effet. Mais, à part cela, quelle preuve avons-nous de la crise générale et de la stagnation du commerce dans le pays ? Nous avons, M. l'Orateur, la preuve certaine qu'en général l'on a payé promptement à leur échéance les billets escomptés aux banques. Nous voyons par la presse que les administrateurs des banques que l'on a consultés à Montréal et ailleurs au sujet des paiements, disent qu'ils sont faits d'une façon des plus satisfaisantes ; cela n'existerait pas il y avait la grande crise commerciale, d'après les affirmations des honorables membres de la gauche, crise qu'ils disent avoir été produite dans quelques cas par la politique nationale. On a déjà parlé de ces choses, qui démontrent qu'il n'y a pas de crise générale, ni de misère, ni de besoin ; elles démontrent aussi que le nombre des ouvriers sans travail n'est pas du tout plus fort que d'habitude. Quelles meilleures preuves pouvons-nous avoir que la masse des ouvriers a de l'emploi et des épargnes à sa disposition ? Comme je l'ai répété plusieurs fois dans cette Chambre, c'est l'augmentation des dépôts faits dans les banques d'épargnes par le peuple, qui a gagné plus d'argent qu'il n'en a besoin pour ses affaires et qui a déposé cet excédant.

Je dirai ici à la Chambre—et j'agis ainsi dans le but de répondre à un énoncé fait par l'honorable membre qui a parlé après moi à la dernière session relativement aux dépôts faits dans les banques d'épargnes—je dirai que, dans les provinces maritimes, les banques d'épargnes sont réglementées d'après un principe qui était admis avant l'union. Le département des postes ne reçoit pas d'argent dans ces provinces, comme dans Ontario et Québec. Jusqu'en 1879, les agents de ces banques d'épargnes étaient autorisés à accepter de tout déposant jusqu'à \$10,000, et naturellement, cela a eu l'effet de porter les gens à faire des dépôts, d'autant plus qu'on leur payait l'intérêt depuis le jour où ils faisaient le dépôt jusqu'au jour où ils le retiraient. Mais, malgré ces avantages dont ils ont joui jusqu'en 1879, qu'avons-nous vu ? Nous avons constaté que l'augmentation des dépôts dans ces banques d'épargnes et dans les banques d'épargnes des bureaux de poste de toute la Confédération, a été de \$2,800,000 pendant les cinq années qui se sont écoulées depuis 1873 jusqu'à 1878. Mais qu'avons-nous vu après cela ? Le gouvernement a ordonné en 1879 que ces dépôts fussent limités à \$3,000 par déposant, et que l'intérêt fût seulement payé à compter du commencement du mois ; c'est-à-dire, que sur un dépôt fait

le 2 janvier, l'intérêt n'était payable qu'à compter du premier février ; et s'il était retiré le dernier jour du mois, on ne devait payer aucun intérêt pour ce mois ; en conséquence, les gens étaient bien moins portés à faire des dépôts dans les banques d'épargnes des provinces maritimes. Eh bien ! quel a été le résultat ? Le résultat a été qu'en 1879, ces dépôts ont augmenté de \$710,669 ; en 1880, de \$1,845,222 ; en 1881, de \$4,703,715 ; en 1882, de \$5,931,989 ; en 1883, de \$4,450,445, soit une augmentation totale, en cinq ans, de \$17,722,094, contre \$2,800,000 pendant les cinq années précédentes, lorsqu'il y avait de plus grands encouragements à faire des dépôts dans les banques.

On doit se rappeler que dans Ontario et dans Québec, excepté à Toronto, personne n'a le droit de déposer plus de \$1,000 en son nom, et malgré cela, pendant cette période, l'augmentation a été celle que j'ai mentionnée. Cette année, le montant des dépôts est de \$1,755,079 plus élevé qu'il l'était pendant la période correspondante, l'année dernière ; cela démontre que même cette année, les ouvriers et les autres classes peuvent encore gagner des salaires plus élevés et faire des dépôts plus considérables dans les banques d'épargnes du gouvernement. On ne peut pas, je crois, donner de meilleure preuve que la prospérité est générale dans le pays.

Allons un peu plus loin. L'ensemble des dépôts faits dans les banques chartées le 31 juillet 1879, était de \$63,848,145. Le 31 juillet 1883, quatre ans après, il était de \$99,241,325, soit une augmentation de \$35,393,180 pendant cette période, et une augmentation, pendant ces cinq ans, de \$53,000,000, en réunissant les caisses d'épargnes des bureaux de poste et les banques chartées du pays. Cela prouve que le peuple gagne de l'argent et qu'il a un excédant, autrement, il ne serait pas en état d'augmenter aussi considérablement les dépôts qu'il fait dans ces institutions.

L'honorable député de Brant (M. Paterson) a dit, l'an dernier, que le fait que l'augmentation semblait plus considérable dans les provinces maritimes qu'ailleurs, n'était pas une preuve que le peuple gagnait plus d'argent, et que l'on ne pourrait pas prétendre que l'on eût gagné plus d'argent dans ces provinces que dans Ontario et Québec. Non. Dans les provinces maritimes, le peuple n'avait pas l'habitude de faire des dépôts dans les banques, et les banques n'encourageaient pas le paiement d'intérêts sur les dépôts ; le résultat a été que pendant plusieurs années, les épargnes des provinces maritimes ont été déposées dans les caisses d'épargnes, tandis que les banques chartées d'Ontario et de Québec payaient peut-être un intérêt plus élevé que les caisses d'épargnes des bureaux de poste, et le peuple a fait des dépôts considérables dans ces institutions. C'est ce qui explique comment il se fait que l'augmentation des dépôts faits dans les provinces maritimes semble si considérable, lorsqu'on la compare à celle des dépôts faits dans Ontario et Québec.

On peut dire que pendant les trois ou quatre derniers mois, les salaires des ouvriers employés dans les fabriques de la Confédération, ont été réduits dans certains cas, et qu'aujourd'hui le nombre des ouvriers n'est pas si considérable qu'il y a trois ou quatre mois. Je puis admettre que les fabricants canadiens sont aujourd'hui obligés de restreindre leurs opérations. Et pourquoi cela ? Tous les honorables membres savent qu'en Angleterre, où règne le libre-échange, et aux États-Unis, où règne la protection, les fabricants ont en mains un excédant de production, qu'ils réduisent le nombre de leurs employés, qu'ils diminuent leurs salaires, qu'ils sont obligés de vendre moins cher que l'habitude cet excédant de produits, et même les articles qu'ils produisent tous les jours. Ces réductions ont eu lieu dans plusieurs cas, bien que les ouvriers s'y soient opposés en Angleterre et aux États-Unis. Quel résultat cela produit-il ? Nos voisins américains et les fabricants anglais, vu le fait que leurs bénéfices sont diminués et que les salaires payés à leurs ouvriers sont moins élevés aujourd'hui

qu'autrefois, viennent ici et font une forte compétition aux fabricants canadiens. On doit baser les salaires payés aux ouvriers, au Canada, sur ceux que l'on paie aux ouvriers aux États-Unis, car si les gages ne sont pas à peu près égaux, les ouvriers traverseront bientôt la frontière. Nos fabricants ont jugé à propos, pour garder leurs ouvriers, d'augmenter leurs salaires, car une augmentation analogue avait eu lieu aux États-Unis. Mais aujourd'hui qu'il y a aux États-Unis, une réduction sous ce rapport, réduction amenée par la diminution des prix, nos fabricants, afin de lutter avec succès, ont aussi réduit les prix de leurs produits, et dans certains cas, les gages de leurs ouvriers. Mais dans quel état se seraient trouvés ces ouvriers et les fabriques établies dans tout le pays, si la politique nationale n'avait pas été là? N'était le tarif qui protège beaucoup nos industries et nos manufactures, nous serions inondés par les produits étrangers, et la moitié ou les trois quarts de nos fabriques seraient fermées dans trois mois.

Ces faits donnent aux adversaires de cette politique une raison d'attaquer le gouvernement et ses actes. Je me permettrai de dire que nous n'avons pas d'objections à ce que l'on attaque ainsi individuellement des membres du gouvernement ou le gouvernement comme corps; mais nous nous opposons à ce que l'on nuise aux plus grands intérêts du Canada, à ce que l'on déprécie notre crédit chez nous et à l'étranger, à ce que l'on décourage les gens de venir placer leurs capitaux dans le pays et à ce que l'on décourage nos compatriotes en criant à la crise, à la misère et à la ruine. Il y a environ six semaines, le chef de la gauche, en parlant dans cette enceinte, a dit que nous parlions encore des fourneaux économiques. Cet énoncé pourrait très bien servir les fins qu'il se propose, mais est-il motivé dans ce cas-ci particulièrement? Le fait dont il parle et qui s'est passé à London a été rapporté par un journal ami du gouvernement, parce qu'il y avait quelques familles qui avaient besoin de secours, comme il y en a chaque hiver dans toutes les villes de la Confédération, des veuves et ceux qui sont pires que des veuves, des enfants délaissés et plusieurs personnes âgées et infirmes. Est-il juste de tirer les conclusions que le chef de la gauche a tirées de ce que des personnes charitables s'efforcent de procurer de la nourriture aux pauvres, il peut arriver que ce soient des immigrants qui, ne trouvant pas de travail dans le pays, se sont rendus dans les villes pour y demander des secours. Mais cela est-il comparable à l'état de choses qui existait en 1877-78, lorsque l'on nous demandait, à nous, membres du parlement et aux citoyens d'Ottawa, de souscrire pour acheter du pain à des centaines d'hommes qui, bien qu'ils fussent disposés à travailler, étaient dans la misère? Voyons-nous aujourd'hui de ces choses dans une ville quelconque de la Confédération? En ce qui concerne la ville de London, nous avons ici un rapport préparé par le maire de London-Est, il y a environ deux mois, ou deux ou trois semaines avant que le chef de la gauche eût prononcé le discours dont j'ai parlé. Cet officier dit que l'état des affaires, dans London-Est, s'est grandement amélioré pendant les deux dernières années; et ce n'est pas un libéral-conservateur. Et d'où vient ce changement? Il y a deux ans, il y avait 200 maisons à louer, lesquelles sont aujourd'hui occupées; il doit le savoir, car il est agent pour la vente et le louage des maisons. Il parle des ouvriers employés dans les ateliers où l'on fabrique des wagons de chemins de fer et des articles en acier; il dit que tout promet beaucoup. Et ce rapport arrive de London-Est, justement avant que le chef de la gauche ait fait son énoncé. Nous avons à Toronto, à Ottawa, à London et dans d'autres villes des hommes et des femmes charitables qui pourvoient aux besoins des nécessiteux; mais, je le demande aux honorables membres, a-t-on vu quelque chose de comparable à ce qui existait en 1877-78?

Plusieurs MEMBRES: Oui; quelque chose de bien pire.

Sir LEONARD TILLEY: Quelque chose de bien pire.

Alors, M. l'Orateur, il est inutile que j'apporte de nouveaux

arguments. Puisque l'honorable chef de la gauche se lève et s'efforce de ruiner la politique du gouvernement en disant que le pays est aujourd'hui dans une position pire qu'en 1877 et 1878, en ce qui concerne le travail donné aux ouvriers de ce pays, je n'ai pas besoin d'apporter d'autres arguments pour convaincre les hommes indépendants des deux côtés de la Chambre que ces membres se proposent réellement d'autres fins que le bien du pays. Je suis étonné d'entendre l'honorable monsieur dire que l'état du pays est pire qu'au paravant. Mais puisque c'est la position que veut prendre les honorables membres de la droite, je désire citer le fait qu'à l'assemblée à laquelle j'ai fait allusion, sir Richard Cartwright, qui, alors, ne faisait pas partie de la Chambre, a dit au peuple, en parlant de l'état actuel des affaires dans le pays: "Eh bien! cette année, les banqueroutes seront plus nombreuses que pendant l'année la plus malheureuse du gouvernement Mackenzie." Mais quel désappointement a dû éprouver l'honorable monsieur lorsqu'il a constaté que le nombre en était presque de moitié moins considérable que pendant les trois années de 1877-78-79. J'ai ici les états, et ils démontrent que pendant chacune de ces années, le nombre des banqueroutes a été près du double plus considérable que l'année dernière, malgré le fait que, dans le nombre de celles de l'année dernière, se trouvent comprises près de 260 banqueroutes qui ont eu lieu à Winnipeg, banqueroutes d'une nature exceptionnelle, amenées par des causes que tout le monde connaît. Nous savons que l'esprit de spéculation qui régnait dans cette ville de 25,000 habitants, était tel que l'on y demandait, pour des emplacements, autant et plus qu'on demanderait pour des emplacements situés dans le centre de Toronto, et dans plusieurs cas, autant qu'on demandait pour des emplacements à Chicago. L'honorable monsieur aurait dû savoir que cet état de choses ne pouvait pas durer; qu'il n'y avait rien pour garantir des prix si élevés; que cela était la fièvre de la spéculation; et qu'à part la spéculation sur les terrains, les hommes d'affaires faisaient des importations considérables, plus considérables que ne l'était la demande; que ces hommes surestimaient le chiffre de la population qui devait aller s'établir dans cette contrée, et à la fin ou au milieu de l'année dernière, ils ont vu qu'ils ne pouvaient pas payer les articles qu'ils avaient importés. Pour ces raisons, le malheur a surpris ces gens; c'était un malheur d'une nature exceptionnelle, et je suis convaincu qu'ils se relèvent et qu'ils se relèveront rapidement de cet état de choses. Aucune société, aucune ville, dans de telles circonstances, ne pourrait s'attendre à d'autre résultat. Il y a eu 260 banqueroutes à Winnipeg sur 1,300 qui ont eu lieu dans la Confédération. L'ensemble des banqueroutes de la Confédération représente la somme de \$15,000,000, y compris le Manitoba, où, pendant les années dont je parle, il se faisait peu ou point de commerce. Cependant, malgré cela, le chiffre des banqueroutes n'a été que d'un peu plus de la moitié de celui des banqueroutes qui ont eu lieu pendant ces trois années.

Mais, M. l'Orateur, l'honorable monsieur n'a pas l'excuse qu'il avait dans le cas du droit sur le malt, car alors il ne pouvait pas connaître les faits exactement, vu que l'année n'était pas terminée, bien qu'il prétendit que la ruine exerçait partout ses ravages; il aurait dû savoir ce qui avait eu lieu, mais les nuages obscurcissaient tellement son esprit, qu'il a dû envisager la situation sous cet aspect. Les honorables messieurs de la gauche ne semblent voir aucune lumière; ils sont entourés de nuages et d'obscurité. Or, s'il en est ainsi, j'espère que si l'honorable membre de la gauche qui m'a répliqué l'année dernière devient jamais ministre des finances, il suivra la politique qu'il a prêchée en 1876; j'espère qu'il exprimera de nouveau les sentiments qu'il a semblé exprimer dans les discours que je lui ai entendu prononcer. Maintenant que l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) est ici, il adoptera une opinion différente. Fidèle à ses opinions extrêmes et à ses penchants, fidèle aux idées extrêmes qu'il entretient sur le

libre-échange, je suppose qu'il nous répétera les arguments qu'il a déjà employés et les énoncés qu'il a déjà faits dans d'autres circonstances en faveur du libre-échange et contre la politique nationale.

Je prétends que bien qu'il y ait aujourd'hui un peu de malaise, provenant des circonstances dont j'ai parlé, il n'y a pas du tout lieu de s'alarmer. Et que l'on me permette de dire que si ces choses s'étaient présentées dans d'autres circonstances, comme je l'ai déjà dit, la crise aurait été quatre fois plus grande qu'elle l'est aujourd'hui. Comme je l'ai fait à la dernière session, lorsque les honorables membres de la gauche disaient: "Vous êtes heureux, le sort vous est favorable, tout vous réussit, votre politique nationale est acceptée par une partie considérable de la population." Comme je l'ai fait à la dernière session, dis-je, je répondrai à cela que la politique nationale, qui donne le travail dont il a besoin au peuple, qui sans cela n'aurait rien à faire, deviendra de plus en plus populaire dans l'esprit des habitants de la Confédération canadienne. Et quoique je regretterais que les honorables membres de la gauche suivirent la ligne de conduite qu'ils ont semblé se tracer hier soir, lorsqu'ils ont dit que la situation du pays était pire qu'en 1878; bien que je regretterais, dis-je, que l'on adoptât cette ligne de conduite — car elle est propre à nuire au pays — cependant, malgré ces déclarations, malgré les énoncés que l'on peut faire ce soir, ou dans le cours du débat, malgré les articles publiés dans les journaux (canadiens, américains et anglais), articles propres à nuire au crédit et à la situation du pays, malgré tout cela, le pays possède assez de ressources, le peuple a assez de vigueur, de force et d'énergie, et il y a dans cette politique dont je parle, assez d'éléments de vigueur et d'énergie, pour nous protéger contre l'influence des discours et des arguments au moyen desquels on cherche à nuire à la politique nationale, dans ce parlement ou ailleurs.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: M. l'Orateur, ayant été empêché par une disposition expresse d'un acte de parlement, passé à cette intention, d'être présent, l'année dernière quand l'honorable ministre des finances fit son exposé budgétaire, je ne suis pas tout à fait aussi familier que je le désirerais avec la discussion qui eut lieu alors. J'ose dire, toutefois, que l'honorable ministre, en cette occasion, employa un autre ton, prit une autre attitude que celle prise par lui ce soir. Ce n'est pas pour rien que l'honorable ministre a jugé nécessaire, dans la présente occasion, de faire des excuses, de justifier autant que possible la politique dont il s'est fait l'avocat. Il a certainement fait quelques admissions remarquables sur lesquelles j'attirerai votre attention et celle de la Chambre. L'honorable ministre nous dit, avec assez de vérité, que la politique n'est pas capable de prévenir l'excès de production, et par suite, le dommage causé aux fabricants, la perte du salaire subie par leurs malheureux employés; ni de prévenir les mauvaises récoltes; d'ouvrir un meilleur marché au bois de construction; d'empêcher les marchandises de diminuer en valeur; de prévenir l'excès d'importations.

Tout cela est vrai, M. l'Orateur; mais pourquoi ces vérités économiques ne font-elles que poindre pour l'honorable ministre et ses amis? Toutes ces choses n'étaient-elles pas aussi vraies, lorsque mon honorable ami (M. Mackenzie) présidait aux affaires du Canada, quelles le sont aujourd'hui?

A-t-on eu quelque indulgence pour mon honorable ami? Je ne parlerai pas de l'honorable monsieur, qui était alors à l'abri et en sûreté à Frédéricton, tandis que d'autres messieurs supportaient la chaleur et le froid du jour; mais celui que je vois siéger à côté de lui a-t-il reconnu ces vérités? Quelle excuse était-on disposée à admettre en faveur de mon honorable ami quand, précisément sous son administration, ces mêmes choses arrivèrent sur une plus grande échelle encore, et lorsque, par suite, mon honorable ami eut à lutter, pendant longtemps, contre des embarras financiers? Je salue comme un retour à une plus saine appréciation des choses le

Sir LEONARD TILLEY

fait que l'honorable ministre et le pays, après une période prolongée, s'éveillent enfin, et reconnaissent que cette politique, quelle qu'elle puisse être, n'est pas une panacée; qu'elle ne saurait sauver le pays, ni un simple individu.

L'honorable ministre des finances a admis certains faits; mais il a conservé sa vieille habitude de ne pas nous dire, dans ses exposés financiers, toutes la dépense que nous aurons à supporter par suite de sa politique. Dans la présente occasion, il nous a déclaré, il est vrai, que nous pourrions deviner, sans qu'il nous le dise, qu'en sus des estimations maintenant soumises, il serait présenté ultérieurement des estimations supplémentaires considérables.

Nous sommes habitués à cela. C'est un malheur auquel n'échappe aucun gouvernement, qu'à part les items détaillés d'abord dans l'exposé budgétaire, il y ait d'autres articles non mentionnés, qui doivent augmenter considérablement la dépense. Dans mon temps, j'ai essayé de maintenir ces dépenses supplémentaires au montant le plus bas possible, et je n'ai pas réussi plus que l'honorable ministre des finances actuel.

Ce dernier nous a donné à entendre qu'il faudrait probablement un million de plus que les estimations présentes. Il a touché le plus légèrement possible à l'autre question de savoir combien de millions allait nous coûter le développement de notre système de chemins de fer, dont il nous a parlé, et combien se monterait l'intérêt additionnel à payer sur ces millions? L'honorable ministre, assurément, quand il nous fait un exposé financier, devrait pouvoir nous dire si nous sommes pour dépenser \$4,000,000 ou \$8,000,000 ou \$12,000,000 pour les fins d'une politique de prolongement de chemins de fer. Assurément, nous devrions connaître un pareil détail. L'honorable ministre ne refusera pas de nous dire en bloc — je ne demande pas qu'il précise exactement; mais assurément, il peut nous présenter une estimation à un million ou deux près — ce que cette politique de prolongement de chemins de fer va nous coûter. C'est une question qui intéresse un grand nombre d'amis de l'honorable monsieur, et nous devrions connaître définitivement combien de millions elle comporte? L'honorable ministre des chemins de fer me répondra, peut-être, à cette question. Nous avons brassé tant de millions dernièrement, que quelques millions de plus ou de moins ne sauraient embarrasser l'honorable ministre. Je vois qu'il ne l'est pas; mais pour satisfaire une curiosité naturelle, il voudra bien me dire quel est le montant à payer.

Sir CHARLES TUPPER: Je le dirai en temps et en lieu.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. C'est le temps de le dire. Assurément, nous devrions être informés. Combien de millions seront-ils ajoutés à la dette publique? Je crois que ces honorables messieurs ne traitent pas très justement la Chambre et le pays, ou même leurs propres commettants, en leur refusant cette information.

L'honorable ministre ne répétera pas sans doute, le procédé qu'il exécuta en 1873. Il fit alors un exposé financier; mais bien qu'il dût connaître la situation, il estima les dépenses du pays, si ma mémoire est fidèle, à \$3,000,000 de moins que les nouvelles obligations que le pays allait être appelé à rencontrer. Je ne suppose pas qu'il doive ajouter dans le présent cas, \$3,000,000 aux dépenses; mais il doit ajouter une somme considérable, et, je le répète, quelle est cette somme? Nous avons droit de la connaître. Nous aimerions que l'honorable monsieur nous eût donné une justification plus complète de l'énorme taxation actuelle. J'aurais voulu être informé un peu plus de ce que sera sa politique dans l'éventualité d'une réduction d'importation, et je le voudrais pour deux raisons. L'honorable monsieur sait, au moins il l'admet, que cette éventualité est des plus probables. De plus, il nous dit qu'elle est très désirable. L'année par excellence qu'il a toujours regardée comme le grand exemple à citer, est, cette année exceptionnelle durant laquelle nos

exportations ont excédé légèrement nos importations. Si sa politique doit être aussi heureuse à l'avenir qu'elle l'a été dans le passé ; si nos importations diminuent de façon à se balancer avec nos exportations, il est clair, alors, d'après les propres paroles de l'honorable monsieur, que nous devrions nous attendre à une réduction considérable du revenu, et nous avons le droit de savoir comment il se propose de faire face à cette réduction. En traitant cette question, dans les circonstances où se trouve le pays, l'honorable ministre a rencontré une difficulté et une très sérieuse difficulté. Par ses propres déclarations, lors de son avant-dernier exposé financier, il s'est réellement mis dans la position de ne pouvoir regarder la situation en face. A cette occasion, l'esprit prophétique, ou plutôt un esprit prophétisant, descendit sur l'honorable monsieur.

L'esprit prophétique a des variantes que l'honorable ministre ne comprend probablement pas. Il a été assez bon de nous dire que nous n'avions pas besoin de redouter l'avenir — mettez toutes les voiles, dit l'honorable ministre ; je suis au timon et vous êtes en sûreté pour sept ans. Il nous a donné plusieurs raisons en explication de la dépression qui existe.

J'exposerai une de ces raisons. Elle se trouve dans la confiance mal placée que ses amis dans la Chambre et dans le pays ont eue dans la vision prophétique de l'honorable monsieur.

J'éprouverais un peu d'embarras à comprendre exactement ce que le discours de l'honorable monsieur signifiait au sujet de la dépression. La moitié de son discours, d'après ce que j'ai compris, est consacrée à montrer qu'il n'y a pas de dépression, et l'autre moitié à indiquer les causes de cette dépression. Comme mon honorable ami le sait, je ne suis pas un profond avocat ; mais il me semble qu'il y a matière à objection dans un plaidoyer à conclusion contradictoire. Sommes-nous dans un état de dépression, ou ne le sommes-nous pas ? Je puis à peine découvrir, dans le discours de l'honorable monsieur, quelle position il prend dans la présente occasion, mais je ne me troublerai pas pour le savoir, ne pouvant m'accorder avec sa déclaration que nous sommes dans un état de dépression, pas plus qu'avec son explication des causes qui ont produit cette dépression. Je ne crois pas qu'il y ait un homme d'affaires dans cette Chambre ou dans le pays, qui dira qu'aujourd'hui le Canada est dans une condition très satisfaisante, commercialement, ou financièrement parlant.

En ce moment, comme l'honorable monsieur doit le savoir, les hommes d'affaires sont craintifs ; ils ne s'empressent pas de s'engager dans de nouvelles affaires. Je regrette de dire que les vieilles entreprises n'offrent pas d'aussi bons résultats qu'on le désirerait ; mais je considère qu'il n'y a pas cause suffisante pour expliquer cette situation. L'échec que nous avons subi est apparemment léger. Une récolte particulière dans une moitié de province — une province très importante, il est vrai — a manqué ; mais je dis que, sous des circonstances ordinaires, ce défaut de récolte n'aurait pu produire l'état d'appréhension et de dépression qui existe certainement dans le pays à un très haut degré. Je dirai à l'honorable monsieur que l'on commence à comprendre, même parmi ses amis, que les taxes élevées n'assurent pas la prospérité nationale, et que des hommes d'Etat sages regarderaient aux nouvelles charges à supporter avant de jeter des dizaines de millions de plus à une compagnie pour l'aider à sortir de ses difficultés. Nous prenons maintenant en considération quelques-uns des points de comparaison que l'honorable monsieur a toujours préférés jusqu'à présent, et nous verrons dans quelle mesure ces points de comparaison exposent la situation du pays. L'honorable ministre a pris beaucoup de temps pour expliquer comment et pourquoi la contraction des stocks de banque ne devait pas être considérée comme une affaire d'une sérieuse importance. Je ne considère pas, moi-même, cette contraction comme importante ; mais je remarque ceci. Lorsque ces

stocks étaient en hausse, l'honorable monsieur se donnait crédit de cette hausse, et il déclarait que c'était l'un des résultats de sa politique. Mais ces stocks ont baissé considérablement durant les douze derniers mois. A la vérité, il y a eu un ranivement dans une ou deux des plus importantes de nos banques depuis quelques semaines, et certaines résolutions, qui ont été passées dernièrement par cette Chambre, expliqueraient, peut-être, à ceux qui désirent le savoir, pourquoi les stocks d'une ou deux de nos institutions de crédit ont haussé si rapidement depuis une quinzaine de jours ou un mois. Mais il reste acquis que la valeur des stocks, comme ensemble, est de plusieurs millions de dollars moins élevée aujourd'hui, qu'elle ne l'était il y a une douzaine de mois.

Pourquoi le stock même de la banque de Montréal se vendait-il, le 13 février de l'année dernière, à 208, et pourquoi, selon l'honorable ministre, est-il coté, aujourd'hui, à 188 ou 189 ? Il y a sur ce stock une contraction considérable, même en prenant les cotations actuelles, si on le préfère. L'honorable monsieur vient de mentionner le nombre des banqueroutes. Je ne considère aucunement ceci comme une chose dont nous pouvons nous féliciter ; mais, en même temps, comme l'honorable monsieur a bien voulu soulever la question, je puis lui rappeler que selon une autorité, le passif des banqueroutes en Canada s'est monté à \$15,949,000 en 1883, et selon une autre autorité, à \$22,155,000. Si, comme je le suppose, ce dernier montant renferme la faillite de l'infortunée banque d'Echange (*Exchange Bank*), je suis enclin à penser que c'est le plus correct à choisir pour estimer le passif des banqueroutes en Canada, durant l'année 1883. L'honorable ministre n'a pas été exact, autant que je m'en souviens, en disant que le passif des banqueroutes de 1876, 1877 ou 1878, avait doublé même le plus petit passif mentionné déjà. Je parle de mémoire seulement ; mais je suis positif que le passif des banqueroutes, durant l'une ou l'autre de ces années, n'a jamais été de \$30,000,000, ou de \$32,000,000, ce qui serait le double de \$15,949,000. Je ne parlerai pas, pour le moment, de cet autre point de comparaison que l'honorable monsieur adoptait, l'année dernière, c'est-à-dire de la prospérité des manufacturiers ou du contentement du peuple. J'aurai peut-être à revenir sur ces deux sujets avant de m'asseoir ; mais permettez-moi, M. l'Orateur, de dire à l'honorable ministre qu'il se trompe beaucoup s'il croit qu'en ce moment, le peuple, et particulièrement les employés de manufacturiers, sont prospères ou contents dans les principales cités du Canada. Je le dis avec chagrin et regret, dans la principale cité d'Ontario, il a été déclaré publiquement, et cela n'a pas été contredit, que plusieurs milliers de personnes se reposaient sur la charité publique pour une partie de leur subsistance durant le présent hiver. Il y a d'autres points de comparaison que l'honorable ministre affectionne particulièrement, et auxquels nous reviendrons dans un instant.

Il y a aussi l'augmentation de la population et le développement du trafic sur nos chemins de fer. L'honorable monsieur, je présume, sait que depuis des mois, le trafic de nos principales voies ferrées diminue d'une manière alarmante. Ceci, assurément, ne devrait pas être, dans l'opinion de l'honorable ministre, ni d'aucun autre de ses collègues, une preuve que ce pays se trouve actuellement dans un état très prospère.

Mais je dirai quelques mots sur une question que l'honorable ministre a soulevée et que, si je ne me trompe pas, plusieurs de ses collègues ont souvent posée eux-mêmes. Cette question est de savoir dans quelle mesure la politique nationale de l'honorable ministre a augmenté le commerce avec la Grande-Bretagne, et diminué le commerce avec les Etats-Unis.

Je ne suppose pas que l'honorable ministre ait eu, sur ce point, l'intention de tromper la Chambre, et je ne voudrais pas lui attribuer cette pensée. Mais je dis que l'honorable monsieur n'a pas été juste en comparant l'année 1883 avec

l'année 1876 pour ce qui regarde le commerce avec les deux pays. L'une de ces années fut prospère, tandis que l'autre fut une année de grande dépression. Je laisserai, toutefois, cette considération de côté; mais j'attirerai l'attention de la Chambre sur ceci.

Lorsque l'honorable monsieur nous a parlé des importations des Etats-Unis en 1876, et qu'il les a comparées aux importations des Etats-Unis en 1883, il oubliait entièrement d'informer la Chambre que sous le tarif actuel, imposé par lui-même, les importations nominales des Etats-Unis, entrées pour notre consommation, représentent presque entièrement nos importations, tandis qu'en 1876, comme le savent tous ceux qui sont familiers avec les états du commerce et de la navigation, nos importations nominales des Etats-Unis renferment un grand nombre de millions de dollars pour les marchandises en transit, qui ont simplement traversé notre pays, en route pour la Grande-Bretagne.

Ce fait détruit entièrement les comparaisons de l'honorable ministre depuis la première jusqu'à la dernière. Je remonterai un peu plus loin. Prenons l'année 1873, qui offre un point de comparaison juste avec l'année 1883. Comme l'on s'est beaucoup occupé en Angleterre et ici de notre politique nationale, j'attirerai spécialement l'attention de cette Chambre sur l'effet qu'a produit cette politique sur le commerce avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

En 1873, la valeur de nos importations de la Grande-Bretagne fut de \$68,522,000. La valeur de nos importations des Etats-Unis, durant la même année, déduisant ces marchandises, qui passent en transit, bien qu'entrées, sous l'ancien tarif, pour la consommation, fut de \$40,488,000. La valeur exacte de nos produits exportés en Angleterre, durant la même année, fut de \$31,486,000. La valeur exacte de nos produits exportés aux Etats-Unis, déduisant les états qui manquent, fut de \$47,261,000; or, quels sont les faits pour l'année dernière, faits qui sont bien dignes de remarque?

Nos importations de la Grande-Bretagne ont été de \$52,000,000, et l'exportation de nos produits, dans ce dernier pays, de \$39,672,000. Nos importations des Etats-Unis, de marchandises réellement entrées pour la consommation, ont été de \$56,000,000. Nos ventes aux Etats-Unis se sont élevées à \$35,963,000. Comme nous venons de le faire, en déduisant les états qui manquent, quel est maintenant le résultat? Le voici: Nous avons acheté de la Grande-Bretagne, en 1883, pour \$16,500,000 de moins qu'en 1873, et nous avons acheté des Etats-Unis, en 1883, pour \$15,500,000 de plus qu'en 1873. Nos ventes faites en Angleterre de produits canadiens ont été de près de \$3,000,000 de plus en 1883, tandis que nos ventes aux Etats-Unis ont été de \$1,250,000 de moins en 1883 qu'en 1873. Si l'on veut y attacher une importance particulière, voici une autre conclusion. Notre commerce avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, à l'expiration de la dernière décade, 1883, est de \$40,000,000 moindre sous la politique nationale de l'honorable ministre, qu'il l'était en 1873.

L'honorable ministre sait que j'emprunte ces chiffres à ses propres états du commerce et de la navigation. Il sait qu'ils ne peuvent être contestés, et qu'ils sont même en deçà de la vérité. En effet, il est bien connu qu'en 1873, sous l'ancien tarif, il s'est fait un grand commerce de contrebande avec les Etats-Unis. Nous avons vendu à ces derniers pour plusieurs millions de piastres de marchandises, qui ne figurent pas dans nos états officiels, et aujourd'hui, sous le présent tarif, les Etats-Unis nous vendent pour plusieurs millions de piastres de marchandises, qui n'apparaissent pas dans leurs propres états. Je n'insisterai pas beaucoup, cependant, sur ce point, parce que je ne le considère pas, comme l'honorable monsieur, d'une grande importance; mais il a une certaine importance dans ce sens que l'honorable ministre, ici, et ses collègues, ailleurs, ont signalé triphalement les faits ci-dessus comme une preuve que le présent tarif favorisait notre commerce avec la Grande-

Sir RICHARD CARTWRIGHT

Bretagne et le diminuait considérablement avec les Etats-Unis. Maintenant, les honorables députés des deux côtés de la Chambre peuvent juger par eux-mêmes, jusqu'à quel point le tarif actuel a augmenté notre commerce avec la Grande-Bretagne et l'a diminué avec les Etats-Unis.

L'honorable ministre s'est fortement appuyé sur le montant des dépôts dans les banques d'épargne. C'est un point qui n'a que du bon à montrer, et je ne suis pas disposé à le constater; mais j'attirerai l'attention de la Chambre sur un ou deux faits. Je dirai d'abord que ces dépôts extraordinaires dans les banques d'épargne ont été obtenus en payant un intérêt beaucoup plus élevé que le taux courant du marché. Quand les banques ne donnaient plus que 3 pour 100, l'honorable monsieur a continué à payer 4 pour 100. C'est-à-dire qu'il a continué à payer plus pour des dépôts remboursables à demande, environ un tiers de plus, que la valeur déterminée par les banquiers spécialement engagés dans le commerce.

De plus, c'est une grande erreur de croire que l'argent que nous empruntons du peuple ne nous coûte que 4 pour 100. Il faut ajouter les frais d'administration, qui se montent d'un quart à une demi pour cent sur les dépôts. De plus, si l'honorable ministre adopte la règle ordinaire des banques; s'il garde, comme il doit le faire, une réserve suffisante en or pour faire face aux demandes inattendues, il doit garder en main une somme considérable pour cet objet—non en dépôt dans les banques d'une façon qui ne répondrait pas au besoin; mais en or et sans retirer d'intérêt. De sorte que, le tout considéré, le résultat, c'est que l'honorable ministre emprunte ainsi de l'argent à demande, et paie environ 25 pour 100 plus cher pour cet argent que s'il faisait ici, ou en Angleterre, un emprunt à long terme. Voici une autre considération: L'honorable monsieur, il est vrai, a obtenu peut-être, de la nation, \$26,000,000, ou plus, remboursables à demande, et une autre somme considérable sous forme de billets mis en circulation et remboursables également à demande. Je ne considère pas cette circulation de billets comme devant être, un jour, une source sérieuse d'embaras; mais c'est dans l'ordre des choses possibles que l'honorable ministre soit, l'un de ces jours, appelé à rembourser une partie considérable de ces dépôts, composés des billets du gouvernement. Je ne prétends pas que cela arrivera. Personne, parmi nous, ne saurait le prévoir; mais je dis que cela est possible. Or, sous aucune circonstance, il n'est pas sage, il n'est pas prudent d'emprunter une somme considérable, remboursable à demande, et de payer pour cet argent beaucoup plus que pour l'argent obtenu à terme fixe et pour un temps défini.

La conclusion, c'est que je ne suis aucunement sûr que les affaires du pays soient dans une condition prospère; lorsque le peuple n'est pas capable d'employer son argent à des conditions plus avantageuses que le prêt à 4 pour 100 d'intérêt. Je trouverais plutôt que nous avons là une preuve que nous arrivons à une condition stationnaire, et qu'il est difficile de placer avantageusement de l'argent en Canada. Je doute qu'un homme d'Etat prudent mentionnerait le montant d'argent déposé à 4 pour 100 dans les banques d'épargne d'un pays comme le Canada pour établir que le peuple prospère autant qu'on peut le désirer. Si cet argent déposé était une preuve de prospérité, il serait retiré et employé d'une autre manière. On l'utiliserait à construire des villes et des cités, au développement du pays et de cent autres manières; et il serait mieux employé qu'en le confiant à l'honorable ministre. Cet argent, en effet, est placé par ce dernier d'une manière plus ou moins permanente, qui rendra, d'un jour ou l'autre, son recouvrement difficile.

Je suis, cependant, d'accord sur un point avec l'honorable monsieur; c'est quand il déclare que le temps est arrivé d'examiner notre position, de considérer le programme des deux partis politiques de ce pays au sujet de l'administration de ses finances.

Le programme du parti libéral, tel que je le comprends, a toujours été et est encore que le devoir d'un sage gouvernement, dans un pays comme le nôtre, est de maintenir les taxes et les dépenses à l'état le plus réduit que possible. Nous disons, de plus, que le gouvernement, autant qu'il le peut, devrait faire du Canada un pays où il est possible d'y vivre à bon marché; un pays où les salaires d'ouvriers devraient être élevés; un pays où un homme pourrait obtenir une bonne rémunération pour l'argent qu'il aurait placé.

Or, c'est pour cette raison que nous disons que c'est une folie d'imposer une lourde taxation sur la masse de la population au profit temporaire d'une faible partie de la classe manufacturière. Je répudie de la manière la plus formelle, en mon nom et en celui de mes amis ici, l'imputation que nous ayons la moindre animosité à l'égard des manufacturiers du Canada. Je dis que nous sommes les vrais amis des manufacturiers du Canada, et que tout ce qui tend à l'appauvrissement du peuple, le client des manufacturiers, tend par là même à faire tort à ceux-ci. La politique de l'honorable monsieur est d'une triple folie, en regard du fait que le Canada est grandement intéressé dans l'établissement de la vaste région située au nord-ouest de nous. Cette politique est spécialement propre à retarder l'établissement de cette partie du pays et à créer le plus d'obstacles possibles sur le chemin de l'infortuné colon, qui peut aller tenter fortune dans le Nord-Ouest sous le présent gouvernement. Sur tous ces points, la politique de l'honorable ministre, telle que définie par lui-même et par ses collègues, est directement en opposition à la nôtre.

Ils prétendent qu'il est sage d'augmenter les taxes et les dépenses; ils soutiennent, et le ministre des finances l'a souvent dit, qu'il est de l'intérêt du peuple que les articles qu'il consomme coûtent cher; ils soutiennent qu'il est de l'intérêt de la grande masse de la population qu'un petit nombre de personnes soient subventionnées à ses dépens; que le moyen d'aider au développement du Nord-Ouest est d'imposer des taxes et d'empêcher le colon de faire le plus possible avec son petit capital. Sur tous ces points, nous avons toujours différé d'opinion avec l'honorable monsieur; nous différons encore; nous continuerons à différer, et nous ferons de notre mieux pour expliquer au peuple, dans toutes les occasions, combien il a été trompé par les sophismes exprimés moins par l'honorable ministre des finances que par ceux qui sont assis à côté de lui, et par le moyen desquels l'on a réussi, il y a cinq ou six ans, à gagner de son côté l'opinion publique.

J'ai, toutefois, une chose à dire pour ces messieurs. Ils ont vécu selon leur conviction politique, et ils ont fait tout ce qu'ils ont pu pour élever les taxes et les dépenses, ce qui n'est pas leur premier essai. Nous avons maintenant, comme expérience, cinq années de leur politique, et le temps est arrivé où nous pouvons voir la réalité, et ce qu'elle nous coûte. L'honorable ministre représente sa politique comme une expérience hardie et il dit la vérité. Mais ce fut une expérience hardie, qui, à l'époque de son inauguration, eut tout en sa faveur. Nous avons traversé des temps durs, ce qui ne fut pas causé par l'ancienne administration. Nous avons l'exemple des États-Unis, qui sans doute, exerçait une très grande influence sur une certaine partie de notre population. Nous avons aussi les clameurs d'une classe peu nombreuse, mais influente, trouvant son propre intérêt à donner son assistance aux honorables messieurs de la droite; ceux-ci furent capables de faire de magnifiques promesses — les promesses ne coûtent rien — et ils en firent librement, et c'est pourquoi ils réussirent à persuader le peuple d'essayer l'expérience, qu'ils ont mis en pratique, comme ils nous le disent.

Quand cette expérience fut inaugurée, ils furent favorisés par un remarquable concours d'accidents heureux. Je ne suppose pas que l'honorable ministre osera attribuer à la politique nationale du Canada le fait qu'en 1879 et quelque

temps après, l'argent devint abondant et à bon marché à New-York, à Londres, à Paris, Amsterdam et dans presque tous les grands centres commerciaux du monde, bien qu'il nous ait dit déjà des choses très étranges, qu'il nous ait développé plus d'une théorie curieuse, et que plusieurs de ses amis pourraient le dire, ou peut-être le croire. Cependant, ce fut pour le Canada un facteur important dont, sans doute, il profita beaucoup, trouvant un grand avantage dans le fait que l'argent était alors devenu abondant et à bon marché dans les centres monétaires du monde. Presque dans le même temps, comme tout le monde le sait, il y eut une reprise générale des affaires dans les États-Unis. Je suis toujours heureux de me trouver d'accord avec l'honorable ministre quand je le puis, et je partage entièrement son avis lorsqu'il déclare que la prospérité du Canada est très entièrement liée à la prospérité des États-Unis; mais je ne crois pas que l'imposition de lourdes taxes en Canada ait eu beaucoup à faire avec le réveil de l'industrie et du commerce par tous les États-Unis, en 1879, et l'honorable ministre n'oserait pas assurément l'affirmer. Puis, nous pouvons ajouter à cette reprise d'affaires les récoltes extraordinairement bonnes que nous avons eues, ainsi que les prix extraordinairement élevés.

Ce fait est-il le résultat de la politique nationale? Non; mais nous devons l'attribuer à cette circonstance que malheureusement, en Angleterre, en Irlande, et sur le continent européen, de mauvaises récoltes ont coïncidé avec les bonnes récoltes du Canada, ce qui nous a valu une plus grande quantité de produits à vendre et de meilleurs prix pour les produits.

En outre, le Nord-Ouest fut ouvert, ce qui, sans doute, a donné, pendant un certain temps, une grande impulsion à l'industrie et aux affaires du Canada. Si cette partie du pays eût été sagement administrée, cette activité des affaires se serait continuée jusqu'à présent. Une autre circonstance, la dernière, mais non la moindre en importance, c'est que l'honorable monsieur a eu l'avantage d'arriver en charge pour recueillir les fruits de cinq années d'administration honnête et prudente sous mon honorable ami de York-Est (M. Mackenzie).

Je suis étonné de l'ingratitude des honorables messieurs de la droite. Quant à ce qui me regarde, je n'attends pas de leur part beaucoup de reconnaissance, et j'abandonne mes réclamations; mais ils devraient être reconnaissants envers mon honorable ami, sinon envers moi. Si l'honorable ministre des finances et son collègue, l'honorable ministre des douanes, s'imaginent que je me pose ici comme un obséquieux apologiste, ils se trompent grandement. Je suis ici non seulement pour défendre, mais aussi pour justifier la conduite de mon honorable ami durant son administration.

M. BOWELL: Et pour défendre votre propre conduite?

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je suis prêt à faire les deux choses.

M. BOWELL: Ce n'est pas très généreux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je ne demande pas que l'on me trouve généreux. Ce n'est pas une question de générosité; mais une question de fait. Je ne nie pas qu'il y ait eu dépression au Canada sous l'administration de mon honorable ami; mais il y en a eu dix fois plus aux États-Unis durant la même période.

Je ne nie pas non plus, que mon honorable ami ait commis des erreurs, et bien plus, je signalerai à l'honorable ministre quelles ont été les erreurs commises par mon honorable ami.

Mon honorable ami, dans l'excès de son zèle pour le service public, a considérablement outrepassé ses forces physiques. Ce fut une de ses erreurs. Mon honorable ami, par la bonté excessive de son cœur, fut bien trop généreux envers les honorables messieurs de la droite. Ce fut une autre erreur. J'admets aussi que dans l'excès de son patriotisme, il a quelque peu trop compté sur l'honnêteté et l'intel-

ligence d'une certaine partie de ses compatriotes. Ce sont là des fautes que mon honorable ami a pu commettre; mais on justice pour les honorables messieurs de la droite, j'ajouterai que ce sont là des fautes dans lesquelles il n'y a pas le moindre danger qu'aucun d'eux, collectivement, ou individuellement, ne tombe jamais.

Quelles que soient les erreurs commises par mon honorable ami, je suis prêt à soutenir ici ou ailleurs que sa politique était sage, quand au fond; qu'elle était juste, et que si elle eût été suivie jusqu'à présent, le Canada s'en trouverait infiniment mieux. C'est un grand malheur qu'avant 1873, le Canada ait négligé les avertissements qui lui furent donnés par mon honorable ami et ceux qui marchaient à sa suite.

Ce fut pour le Canada une folie, en 1878, de le tenir responsable de résultats, qu'il avait déjà annoncés comme devant se produire, si ces avertissements étaient négligés, ou dédaignés. Ce n'est pas la première fois, et ce ne sera pas la dernière, que des hommes, comme mon honorable ami, auront été traités avec ingratitude par le pays qu'ils ont servi, en faisant tout ce qui est possible.

M. WHITE (Hastings): Ce furent vos amis qui l'abandonnèrent.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je crois que le peuple a commis une grande erreur en déposant, en 1878, mon honorable ami, et je dirai plus. Peut-être que l'honorable monsieur, au fond de son cœur, commence lui-même à regretter cette erreur. Où en est la question aujourd'hui? L'honorable ministre des finances nous a donné ses explications. Il nous a dit, si j'ai bien recueilli ses paroles, que l'une des causes de la présente dépression, est le fait que notre industrie forestière n'est pas aussi florissante qu'elle l'était. J'attirerai son attention sur ceci. Durant les six mois qui vont suivre, notre industrie forestière peut se ralentir; mais je vois par les états déposés sur le bureau de la Chambre que pendant les six derniers mois de 1882, la valeur des produits forestiers que nous avons exportés, s'est montée à \$18,090,000, tandis que pendant les six derniers mois de 1883, nous avons exporté pour \$18,183,000 de ces produits. Or, on ne peut donc alléguer cet état de choses comme preuve d'une dépression, aujourd'hui. Il peut exister des risques pour l'avenir — et je ne suis pas prêt à dire qu'il n'y en a pas — mais le fait que nous avons vendu pour \$100,000 de bois de service jusqu'au 1er janvier 1884, en plus que la quantité vendue jusqu'au 1er janvier 1883, démontre que ce n'est pas là une cause de la dépression qui a pu se faire sentir jusqu'à présent.

L'honorable ministre nous a aussi parlé de l'excès de production et d'une pauvre récolte. J'admets que ce sont là autant de facteurs dans cette affaire. Mais il y a d'autres causes, et je les citerai à l'honorable monsieur et à cette Chambre.

Le Canada souffre, aujourd'hui, et ce n'est pas douteux; mais je crains que les causes soient celles-ci. La première de toutes, c'est que de grandes sommes d'argent ont été soustraites du peuple sous forme de taxes excessives, injustes, oppressives. Une autre raison, c'est que la politique du gouvernement a causé une grande concentration de capitaux dans des manufactures, dont le besoin ne se faisait pas sentir dans un pays aussi jeune que le nôtre. Puis, nous avons essuyé une grande perte par suite de l'émigration d'Ontario et du Canada en général, perte sur laquelle je m'étendrai plus longuement ci-après, et qui a été causée par la politique des honorables membres de la droite.

La quatrième cause est la concentration du capital, qui s'est opérée dans le Nord-Ouest, concentration qui est également due à ces honorables messieurs.

La cinquième cause est l'augmentation de ce que coûte la subsistance, augmentation dont le tarif de l'honorable ministre et ses résultats indirects sont en grande partie responsables. Je ne nie pas que la pauvre récolte dans Ontario-

Ouest ait fait sa part; mais je dis que de toutes ces causes, le plus grand nombre et les plus importantes peuvent être directement attribuées à la politique du présent gouvernement.

J'arrive maintenant à la première cause — la taxation onéreuse — et j'aurai ici quelques considérations à présenter à la Chambre. Il y a la taxation nominale, le montant payé au trésor; il y a ensuite le montant soutiré de la bourse du peuple, qui ne va pas au trésor, mais qui est payé à quelques centaines d'hommes disséminés dans la Confédération. L'honorable ministre des finances a combattu quelques-unes des opinions émises par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) sur l'importance de ce montant:

Je ne suppose pas que l'on puisse trouver un protectionniste intelligent qui nie le fait évident et tangible que, soit que la protection en elle-même soit bonne ou mauvaise, soit qu'elle nous donne ou ne nous donne pas un revenu suffisant, elle doit être dispendieuse de sa nature même, car si vous imposez une taxe de 20, 30 ou 40 pour 100, il peut arriver que cela exclue certains articles et permette que l'on en fabrique d'autres dans le pays, et que vous deviez augmenter les taxes imposées sur le peuple en proportion de l'augmentation des fabriques. Je ne suppose pas que le ministre des finances lui-même ose nier l'exactitude de cette proposition; je suis sûr que ceux de ses partisans qui ont étudié la question n'oseront pas le faire.

Or, je ne parlerai pas des effets indirects de la protection; je parlerai des choses auxquelles l'honorable ministre lui-même a fait allusion. Et tout d'abord, nous prendrons l'article du sucre. L'honorable ministre dit qu'aujourd'hui le prix du sucre est très peu élevé. L'honorable monsieur a été assez bon de nous dire que cet article se vend aujourd'hui meilleur marché qu'il y a quatre ou cinq ans. Il peut se faire qu'il en soit ainsi. Cela n'affecte pas du tout le raisonnement. Notre position est celle-ci: sous l'opération du tarif de l'honorable ministre, le sucre est beaucoup plus cher qu'il ne devrait l'être, si l'on déduit la somme qui entre au trésor. Des hommes qui occupent une position marquante dans le commerce m'informent qu'aujourd'hui vous pourriez importer en franchise, à Montréal, au taux de \$5 par 100 livres, les espèces de sucre dont la demande est plus considérable au Canada. Ces messieurs m'informent aussi que, lorsqu'ils achètent ces espèces de sucre des raffineries canadiennes, ils doivent payer jusqu'à \$8 par 100 livres, soit une différence de \$3. En 1883, nous avons consommé 152,000,000 de livres de sucre. Je déduirai une quantité considérable, 12,000,000 de livres, que l'on perd en faisant subir à ce sucre une transformation qui le rend propre à servir à l'usage que veulent en faire les consommateurs; mais tout homme pourra voir, par lui-même, ce que coûte au peuple du Canada cette augmentation de 3 cents par livre, puisqu'il vous serait possible d'acheter moyennant 5 cents la livre le sucre importé en franchise et puisque vous êtes obligés de payer 3 cents de plus au raffineur. Cette différence représente \$4,200,000. De ce montant, \$2,467,000 sont versés au trésor, et plus de \$1,500,000 sont perdus. C'est ce que nous constatons aujourd'hui sous l'opération du tarif de l'honorable monsieur.

Et puis, M. l'Orateur, nous arrivons au résultat suivant: En 1878, nous avons importé 108,000,000 de livres de sucre. Le droit imposé alors sur cet article était beaucoup moins élevé qu'il ne l'est aujourd'hui. Le droit alors imposé sur les espèces de sucre qui entrent dans la consommation, était d'environ 25 pour 100 moins élevé qu'aujourd'hui. Depuis cette époque, la consommation de cet article a augmenté d'environ 30 pour 100, et nous avons augmenté notre droit de 25 pour 100 et le résultat a été que nous avons reçu \$100,000 de moins.

En 1878, avec des droits moins élevés, nous avons réalisé \$2,567,060 sur 108,000,000 de livres de sucre; en 1883, sur 152,000,000 de livres, nous avons réalisé \$2,476,000, bien que

nous ayons augmenté considérablement les droits. C'est là un exemple, si l'honorable ministre en veut un.

Je ne veux pas dire qu'il n'y ait pas certains avantages qui contrebalancent cet état de choses; je ne veux pas dire que cette politique n'ait pas augmenté le commerce de Montréal. Ce n'est pas la question. Je ne traite pas la question de savoir si la protection est bonne ou mauvaise. Mais cette protection coûte au public en général plusieurs millions de plus que ce qui entre réellement au trésor.

La même chose s'applique au charbon, mais sur une moins grande échelle. Le charbon est une matière première pour les fabricants.

Chacun sait que, lorsque vous imposez un droit sur cet article, le montant versé au trésor n'est pas proportionné au montant pris dans les poches du peuple. Chacun sait que si l'honorable ministre a réussi, comme il le croit—et peut-être a-t-il réussi—à faire fabriquer ici des tissus représentant une valeur de \$20,000,000, ce qui, probablement, a donné de l'emploi à 14,000 ou 15,000 personnes, cela n'a été fait que par l'imposition d'un droit, peut-être de 30 pour 100, certainement d'au moins 25 pour 100, sur tous ceux qui font usage de ces articles. Et, partant, je prétends qu'en estimant le montant des impôts que paie ce pays, vous devez ajouter plusieurs millions à la somme réellement versée au trésor; en effet, nous devons ajouter un montant que nous ne pouvons établir d'une façon satisfaisante. L'honorable ministre se trouve dans ce dilemme. S'il conteste l'exactitude de ces chiffres, s'il pense qu'il ne donne pas d'emploi à 14,000 ou 15,000 personnes; s'il pense qu'il n'a pas réussi à faire produire à nos fabricants cette quantité de marchandises, que devient alors le marché national qui devait compenser, pour le reste du peuple, les taxes auxquelles il devait être soumis? Que l'honorable ministre choisisse.

Je répète que je ne traite pas la question de savoir si la protection est bonne ou mauvaise; mais je parle simplement de ce qu'elle coûte réellement au peuple du pays. Voici quel résultat elle a produit. Le Canada est aujourd'hui un pays très fortement taxé. Il y a peut-être d'autres pays plus fortement taxés que le nôtre, mais le nombre n'en est pas considérable. Comparons notre position à celle de l'Angleterre et à celle des États-Unis, et rappelons-nous qu'il n'en a pas toujours été ainsi, qu'en naissant à la vie des nations, le Canada était, en effet, très légèrement taxé, comparativement à d'autres pays.

Or, je n'ai jamais prétendu, je ne prétends pas aujourd'hui, que l'on puisse éviter toutes ces augmentations lorsque la population d'un pays devient plus considérable. J'admets volontiers qu'à mesure que la population du pays augmente, il est nécessaire et légitime d'augmenter considérablement les dépenses. Mais, M. l'Orateur, je le demande à la Chambre. Cet état de choses est-il raisonnable? En 1867, lorsque la Confédération a été établie, le Canada avait une population totale de 3,575,000, ainsi que le démontre le recensement. L'ensemble des taxes que payait le Canada était, à cette époque, de \$13,500,000. En 1883, en ne comptant pas les sauvages, la population était probablement d'environ 4,300,000—elle ne dépassait certainement pas 4,375,000—et, d'après ces états, les taxes s'élevaient à \$35,800,000. Notre population n'a pas augmenté d'un million, ou à peu près d'un million, et nos taxes ont augmenté de \$22,250,000. En 1867, nos taxes étaient de \$4 par tête; en 1883, elles étaient de bien près de \$9 par tête et de beaucoup plus, si nous devons tenir compte de l'énorme montant de taxes additionnelles auquel j'ai fait allusion; montant que l'on prend dans les poches du peuple, bien qu'il ne soit pas versé au trésor. Ainsi, tandis que notre population a augmenté d'environ 30 pour cent, nos taxes ont augmenté d'environ 200 pour cent.

Or, j'admets que l'on ne peut pas toujours se reposer sur des propositions abstraites. Mais je dis qu'en matières de finances, vous pouvez presque sûrement émettre cette proposition. Quand, sans qu'il y ait de guerre ou quelque

autre cause extraordinaire semblable, vous voyez les taxes d'un pays augmenter très rapidement, augmenter d'une façon tout à fait disproportionnée à sa population, vous pouvez être sûrs que le gouvernement a commis des extravagances grossières, et, très probablement, une corruption grossière. Et quand vous voyez les taxes rester stationnaires pendant quelques années, vous pouvez être également sûrs que le pays a été administré d'une façon honnête et économique. Or, M. l'Orateur, il importe que nous sachions dans quelle position nous nous trouvons comparativement aux deux grands pays avec lesquels nous sommes le plus en rapport et avec lesquels nous faisons la plus grande partie de notre commerce. Je veux attirer l'attention de la Chambre sur le contraste que forment l'état actuel du Canada, et celui des habitants des États-Unis qui, comme nous, ont le malheur, d'après ce que je vois, d'avoir un système injuste de taxation. Je vois qu'en 1867, toutes les taxes des États-Unis s'élevaient à environ \$396,000,000, leur population étant alors d'environ 36,000,000, d'après les estimations. En 1883, M. l'Orateur, les taxes des États-Unis, d'après le message du président, s'élevaient à \$398,287,000, et la population, d'après l'estimation, était de 54,000,000. Or, l'honorable ministre, ainsi qu'il l'a dit avec raison, aime beaucoup les moyennes. Ainsi, pour l'obliger, je vais prendre les moyennes des États-Unis pour 1867, 1868, 1869, de peur qu'il ne m'accuse de prendre une année en particulier. En prenant ces moyennes, nous avons ce résultat: A l'époque où le Canada naissait à la vie nationale, les taxes des États-Unis étaient de \$10 par tête, d'après les calculs les plus exacts possible. Nous voyons, M. l'Orateur, que les impôts aux États-Unis sont aujourd'hui d'un peu plus \$7 par tête. Nous constatons qu'en dix-sept ans la taxe des États-Unis a été réduite de \$10 qu'elle était, à \$7 par tête; elle a été réduite d'environ \$50 qu'elle était, à \$35 par famille. Et, pendant ces mêmes dix-sept années, les taxes, au Canada, se sont élevées de \$4 par tête, à \$9 par tête, et d'environ \$20 par famille à environ \$45 par famille.

Si l'honorable ministre veut une autre comparaison, je prendrai les dépenses faites pendant ces mêmes années, et les résultats sont presque pires. Les dépenses des États-Unis pendant ces années, semblent avoir été en moyenne de \$8 par tête, tandis qu'aujourd'hui elles sont de moins de \$5 par tête.

Les dépenses du Canada en 1867 étaient de \$4 par tête; elles sont aujourd'hui de plus de \$7. Ainsi, tandis que les États-Unis ont réduit leurs impôts de près de moitié, les impôts du Canada ont presque doublé en proportion de sa population.

Ce sont là de sérieuses considérations et non les moins sérieuses, car, établissant une comparaison avec ce qui se passe en Angleterre, je vois que dans ce pays il y a dix-sept ans, la taxation, par tête, s'élevait à £2 5s. 8d., tandis qu'aujourd'hui elle est d'environ £2 9s. par tête. Ainsi, tandis que nous, Canadiens, augmentons notre taxation d'environ \$5 par tête, l'Angleterre se contentait d'une augmentation d'environ 80 cents par tête.

Maintenant, M. l'Orateur, pouvons-nous dire que c'est là un résultat satisfaisant? Pouvons-nous dire, lorsque nous connaissons les faits qui ont eu lieu aux États-Unis, lorsque nous savons qu'ils venaient justement de sortir d'une guerre civile désastreuse et qu'ils sont encore obligés de payer pour des pensions seulement, une somme qui, si je me le rappelle bien, s'est élevée à \$68,000,000 l'année dernière; pouvons-nous prétendre, dis-je, que le peuple du Canada soit satisfait de voir que d'après les chiffres, la comparaison établie entre les États-Unis et notre pays soit si fortement en faveur de nos voisins? Je n'aime pas à le dire—et je ne doute pas que les honorables membres ne trouvent pas agréable de l'entendre—mais je dois cependant dire qu'il est de notre devoir de cacher ces choses, car elles sonnent désagréablement aux oreilles des honorables membres de la droite.

Et puis, M. l'Orateur, quand tout cela est-il arrivé ? Ces augmentations se sont-elles produites de façon à se répartir également sur les dix-sept années ? Non, M. l'Orateur. Toutes ces augmentations se sont produites pendant deux périodes, l'une commençant en 1867 et se terminant en 1874, et l'autre commençant en 1879 et se continuant jusqu'aujourd'hui. Toutes les augmentations dont j'ai parlé se sont produites seulement pendant ces deux périodes.

Dans le passé, M. l'Orateur, l'on avait coutume de parler de la crainte ignorante des taxes ; aujourd'hui, il serait beaucoup plus à propos que nos compatriotes fussent persuadés qu'ils doivent abandonner cette résignation ignorante avec laquelle ils acceptent les taxes, car, si vous examinez la question, vous verrez que ces augmentations énormes des taxes sont très dangereuses pour le bien-être futur de ce pays. Je me rappelle parfaitement que, lorsque mon honorable ami (M. Mackenzie) était premier ministre, nous avons étudié cette question et nous sommes arrivés à la conclusion que chaque dollar dépensé inutilement voulait dire que, d'une façon ou d'une autre, l'on avait pris un dollar dans la poche de quelque individu qui gagnait un salaire, et que, partant, chaque million de dollars ajouté aux dépenses, voulait dire, en réalité, que le salaire d'une journée était enlevé à chaque ouvrier de la Confédération. Et si, comme je le crois, ce sont là des données exactes et raisonnables, que la Chambre se rappelle qu'en ajoutant ces \$22,000,000 aux taxes que doit payer le Canada, en dix-sept ans, les salaires d'environ vingt-deux journées, à tous égards, ont été enlevés aux classes salariées de la Confédération ; et je prétends que c'est une raison et une excellente raison qui a toujours porté mon honorable ami à s'opposer à ce que l'on augmentât les impôts que le peuple doit payer et à ce que l'on augmentât les taxes déjà énormes du peuple du Canada, — c'est la raison qui l'a toujours fait hésiter de permettre une telle chose.

Or, M. l'Orateur, je dis que l'état dans lequel se trouvent aujourd'hui les classes salariées du Canada n'est pas aussi avantageux que celui des mêmes classes, en Angleterre. Dans ce dernier pays, comme l'honorable ministre le sait, ou comme il devrait le savoir, on a le soin de stipuler que tout homme qui gagne moins de \$2 par jour — moins d'environ £150 par année — doit être — à moins qu'il n'y consente librement et de sa propre volonté — exempt de payer les taxes ; et c'est un des meilleurs côtés du système fiscal anglais. Ici, nos taxes sont imposées de façon à peser plus fortement sur ceux qui doivent supporter leurs familles au moyen de leur salaires de chaque jour, que sur toute autre classe de la société ; elles pèsent ensuite sur la grande classe des producteurs, les cultivateurs et les commerçants de bois de ce pays. Tout le monde, M. l'Orateur, sait que dans ce pays, les besoins de la classe ouvrière sont plus grands que ceux de la même classe dans les autres pays. Il lui faut plus de combustible, une nourriture plus abondante, et de meilleures habitations ; et toutes ces choses, la politique de l'honorable ministre les a rendues plus dispendieuses. Je doute qu'aujourd'hui, en Canada, vous puissiez signaler quelque chose qui soit réellement moins cher que de l'autre côté de l'Atlantique, à l'exception de certaines espèces de provisions et de terres, dans quelques parties du pays.

Maintenant, si l'honorable ministre veut savoir à combien j'évalue, autant que je puis en juger, la perte absolue que fait subir au pays sa politique de taxation excessive — en tenant compte, comme je l'ai dit, non-seulement de ce qui entre au trésor, mais du montant payé à un certain nombre de personnes, dans tout le Canada — je lui dirai que, d'après moi, cette perte a été d'au moins \$9,000,000 ou \$10,000,000 par année pendant les quatre ou cinq dernières années. Il est vrai que l'honorable ministre peut plaider qu'il nous a ainsi épargné la nécessité de contracter des dettes.

Je le répète : cela est bon jusqu'à un certain point ; mais c'est une manière très extravagante d'emprunter de l'argent. S'il est une chose certaine, c'est que, quel que soit le système

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

en vertu duquel vous prélevez les taxes, vous ne pouvez pas verser d'argent au trésor sans en enlever des poches du peuple plus que vous en versez ; et si la chose est vraie sous un système honnête de revenu, elle est infiniment plus vraie sous le système inauguré par l'honorable ministre.

En outre, je dis que le Canada a besoin de son capital, et l'honorable ministre aurait pu l'apprendre seulement par l'insuccès de son emprunt national de l'autre jour. L'honorable ministre a beaucoup insisté sur le fait que, bien que cet emprunt n'ait pas réussi, on lui avait fait d'autres offres. Or, je dis que, quels qu'aient été ses motifs — et je n'en conteste pas l'excellence, — je dis que vu la probabilité qu'il sera obligé, dans un an ou deux, d'aller sur le marché de Londres pour emprunter des sommes considérables, il a commis une énorme bévue soit en lançant cet emprunt, soit en permettant qu'il ne réussît pas. Il s'est mis dans une telle position que, lorsqu'il ira à Londres ou ailleurs pour emprunter de l'argent, quelques personnes, dans le but de déprécier les garanties qu'il offrira, invoqueront ce simple fait qu'il a cherché à contracter un emprunt au Canada et qu'il n'a pas réussi. Il aurait dû ou ne pas lancer cet emprunt ou s'efforcer de réussir lorsqu'il a cherché à le négocier.

Maintenant, arrivons aux dépenses de 1884-85. Il paraît, d'après les données de l'honorable ministre, que nous ferons, très probablement, une dépense de \$31,000,000 ou à peu près. Je ne peux dire ce que l'on peut faire aujourd'hui pour réduire ces dépenses. On pourrait probablement les réduire ; mais je ne suis pas en état de dire par quel moyen. Mais je dis que, si mon honorable ami qui siège à mes côtés était resté au pouvoir, aucune raison n'aurait obligé de porter les dépenses à plus de \$25,000,000 ou \$25,500,000 ; et je suis bien certain que mon honorable ami aurait trouvé le moyen de les maintenir dans ces bornes, c'est-à-dire, de les laisser à ce chiffre, lequel n'est que de \$2,500,000 plus élevé que la somme qui, d'après les déclarations faites il y a quelques années par l'honorable ministre des finances, était suffisante pour administrer les affaires du Canada. Et, M. l'Orateur, la preuve est celle-ci : c'est que mon honorable ami, lorsqu'il était au pouvoir, se trouvant obligé de dépenser \$23,300,000 par année et devant répondre à une foule de besoins considérables et subits, formant, réunis, une augmentation annuelle, dans les dépenses, de \$2,500,000, a répondu à ces besoins en n'ajoutant, pendant sa longue administration, que \$250,000 aux dépenses que l'on faisait lorsqu'il a pris en mains les affaires du pays. Ne dites pas que mon honorable ami qui est assis à mes côtés n'avait pas de grands travaux publics plus considérables que ceux exécutés par l'honorable ministre des chemins de fer ou ses collègues. Comme je l'ai dit l'autre soir, il n'a pas besoin de craindre que l'on établisse une comparaison entre les travaux accomplis sous ses auspices et ceux accomplis sous les auspices de l'honorable ministre des chemins de fer.

Si l'honorable ministre veut avoir les détails des dépenses que nous avons encourues, après l'année 1874, je suis prêt à les lui donner. Je vois que mon honorable ami a été obligé de prélever \$1,400,000 pour l'intérêt et le fonds d'amortissement seulement, à cause des grands travaux publics qu'il lui a fallu faire pour exécuter les engagements pris par ses prédécesseurs ; pour les sauvages, \$160,000 ; pour la police à cheval, \$135,000 ; pour l'île du Prince-Édouard, conséquences des stipulations du traité, environ \$300,000 ; pour le département des postes, \$330,000 ; et pour la cour Suprême, \$50,000 ; soit en tout, aussi exactement que cela peut être, \$2,480,000 qu'il lui a fallu ajouter aux dépenses lorsqu'il a pris la direction des affaires. Dans les circonstances, M. l'Orateur, il aurait été parfaitement justifiable d'avoir porté les dépenses à \$26,000,000 ; mais non, il ne les a portées qu'à \$23,500,000.

Il y a eu aussi une autre cause : la perte occasionnée par la concentration des capitaux dans l'industrie. Cela est

matière d'estimation, je l'admets. J'admets que nous ne pouvons nous procurer aucune donnée statistique exacte. Je ne parlerai que de ce que je crois vrai. Que d'autres membres qui connaissent les faits passés dans leurs localités respectives et qui, peut-être, ont plus d'occasions que moi de les vérifier, nous disent à combien, d'après eux, s'élève l'ensemble des capitaux engagés aujourd'hui dans l'industrie et ne rapportant pas de bénéfices à ceux qui les placent ainsi. Or, j'ai examiné un peu la chose et j'ai recueilli, partout où j'ai pu les trouver, tous les renseignements que je croyais nécessaires. J'en suis arrivé à la conclusion que de \$3,000,000 à \$12,000,000, peut-être plus, de capitaux improductifs, sont aujourd'hui engagés dans les manufactures, dans toute la Confédération. Cet état de choses a été amené directement par la politique de l'honorable ministre; c'est le résultat que produit ordinairement l'augmentation de taxes pour des fins de protection.

L'honorable ministre voudrait échapper à la responsabilité de tout cela. Il voudrait nous faire croire, lui dont la politique a été de réunir plusieurs milliers de pauvres ouvriers dans les villes de la Confédération, il voudrait nous faire croire, dis-je, que ni lui ni son gouvernement ne sont responsables du fait que ces pauvres gens sont jetés sur le pavé ou obligés de travailler pour des demi-gages, comme cela arrive toujours dans ces cas, lorsque le commerce languit. Je prétends, M. l'Orateur, que l'honorable ministre est responsable de cet état de choses. Je prétends que le résultat immédiat de sa politique a été de réunir ces hommes et de les laisser dans une position telle, que le plus léger revers peut les exposer au besoin et les mettre dans la nécessité de se faire supporter par la société. Je prétends qu'il est responsable de cet état de choses, et puisque nous en sommes sur ce sujet de la protection, je dirai que l'honorable ministre, s'il est réellement et sincèrement l'avocat de ce système, aurait dû prendre beaucoup plus de peines et beaucoup plus de soins qu'il en a pris pour étendre la protection, non-seulement au riche fabricant, mais aux ouvriers qu'il emploie. Je dis que la ligne de conduite qu'il a suivie relativement à l'acte des manufactures, indique, seule, le peu de soin qu'il a pris du pauvre employé quand les intérêts de ce dernier se sont trouvés en conflit avec ceux du riche patron. Il avait l'expérience de ce qu'avaient fait les Etats-Unis et l'Angleterre; il avait, pour se guider, le rapport de ses propres commissaires. Il savait parfaitement que plusieurs des personnes employées dans les fabriques n'étaient pas traitées convenablement et qu'elles le seront toujours, à moins que le gouvernement ne prennent des moyens pour que les femmes et les enfants, au moins, ne soient pas forcés de travailler au delà de leurs forces. Cependant, cinq ans après l'adoption de sa politique, il n'a pas condescendu à présenter ni à permettre la première lecture du bill relatif aux fabriques et destiné à protéger ces pauvres créatures. En outre, je dis que ces ouvriers ont de bonnes raisons de se plaindre de la politique du gouvernement, qui amène ici, aux frais du public, et qui encourage à venir ici des gens qui leur feront concurrence. Si vous voulez avoir la protection, ayez-la complètement; protégez l'ouvrier, qui a tout autant besoin de protection que le patron; ne permettez pas que ses gages soient rognés et qu'on lui amène ici, aux frais du public, des concurrents qui travailleront pour un salaire moins élevé que celui que reçoivent ceux qui travaillent dans les fabriques subventionnées de la Confédération.

L'honorable monsieur a parlé un peu longuement de l'état des industries qui reçoivent une protection spéciale. Je croyais qu'il se rappellerait ce que nous lui faisons remarquer, il y a longtemps, quand nous disions que plus vous protégez des industries particulières, plus vous augmentiez les avantages accordés à des hommes qui, pour ainsi dire, sont sur le terrain et dirigent ces industries pour le moment; mais, le fait que vous accordez à ces hommes des avantages excessifs, a pour résultat inévitable de faire

placer beaucoup plus de capitaux qu'il est nécessaire d'en avoir, et, en définitive, cela amène toujours la surproduction et la crise, et partant, cela fait tort aux ouvriers et aux patrons. L'honorable monsieur a augmenté le mal. Il est très vrai que quand bien même vous auriez le monde entier pour marché, des crises peuvent se produire à certaines époques; mais si vous cherchez à encourager la production par des moyens artificiels, dans une société peu nombreuse, il y aura certainement des désastres qui, peut-être, auront lieu très prochainement, comme cela arrive aujourd'hui.

Je répète que, dans tout cela, l'honorable monsieur a causé des torts considérables à la grande masse des fabricants eux-mêmes; je répète que les fabricants du Canada éprouvent des torts quand le capital est détruit ou qu'il reste improductif; et ils éprouvent des torts encore plus considérables quand la grande masse du peuple, qui compose leur clientèle, est appauvrie. Ces deux résultats sont dus à la politique de l'honorable monsieur.

Je remarque qu'en la circonstance actuelle, l'honorable monsieur a fait beaucoup de bruit à propos du magnifique excédant qu'il a à sa disposition. Mais il m'est impossible de partager entièrement son opinion, même au sujet de ce qu'il a dit sur cette question. Il a prétendu que, l'année dernière, il avait réalisé \$7,000,000 par l'augmentation du revenu ordinaire sur les dépenses, et \$1,000,000 d'excédant additionnel par la vente des terres du Nord-Ouest; mais je ne sache pas que l'honorable monsieur ait dit un seul mot du montant de \$600,000, ou à peu près, qu'il a dépensé et porté au compte du capital pour arpentages faits au Nord-Ouest, relativement à ces mêmes terres.

Si, d'un côté, il prétend qu'il a \$1,000,000 d'excédant additionnel, bien que ce montant appartienne réellement au compte du capital, d'un autre côté, il devrait assurément déduire les \$600,000 qui sont portés au compte du capital pour l'avantage de ces mêmes terres, dont une partie a été vendue. Il peut se faire que les calculs de l'honorable monsieur soient ou ne soient pas exacts en ce qui concerne l'excédant probable de la fin de l'année, mais il est évident que, puisque l'année dernière il avait un excédant de bien près de \$4,957,000 le 20 février, il a aujourd'hui un excédant apparent de \$930,000, et rien de plus. Si, pendant les quelques mois qui vont suivre, les choses se passent comme elles se passeront, si les apparences ne nous trompent pas, il est douteux, pour ne pas dire plus, que l'honorable monsieur ait un excédant. Il est peut-être aussi bien qu'il n'en ait pas. Il est évident que les excédants de l'honorable monsieur l'ont porté à faire des dépenses très inutiles et à encourir des responsabilités excessives. Je signale ce fait à la Chambre, parce qu'il est bon qu'elle comprenne que le revenu a diminué d'une façon sérieuse, et que les dépenses ont augmenté considérablement pendant les six ou sept mois qui viennent de s'écouler, seule période dont nous puissions parler avec certitude.

Je vais maintenant traiter une question de la plus grande importance et sur laquelle, en différentes circonstances, le gouvernement a attiré l'attention. C'est une question à propos de laquelle nos autorités et celles des Etats-Unis sont loin de s'accorder. Je serais peut-être justifiable de dire que nous pourrions opposer une exception aux ministres, au moins à quelques-uns d'entre eux, lorsqu'ils veulent révoquer en doute l'autorité des données statistiques des Etats-Unis, car ils en ont toujours fait usage contre nous—et cela avec sévérité—lorsque nous étions à leur place, mais je ne regarde pas cette question comme très importante. Ce que je considère comme très important, c'est de m'assurer des faits réels qui se rapportent à la question; et je me propose de le faire, non en consultant les données statistiques américaines, mais les chiffres de notre recensement et les rapports de nos différentes municipalités. J'ai dit qu'une des causes qui avaient amené l'état de souffrance de ce pays était due, d'après moi, au fait qu'il y avait eu réellement une émigra-

tion considérable dans différentes parties de la Confédération. Or, il est impossible que nous constatons, d'une façon certaine, tous les faits qui se rapportent à chaque province, mais nous le pouvons, en tout cas—et cela à un haut degré—en ce qui concerne la province d'Ontario, et je me propose de le faire. Nous avons adopté, dans cette province, un système assez parfait pour la préparation des rapports des municipalités. D'après ces rapports, lorsqu'ils sont convenablement vérifiés, nous voyons que, bien qu'il nous soit impossible, à une époque quelconque, de préciser d'une façon absolument exacte le chiffre de la population, nous pouvons toujours dire, avec beaucoup d'exactitude, quelle est l'augmentation ou la diminution, pourvu que nous fassions une vérification convenable, en ne prenant pas seulement le nombre des personnes qui, d'après l'enregistrement que l'on fait de leurs noms, sont en âge de fréquenter les écoles, mais encore le nombre de ceux qui les fréquentent réellement.

Au risque d'ennuyer la Chambre, j'attirerai son attention sur les données statistiques dignes de remarque que le gouvernement d'Ontario a présentées à ce sujet. En 1878, nous voyons qu'il y avait, dans Ontario, 492,360 enfants, entre cinq et seize ans; en 1879, 492,424; en 1880, il y en avait 489,924; en 1881, 484,214; en 1882, 483,817; et en 1883, à peu près le même nombre. Nous voyons qu'en 1878, d'après les rapports, il y avait 467,433 enfants qui fréquentaient réellement les écoles; en 1879, 467,845; en 1880, 464,395; en 1881, 459,826; en 1882, 457,178. Or, j'attire l'attention sérieuse de la Chambre sur le fait que, comme je l'ai déjà dit, je ne prétends pas que ces chiffres soient absolument exacts, mais je prétends qu'ils le sont d'une façon relative. Il est impossible de supposer que plusieurs milliers de répartiteurs, dont la moitié est probablement composée de partisans de l'honorable ministre, aient, pendant ces quatre ou cinq ans, délibérément conspiré pour préparer de faux rapports, et partant, nous sommes justifiables de supposer que ces rapports sont relativement exacts. Que prouvent-ils? Ils prouvent que d'après le dénombrement que l'on a fait des enfants de cet âge, dénombrement qui a nécessité une vérification, la population qui fréquente les écoles d'Ontario a diminué de 10,870, de 1879 à 1882.

C'est une question très sérieuse, M. l'Orateur. Ici, nous constatons tout d'abord une perte positive, absolue de ce côté. Nous avons, outre cela, la perte de l'accroissement naturel de la population, laquelle est considérable, et que je calculerai. Nous avons aussi le déplacement causé par l'immigration; qu'il soit considérable ou peu important, il est cependant tout à fait évident que la population ayant diminuée, tous ceux qui sont arrivés comme immigrants ont été absorbés et n'ont pu compenser la perte. Or, M. l'Orateur, nous allons voir quel a été le mouvement de la population pendant ces cinq années. Je vois que l'accroissement naturel d'Ontario, qui avait une population de près de 2,000,000, d'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir, a dû être d'au moins 40,000 par année. On ne peut faire qu'une estimation de ce que peut être l'immigration en cette province; mais si les données statistiques qui nous ont été fournies par le département de l'agriculture sont fondées, il a dû arriver, chaque année, dans cette province pendant cette période, au moins 20,000 immigrants. De sorte que, si vous ajoutez tout d'abord la perte positive, évidente, telle que prouvée par les registres des écoles, à la perte de l'accroissement naturel et à la perte causée par le déplacement amené par le nombre d'immigrants arrivés tous les ans, vous verrez qu'en 1879, nous avons perdu environ 52,000, en 1880, nous en avons perdu 80,000, en 1881, autant, en 1882, je suis heureux de le dire, nous en avons perdu un plus petit nombre, c'est-à-dire environ 62,000, et probablement, d'après ce que nous pouvons voir aujourd'hui, nous en avons perdu environ 60,000 en 1883. En faisant cette addition, M. l'Orateur, nous constatons une perte totale, pour Ontario, pen-

Sir RICHARD CARTWRIGHT

nant ces cinq années, d'environ 334,000, car tout le monde, je pense, admettra que si la population qui fréquente les écoles a naturellement diminué de 10,000, la population totale, dont celle qui fréquente les écoles forme un quart, doit aussi avoir diminué quatre fois autant.

Or, il est parfaitement vrai qu'une partie considérable de ces gens sont allés au Manitoba. En examinant les rapports présentés par le ministre de l'agriculture, je vois que, jusqu'au mois d'avril 1881, il y avait, au Manitoba et dans le Nord-Ouest, 19,000 personnes nées dans Ontario; d'après les mêmes rapports, je vois qu'en 1881, il semble que 18,000 personnes ont émigré d'Ontario, bien que, naturellement, cela comprenne trois mois antérieurs au 1er d'avril, et partant un nombre trop considérable; en 1882, 32,000—je prends ses propres données statistiques—et, en 1883, environ 25,000, croyons-nous; en tout, on ne peut pas calculer que 100,000 de ces gens ont quitté Ontario pour aller s'établir au Manitoba et au Nord-Ouest.

Or, je ne parle qu'en ce qui concerne Ontario. Je ne prétends pas parler du dépeuplement, s'il y en a, de la province de Québec ou des provinces maritimes; mais peut-être que l'honorable ministre des travaux publics, qui a déjà déclaré que c'était une question de la plus grande importance de rapatrier ses compatriotes, pourrait nous dire un mot du dépeuplement de la province de Québec. J'ai entendu un député—je ne sais pas s'il est dans la Chambre ou non—j'ai entendu, dis-je, un député, celui de Bagot (M. Dupont) déclarer, il y a quelques soirs, qu'il croyait que 500,000 ou 600,000 personnes avaient quitté la province de Québec pour aller aux Etats-Unis. Je suis disposé à croire que c'est là une estimation trop considérable; mais, si nous devons croire cet honorable député, si nous devons croire le ministre des travaux publics, si nous devons croire les dignitaires ecclésiastiques qui ont fait des commentaires sur cette question dans leurs lettres pastorales, il y a eu, aussi, dans la province de Québec, un dépeuplement sérieux.

Que pourraient dire nos amis des provinces maritimes? Que pourraient dire les députés du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse? Croient-ils ou ne croient-ils pas que plusieurs de leurs compatriotes ont quitté ces provinces pendant quelques années qui viennent de s'écouler? A eux de parler. Je ne parle que de ce que je connais; je ne parle que de ce j'ai lieu de croire fondé; je ne m'occupe pas des données statistiques étrangères; je me base exclusivement sur nos propres recensements et sur les états des municipalités et des écoles de la province d'Ontario. Or, M. l'Orateur, ce sont des accessoires qui prouvent ce fait; ce sont des preuves qu'il est difficile pour nous de dédaigner.

J'ai ici un rapport de près de 200 villes et villages d'Ontario. Il est parfaitement connu que, pendant les dix dernières années, nos villes et nos villages ont fait, en règle générale, beaucoup plus de progrès que les districts ruraux où ils sont situés. Tous ceux qui examinent le recensement savent cela.

Maintenant, que démontrent ces rapports? Ils se rapportent à plus de cinq ans, depuis 1878-79 jusqu'à 1883. Ils démontrent ces faits très remarquables que, sur 118 villages, dans Ontario, ayant, en moyenne, une population d'environ 1,000 âmes, qui n'ont fait aucun progrès ou ont rétrogradé, et qu'en ce qui concerne le reste, plusieurs n'ont pas augmenté autant qu'on serait porté à le croire d'après l'accroissement naturel.

Sur soixante et quatre villes, ayant une population moyenne de 3,000, quarante et une ont été stationnaires ou ont rétrogradé, et plusieurs autres n'ont pas augmenté autant qu'on serait porté à le croire si nous considérons l'accroissement naturel. Il nous est tout à fait impossible de ne pas tenir compte de faits tangibles et patents comme ceux-ci, faits que tous ceux qui veulent examiner les données statistiques des municipalités d'Ontario peuvent constater pour leur propre information, comme je l'ai fait moi-même.

Mais je vais donner en particulier un ou deux exemples qui produiront sur la Chambre plus d'impression que ces faits généraux. L'autre jour, désirant constater autant que je le pouvais les faits qui se rapportent à cette question, je me suis adressé au maire de la ville de Goderich, chef lieu de la division que représente mon honorable ami qui siège en arrière de moi.

En 1871, d'après le recensement, cette ville avait une population de 3,954 ; en 1878, d'après les données statistiques de la municipalité, cette population était portée à 4,663 ; d'après les dernières données statistiques pour 1883, qui m'ont été fournies par le maire de cette ville, elle avait été réduite en cinq ans de 4,663 à 3,818.

Je prétends, M. l'Orateur, que c'est là une question sérieuse. Le comté que vous représentez pourrait fournir un autre exemple. En 1871, le comté de Frontenac, d'après le recensement, contenait 16,300 habitants ; l'accroissement naturel aurait dû porter ce chiffre à 20,000 âmes, cependant, le dernier recensement démontre qu'au lieu d'être de 20,000 âmes, la population de Frontenac était de 14,993. Au lieu d'augmenter de 3,000 âmes, comme elle aurait dû augmenter, la population de ce comté a diminué d'environ 1,400 âmes.

Pour avoir une preuve plus certaine, j'ai fait faire un relevé exact du nombre des enfants qui fréquentent les écoles dans huit paroisses du comté de mon ami et du mien ; et je demande encore l'indulgence de la Chambre, car c'est une question de la plus haute importance. J'ai constaté que pendant l'espace de six ans, le nombre des enfants qui fréquentent les écoles dans les huit paroisses était diminué comme suit : Commencant à 10,180, il est descendu à 9,600, 9,400, 9,200, 8,600, et finalement à 7,570. Il est possible, cependant, que je fasse erreur, et laissez-moi dire qu'en cette occasion je serais très heureux si on me démontrait que je suis dans l'erreur.

Je serais heureux si l'honorable ministre des finances ou quelqu'un de ses amis me démontrait que les chiffres que je viens de citer sont erronés, en quoi et comment. Autant que je puis voir, ces données doivent être respectées, si elles ont été recueillies avec soin. Je ne prétends pas que ces chiffres sont d'une exactitude absolue, mais ils sont d'une exactitude relative.

M. POPE: Non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cependant je garderai mon opinion jusqu'à ce qu'on me donne de meilleurs arguments que ceux qui ont été publiés par mon honorable ami ou tout autre député. Il peut y avoir des arguments qu'on n'a pas encore donnés ; je suis susceptible de conviction et il me fera plaisir de les entendre.

A présent, je désire attiré l'attention sur certains faits qui se rapportent à l'immigration en ce pays. Nous avons entendu les honorables messieurs déclarer qu'ils ont attiré ici cette année, ils ont dit, je crois, 130,000 âmes, 112,000 l'année précédent, et 47,000 l'année avant.

M. l'Orateur, ces personnes ont pu venir au Canada. Si elles sont venues, le déplacement de la population dans Ontario a été encore plus considérable que je le supposais, mais je vais démontrer à l'instant que si elles sont réellement venues au Canada avec l'intention de s'y établir, il est, pour dire le moins, bien douteux qu'elles y soient restées.

Nous n'avons aucune preuve certaine de ce que sont devenus ces hommes depuis notre dernier recensement ; mais nous avons une preuve passablement convainquante de ce que sont devenus les émigrants arrivés au Canada pendant la décade de 1871 à 1881. En examinant le recensement, je trouve que la population née à l'étranger en 1881 était de 609,000 ; je trouve qu'en 1881, la population née à l'étranger, était dans Ontario de 429,000, pendant qu'elle était de 442,000 en 1871. Je trouve que dans les quatre anciennes provinces, en 1871, la population née à l'étranger était de 593,000 ; en 1881, dans les quatre mêmes provinces,

elle était de 566,000. Maintenant, M. l'Orateur, j'attire l'attention sur ces faits. D'après nos rapports sur l'émigration, 342,575 personnes se sont établies au Canada, comme disent ces rapports, entre 1871 et 1881.

J'accorderai pour les décès une marge aussi large qu'on puisse désirer ; j'accorderai pour les décès, disons 120,000 ; et quel est le résultat. Nous trouvons M. l'Orateur, que si ces 342,000 personnes s'étaient établies ici, nous devrions avoir au moins 222,000 personnes nées à l'étranger, dans la Confédération, dans les quatre anciennes provinces, en 1881 ; au lieu de cela nous en avons 27,000 de moins ; il s'en suit donc, sans qu'il soit possible de le nier, d'après la statistique du département de l'agriculture, que sur les 342,000 personnes qu'on dit être venues pour s'établir au Canada, pas plus de 90,000 y sont demeurées. Je crois que nous arriverions au même résultat au sujet des 112,000 ou 130,000 que l'honorable monsieur affirme être venues au Canada dernièrement.

A présent, voici une question très sérieuse ; je dis que cette perte pour nous est considérable à l'extrême. Il est presque impossible de se faire une idée de la valeur des émigrants qui quittent le Canada. D'abord, la grande partie de ceux qui nous abandonnent sont des hommes dans la force de l'âge, comme on peut le voir en examinant un train ordinaire qui part du Canada.

En second lieu, et c'est surtout le cas dans Ontario, presque tous ceux qui partent du Canada pour aller se fixer ailleurs, possèdent un capital considérable. Je crois que si on prenait une juste moyenne, on trouverait que la somme que chacun d'eux emporte en argent ou en valeur est plus près de \$2,000 que de \$1,000. Je sais que dans les quelques cas que je me suis donné le trouble d'étudier personnellement, j'ai été étonné de voir la quantité énorme de capital qui sort du Canada pour aller chercher des placements ailleurs. Ainsi, qu'elle est la valeur de ces hommes comparée à celle des émigrants ordinaires ? Je n'ai pas de préjugés contre les émigrants. Nous pouvons souhaiter la bienvenue à tout émigrant honnête et industrieux, bien que nous ne désirons pas attirer ceux qui ne sont pas décidés à améliorer leur position ; mais, M. l'Orateur, je dis sans aucun esprit de préjugé, qu'un cultivateur d'Ontario, un cultivateur canadien, possédant un capital raisonnable, vaut soit comme contribuable ou comme producteur, une demi-douzaine de n'importe quels émigrants qui pourraient venir dans le pays. Je ne veux pas assigner un prix à mes compatriotes, bien que les Américains soient dans l'habitude de dire que tout émigrant bien constitué qui arrive vaut \$1,000 au pays. Je décline d'évaluer mes frères à tant par tête. Mais je maintiens que ces hommes qui abandonnent le Canada ainsi, emportent avec eux et nous enlèvent un des éléments les plus importants de la richesse publique et une énorme partie du capital du Canada. Et ces honorables messieurs veulent s'arroger le droit de dire qu'ils sont les seuls amis du Canada. Leur politique, nous disent-ils, est "le Canada pour les Canadiens."

Quels sont les faits révélés par le recensement des Etats-Unis en 1881 ? Ils démontrent qu'il y avait alors 700,000 Canadiens dans les Etats-Unis, et je crois que si le recensement était fait aujourd'hui, il ferait voir que le nombre des Canadiens aux Etats-Unis est plus près de 1,000,000 que de 700,000. Il n'est pas étonnant que la population du Dakota ait une haute opinion du premier ministre et qu'elle aime à dire que le Dakota n'a pas besoin d'agents d'émigration tant que le premier ministre actuel aura le contrôle des affaires de la Confédération. Je ne suis pas disposé à nier que cela dure depuis longtemps, mais je crois que cette plaie a augmenté avec une rapidité alarmante depuis que l'honorable monsieur est au pouvoir et a inauguré sa politique actuelle. Notre propre recensement, comme je l'ai fait voir, prouve d'une manière concluante que, d'abord que les émigrants étrangers qui viennent ici n'y demeurent pas, et ensuite que l'augmentation de notre population égale à peine l'accroisse-

ment naturel auquel nous avons droit de prétendre. De plus, ce qui est vrai pour Ontario est vrai aussi pour les États de la Nouvelle-Angleterre—je ne veux aucunement déguiser les faits—et c'est vrai aussi, dans une grande mesure, pour l'État de New-York. Mais il y a cette différence très importante : quant un citoyen de la Nouvelle Angleterre ou un new-yorkais abandonne la demeure de ses parents pour aller dans l'ouest, il ne cesse pas d'être un citoyen américain et de contribuer à la richesse et à l'importance de son pays. Mais lorsque quelques-uns des nôtres abandonnent les anciennes provinces, je suis peiné de le dire, le plus grand nombre ne se cherche pas une demeure dans la Confédération, mais il va grossir la richesse, l'importance et la force des États-Unis.

Il y a quelques semaines je parlais avec un homme très intelligent, le rédacteur d'un journal important de la partie ouest du Canada, et je lui ai demandé de voir la liste de ses abonnés afin de savoir combien il avait d'abonnés dans les États-Unis. Après quelques recherches il me fit voir qu'il possédait 300 abonnés qui étaient autrefois des habitants du Canada, mais qui étaient allés demeurer aux États-Unis depuis les deux ou trois dernières années.

M. SPROULE : Veuillez nommer le journal.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le nom du journal est l'*Expositor*, de Seaforth, et si l'honorable monsieur désire aller voir le rédacteur, il n'y a aucun doute qu'il pourra voir cette liste. Je ne nie pas que cette soustraction de capitaux est contrebalancée jusqu'à un certain point. Il est vrai que nous avons une compensation dans les immigrants qui nous arrivent et le capital qu'ils apportent, mais cet échange est tout à fait à notre désavantage. Nous donnons ce que nous avons de mieux, la crème de notre population, et ce n'est pas ce qu'il y a de mieux, ce n'est pas une population choisie qui vient ici. S'il est vrai que sur les 312,000 qui sont venus dans le pays pendant la dernière décade, 90,000 au plus sont restés ici—je ne vois rien pour contredire les chiffres tirés du recensement et des rapports faits au département de l'agriculture—si cela est vrai, quelle mauvaise politique pour nous d'amener ces gens ici, de leur payer leur voyage, pour qu'ils partent ensuite du Canada et aillent dire qu'ils n'y pourraient vivre et ont dû aller ailleurs. Je prétends que tout notre système d'émigration devrait être remanié, de fond en comble, et je crois qu'il serait préférable d'adopter le système des États-Unis. Répandez des renseignements si vous voulez, mais n'amenez pas ici des gens qui viendront faire concurrence à nos propres habitants et qui, pour les trois quarts, finiront par passer aux États-Unis et écriront à leurs parents et amis en Angleterre qu'ils ont fait l'essai du Canada, mais qu'ils n'ont pu y gagner leur vie.

Tout cela était déjà bien regrettable autrefois, mais il y avait une excuse dans le passé. Nous n'avions pas alors à notre disposition une grande quantité de terrains sur lesquels ces gens pouvaient s'établir. Aujourd'hui, ce mal est tout à fait inexcusable. Il y a quelques années, une occasion inappréciable fut offerte au gouvernement du Canada. C'était une de ces grandes occasions qui ne se présentent qu'une fois dans un siècle, et je pourrais dire qu'une fois dans l'existence d'une nation. C'était une occasion offerte à ces honorables messieurs, par laquelle ils auraient pu se faire pardonner toutes leurs autres fautes et leurs autres erreurs.

Je n'ai jamais prétendu que la politique fiscale d'une nation fût plus qu'un facteur dans la prospérité du pays. J'admets franchement qu'on a déjà vu une administration prudente et économique marcher de pair avec un système financier très mauvais. J'admets qu'il est possible que nous ayons une excellente politique concernant nos terres et un mauvais système fiscal.

Ces honorables messieurs, il y a quelques années, sont arrivés au pouvoir pour trouver tout préparé. Grâce à la Sir RICHARD CARTWRIGHT.

patient persévérance de mon honorable ami à mes côtés, (M. Mackenzie) pendant cinq ans, une des grandes avenues du Nord-Ouest était entièrement ouverte. Grâce—je dois lui rendre cette justice—à l'esprit d'entreprise et à l'énergie de la compagnie du chemin de fer Saint-Paul et Manitoba, une autre avenue était aussi ouverte depuis quelque temps. Ce magnifique pays était pratiquement à leur disposition. Le peuple du Canada, surtout celui d'Ontario, était désireux d'aller là. Toutes les énergies concentrées pendant plusieurs années cherchaient un débouché. Tous ceux qui connaissent notre peuple savent que depuis plusieurs années nous étions à la recherche d'un champ comme celui du Nord-Ouest pour y déployer notre énergie et nos capitaux. Les hommes étaient prêts. L'argent était prêt. Le capital étranger était prêt à venir aider le nôtre dans une mesure raisonnable. En fait, tout ce qu'il y avait à faire c'était de laisser ce pays tranquille et de laisser le peuple le développer. Les ministres n'ont pas pu même faire cela.

Les meilleurs colons du monde affluaient vers le Manitoba. Jamais, dans ma vie, je n'ai vu d'hommes plus en état et mieux disposés à développer les ressources d'un pays que les colons qui parlaient d'Ontario pour le Manitoba, dans les premiers temps de l'administration actuelle. Je dis que ces honorables messieurs ont tout fait de propos délibéré pour tout détruire. Cela était mal si cela a été fait par ignorance; si cela est dû à toute autre cause c'est un inique abus de confiance. Qu'est-ce qu'il fallait au Nord-Ouest? Il fallait trois choses. D'abord, le peuple avait besoin de terres à bon marché, deuxièmement de marchandises à bon marché, et en dernier lieu, et par-dessus tout, de moyens de transport économiques et abondants. Comment les honorables messieurs ont-ils pourvu à ces besoins? Les honorables députés ne savent-ils pas qu'on a mis sur le chemin des colons tous les obstacles rochers que peuvent suggérer de mauvais règlements au sujet des terres? De grandes étendues de terrains ont été fermées aux colons—exactement les endroits où les colons voulaient aller. Le gouvernement a manqué à ses promesses envers eux de toutes les manières possibles. Leurs capitaux restreints ont été diminués par des impôts excessifs, et on leur a enlevé toute possibilité d'obtenir des moyens de transport économiques, bien qu'ils fussent disposés à les créer à leurs propres frais.

Il y avait deux politiques à suivre. La première était de construire un chemin du gouvernement, de le mettre en exploitation à bon marché pour les premières années, de manière à ne lui faire payer que les dépenses, et adopter une politique libérale au sujet des embranchements, une politique dans le genre de celle que proposait l'honorable député de Bothwell (M. Mills), et qui aurait contribué énormément au développement du Nord-Ouest tout entier si elle eût été mise en vigueur par ces honorables messieurs ou par l'administration précédente. Ensuite il y avait un autre système : accorder la plus grande facilité de concurrence, comme c'était le droit du peuple du Nord-Ouest, si le gouvernement ne jugeait pas à propos de construire le chemin et de l'exploiter de la manière que je viens de décrire. Qu'a-t-il fait? Il a défendu toute concurrence. Et dès que la ligne du gouvernement fut terminée, elle fut livrée à une compagnie privée; non-seulement il l'a livrée, mais il a renoncé à tout contrôle sur cette ligne. Jamais une injustice si grande n'a été imposée à un peuple libre, que lorsque le gouvernement et le parlement du Canada a ainsi violé les droits les plus évidents du peuple du Nord-Ouest. Je dis de plus que jamais on a, comme dans cette occasion, sacrifié la fin aux moyens. De quelle utilité est pour nous le chemin de fer canadien du Pacifique? Pourquoi nous imposer une dette de \$100,000,000 pour la construire, si ce n'est pour offrir des demeures aux centaines de milles compatriotes qui nous les demandent? Ce que les honorables messieurs de l'autre côté ont fait, çà été de priver ces personnes de la chance de s'établir, de leur enlever tout désir d'aller dans ce pays. Et le second résultat

a été encore plus important, peut-être. Jeme rappelle bien la situation du pays en 1880.

A cette époque on agitait toutes sortes de projets de chemins de fer, et il y avait ceci de remarquable à ce sujet. Dans l'ancien Canada il n'est pas facile d'imaginer des chemins de fer qui rapporteraient des profits avant un grand nombre d'années. Bien souvent le pays traversé est d'une qualité inférieure et n'offre pas de chance de colonisation immédiate.

Mais dans le Nord-Ouest, il était presque impossible pour un homme d'un jugement ordinaire de concevoir un chemin de fer qui, suivant toutes les probabilités humaines, n'aurait pas attiré un nombre considérable de colons, et n'aurait pas offert une source raisonnable de profits aux promoteurs de l'entreprise, dans un court délai. Comme je l'ai déjà dit, il est impossible d'imaginer une meilleure classe de colons que ceux qui partaient en foule d'Ontario.

Les capitalistes du dehors étaient tous prêts à offrir leur coopération; et de plus, des embranchements comme ceux que proposait l'honorable député de Bothwell, lorsqu'il était ministre de l'intérieur, auraient été le meilleur de tous les systèmes de colonisation. Les compagnies n'auraient pas eu, et l'honorable député ne proposait pas de leur donner un contrôle absolu sur les terrains.

Ces terrains seraient de meurés sous le contrôle du gouvernement et n'auraient profité aux compagnies que lorsqu'elles y auraient établis des colons. Mais tous ces projets ont été paralysés par la loi. On enleva le droit de construire ces embranchements. Et quel a été le résultat? L'arrivée des colons de première qualité fut de suite arrêtée. Ils ne voulaient pas aller dans un pays où leurs droits étaient foulés aux pieds de cette manière. Le capital qui était prêt à concourir au développement de ce pays, ce capital que les propriétaires auraient été trop heureux de placer de cette manière, se trouvant ainsi détourné de son cours naturel, se dirigea ailleurs, et il y a eu des scènes au Manitoba et dans le Nord-Ouest qui n'ont pas eu de pendant depuis le temps de la grande duperie des mers du Sud.

Bien plus, tous les embranchements qui auraient pu être et qui auraient été construits furent complètement abandonnés. Personne ne pouvait entreprendre de construire un chemin de fer en présence des conditions dans lesquelles la compagnie du chemin de fer canadien construisait sa ligne. Tout le pays fut plongé dans un état de mécontentement dont les honorables messieurs de l'autre côté n'ont pas encore entendu le dernier mot.

A présent, M. l'Orateur, si le gouvernement avait agi autrement, s'il avait agi sagement et prudemment, s'il avait permis au peuple de faire ce qu'il était disposé à faire, aujourd'hui, au lieu d'avoir une insignifiante population de 150,000 ou environ, disséminées le long d'un chemin de fer de 1,000 milles, nous aurions d'après toutes les probabilités humaines, 500,000 colons dans le Manitoba seulement. Nous aurions de 2,000 à 3,000 milles d'embranchements en exploitation, et nous serions en état d'exporter au moins 20,000,000 minots de blé cette année, au lieu de la misérable exportation que nous avons.

Le chemin de fer canadien du Pacifique lui-même aurait eu de beaucoup plus grandes chances de succès que celles qu'il a actuellement. Au lieu d'être une entreprise dispendieuse, hasardée et douteuse, ce chemin, appuyé sur une telle province, aurait été dans une position infiniment supérieure à celle dans laquelle elle se trouve malgré tout l'appui que peuvent lui donner les honorables messieurs. Il n'appartient pas, M. l'Orateur, aux honorables messieurs de dire que j'exagère quand je prétends que nous aurions pu en 1884 ou 1883, exporter de ce pays 20,000,000 de minots de grain.

Le ministre des chemins de fer ne nous a-t-il pas dit lui-même qu'il espérait que les 100,000 colons qui seront bientôt établis dans ce pays, produiraient 600,000,000 de minots de grain? Je ne dirai pas même que cette prétention est extra-

vagante ou exagérée, mais je dis que sans cette imprudente intervention du gouvernement qui a empêché le peuple de s'assurer les communications directes qu'il aurait eues autrement, il est parfaitement certain qu'il y aurait aujourd'hui dans le sud du Manitoba 20,000 personnes qui seraient en état, suivant les probabilités, d'exporter la quantité de grain que j'ai mentionnée. Cela s'est vu ailleurs. Je ne parle pas d'une impossibilité, mais de choses qui ont eu lieu à plusieurs reprises aux États-Unis, à nos côtés. Maintenant, il sera profitable d'examiner comment cela a eu lieu. Je suis peiné de voir que l'honorable premier ministre ne soit pas ici, car, pour une grande partie, je le tiens responsable de cet avortement de nos espérances. Je ne suis certainement pas un adorateur aveugle de l'honorable premier ministre, mais je le connais bien et j'apprécie plusieurs de ses qualités, autant peut-être que tout autre député de l'autre côté.

Je reconnais que l'honorable monsieur est un grand tacticien, un tireur de ficelles de première force; mais je dis que jamais, ni à présent ni dans le passé il ne s'est montré administrateur habile et capable. Permettez-moi de le lui prouver d'après ses propres paroles. Personne n'a été plus violent que lui pour condamner mon honorable ami (M. Mackenzie) parce qu'il entreprit d'agir en même temps comme premier ministre et comme chef d'un département du gouvernement; mais on arrivait au pouvoir il se chargea du département de beaucoup le plus important du gouvernement, en même temps qu'il entreprenait d'agir comme premier ministre.

Il peut avoir fait son devoir comme premier ministre, mais pour prouver qu'il ne s'est pas occupé des affaires de son département, il n'y a qu'à prendre ses propres déclarations devant la Chambre lorsqu'il voulait faire adopter les estimations. Et dans cette propre ville, m'informe-t-on, il y a quelques mois, étant interrogé sous serment, il déclara que bien qu'il fût assermenté comme ministre de l'intérieur, il ne connaissait rien du fonctionnement de la ligne la plus importante de son département.

Je suis heureux de voir que depuis cette déclaration, il a cessé d'occuper ce poste, car malgré tout ce qu'un homme puisse être, quels que soient ses talents, je dis qu'il ne peut pas agir comme ministre de l'intérieur à moins qu'il n'ait déjà, ou prit les moyens d'acquiescer en entrant en charge, une connaissance intime et personnelle de ce pays. Je dis que c'est un grand malheur pour le Canada et probablement pour les honorables messieurs de l'autre côté, que l'honorable monsieur ait jugé à propos de conserver si longtemps le poste de ministre de l'intérieur.

Un mot maintenant, M. l'Orateur, au sujet des demandes de la population du Nord-Ouest. Je suis avec elle de tout cœur; je dis que ses demandes sont justes; je dis qu'il est de la plus haute importance qu'elles soient accordées sans retard. Comme je l'ai déjà fait, j'avertis le gouvernement, et autant que possible j'avertis le peuple du Canada que si on n'accorde pas ces justes demandes, il ne faudra s'en prendre qu'à nous, si un jour—qui ne viendra jamais, je l'espère—le Canada vient à perdre le Nord-Ouest, que nous décourageons avec tant de persistance. Je repousse complètement l'idée que le peuple du Nord-Ouest doive de la reconnaissance ou des remerciements au peuple ou au gouvernement du Canada. Au contraire, je dis que le parlement ou le gouvernement du Canada ont le plus gravement opprimé et maltraité le peuple du Nord-Ouest. Il se peut, M. l'Orateur, que le détournement des capitaux de ce pays soit le moindre tort que le Canada ait souffert.

M. WHITE (Cardwell): L'honorable monsieur me permettra-t-il de lui demander quelles sont ces justes demandes du Nord-Ouest?

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je vais le dire à l'honorable monsieur. Je dis que le monopole tyrannique devrait être aboli; qu'on devrait passer des règlements justes et raisonnables pour les terres, et agir d'après ces règlements,

et non pas les changer de jour en jour, d'heure en heure, suivant le caprice d'un ministre qui siège à Ottawa, qui ne connaît rien et ne peut rien connaître des intérêts de ce pays, qui n'a jamais voulu y mettre le pied—je parle de l'ex-ministre de l'intérieur—qui n'a jamais voulu aller aussi à l'ouest que Chicago; qui, je crois, n'a jamais de sa vie mis le pied dans une prairie, ni au Canada, ni ailleurs.

Si les honorables messieurs veulent connaître quelques-unes de ces justes demandes, qu'ils regardent ce que le conseil du Nord-Ouest, dont la plupart des membres sont les créatures de l'honorable premier ministre, dit des réclamations du Nord-Ouest contre le Canada. J'en étais à dire que le détournement des capitaux était le moindre tort, mais ce tort est déjà assez grand. Peu d'entre nous, peut-être, savent combien était répandu et général, surtout dans Ontario, le désir d'acquérir des terrains dans le Nord-Ouest. Je doute que nous puissions trouver un hameau où il n'y a pas plusieurs personnes qui ont de l'argent placé dans le Nord-Ouest. Je me suis donné beaucoup de trouble, à Winnipeg, à Toronto et ailleurs, à faire des recherches pour savoir le montant du capital engagé dans ce pays, et je crois être beaucoup en deçà de la vérité en disant que, d'après toutes les probabilités humaines, plus de \$20,000,000 ont été engagés dans le Nord-Ouest pendant les trois ou quatre dernières années. Je ne dis pas que tout cet argent est perdu, bien qu'il est inactif et improductif, et que de toutes les manières il est actuellement sans profit pour le Canada, et qu'il est une des grandes causes de la tension et du malaise qui existe indéniablement au Canada. J'ajoute que la Chambre ne doit pas croire qu'il est aussi facile de défaire le mal que nous avons fait, que de le faire. Le temps de la semence est passé sans que nous en ayons profité, et il faudra que des années s'écoulent avant que nous soyons dans des conditions de moitié aussi favorables au développement du Nord-Ouest, que celles dans lesquelles nous étions il y a quelques années. L'argent est parti ou engagé sans profit, comme je l'ai dit—les colons sont partis aussi, ce qui est plus grave. Si les honorables messieurs veulent savoir où ces colons sont allés, je puis les mettre sur les traces d'une partie d'entre eux. Qu'ils aillent dans le nord du Dakota, et ils verront que dans toute une section de cet Etat, environ 150 milles de profondeur, la population est aux neuf dixièmes composée de Canadiens, et dont une grande partie, il me fait peine de l'avouer, est allé au Manitoba d'abord et a ensuite traversé la frontière.

A présent, M. l'Orateur, si l'on veut savoir ce que cela comprend, je dirai que ce district dont j'ai parlé égale la moitié de toute la péninsule ouest d'Ontario. Tirez une ligne de Toronto jusqu'au lac Huron, en passant par London, et tout le pays au sud de cette ligne, comprenant vingt-trois des meilleurs comtés du Canada—les comtés d'Essex, Kent, Lambton, Bothwell, Elgin, Norfolk, Middlesex, Welland, Haldimand, Wentworth, Brant, Oxford, Monk, Lincoln, Halton et Peel—et cela égalerait à peine la partie nord du Dakota, qui est maintenant habitée par des Canadiens qui ont cherché des demeures dans le Manitoba et qui, grâce à la politique des honorables messieurs, n'ont pu en trouver. J'ai dit que le Canada avait encore fait une autre perte. L'honorable monsieur, intentionnellement ou non, a contribué grandement, quoiqu'il puisse dire, à la cherté de l'existence dans ce pays.

L'honorable monsieur sait—s'il essaie de faire des retranchements, il le saura bien vite—qu'il est bien difficile pour les nations comme pour les individus qui sont habitués à un certain mode de dépenses de retrancher ces dépenses. Tout homme d'Etat prudent éviterait aujourd'hui, comme on évite le poison, toute législation tendant à augmenter la richesse du petit nombre au dépens et au préjudice du grand nombre.

Je dis qu'il n'y a pas de plus grands dangers, politiquement parlant, qui menacent la société, que l'agglomération d'immenses fortunes dans les mains des particuliers; et si

Sir RICHARD CARTWRIGHT

l'honorable monsieur prête la moindre attention au courant des idées, il sait, ou il devrait savoir, que je dis la vérité. Je dis que cet état de choses produit invariablement la corruption d'un côté et la misère de l'autre. C'est ce qui explique le socialisme. Il y a quelques années, au Canada, si nous n'avions pas de grandes richesses, nous possédions au moins une juste distribution des richesses que nous avions.

La politique de l'honorable monsieur a beaucoup contribué à changer cet état de chose et à rendre ce pays presque semblable aux vieux pays, que tant d'émigrants ont abandonnés pour venir de ce côté-ci de l'Atlantique. L'honorable monsieur ne peut citer aucun exemple de fortunes colossales sans qu'il y ait des pauvretés intenses à l'autre bout de l'échelle. Examinons de quoi les honorables messieurs de l'autre côté peuvent être tenus responsables. Quant à la mauvaise récolte, ils n'en sont pas responsables, en ce sens qu'ils ne pouvaient pas l'empêcher, mais ils en sont responsables en ce sens, que lorsque les mauvaises récoltes s'abattirent sur le pays pendant l'administration de mon honorable ami, ils l'accusèrent d'en être la cause, et ont prétendu qu'ils pourraient faire mieux s'ils étaient au pouvoir. Ils sont responsables des impôts excessifs qui existent; des capitaux engagés sans profits dans des manufactures improductives, du capital qui se perd par l'émigration et qui est considérable, du capital inactif dans le Nord-Ouest, et de l'augmentation générale et considérable du coût de la vie dans le pays. A présent, comment les honorables messieurs se proposent-ils de remédier à tout cela? Dans l'état soumis par l'honorable monsieur, je n'ai découvert aucun remède proposé. Il cherche à se donner crédit de certaines diminutions de taxes qu'il a été obligé de faire. Eh bien! monsieur l'Orateur, si on considère qu'il a imposé pour douze ou quinze millions de taxes de plus par année qu'il n'en fallait, je ne vois pas que nous lui devions beaucoup de remerciements pour cela. Aussi loin que cela va, c'est bien, mais ce n'est en aucune façon tout ce qu'il aurait dû faire et ce qui est exigé par les besoins actuels du pays.

J'ai cru que je pourrais profiter de cette occasion pour parler de l'administration et de la politique de mon honorable ami (M. Mackenzie), plus en détail, mais le temps presse et je dois réserver cela pour une autre occasion. Cependant, je dirai ceci: je suis prêt à démontrer, si les honorables messieurs le désirent, que les déficits qui ont existé pendant l'administration de mon honorable ami,—les déficits de 1876, 1877 et 1878, éaient dus à l'extravagance, à la mauvaise administration délibérée de ses prédécesseurs. Je dis, M. l'Orateur, que nous avons changé en excédants, les déficits qui auraient existé en 1874 et 1875.

Je dis de plus, que ce qui est arrivé par la suite, est dû au fait que les honorables messieurs de l'autre côté ont dédaigné les avertissements de mon honorable ami; et si on excepte la somme consacrée au fonds d'amortissement, ce qui sert en entier, comme l'a dit cette après-midi l'honorable ministre des finances, au rachat de la dette publique, nous étions parvenus, avant de sortir de charge, à rétablir l'équilibre. Je dis de plus que si notre tarif avait été maintenu, il aurait produit un revenu amplement suffisant, dès que le commerce fut repris. Le tarif des honorables messieurs de l'autre côté a complètement failli à créer ce revenu avant cette reprise des affaires, ainsi que le démontrent les rapports de 1879 et 1880.

Je dis de plus, si au lieu de faire des comparaisons entre l'administration de mon honorable ami dans des temps difficiles et leur administration dans des temps prospères, les honorables messieurs de l'autre côté veulent comparer leur administration dans un temps approchant autant que possible de la crise que nous avons eu à traverser, mon honorable ami n'a rien à redouter de cette comparaison avec celle de sir John A. Macdonald, dans les années semblables.

De plus, M. l'Orateur, je dis que si notre politique avait prévalu, les taxes et les dépenses du pays seraient de plu-

siieurs millions de moins qu'elles ne sont aujourd'hui, et les impôts auraient été prélevés d'une manière beaucoup plus équitable. Je répète ce que j'ai déjà dit, si le peuple avait pu, comme nous le lui aurions permis, se prévaloir des grands avantages qu'offrait le Manitoba, cette province contiendrait aujourd'hui un demi-million de colons prospères et satisfaits, au lieu de posséder une poignée de mécontents, comme le savent les honorables messieurs. Je dis qu'il n'y aurait pas eu de monopoles tyranniques; et malgré qu'il y aurait eu un déplacement considérable dans l'Ontario, tous ces colons seraient allés grossir la population de notre propre pays et non celle des États-Unis.

Je ne réclame pas une grande part dans tout cela. Je réclame seulement le droit de dire que les affaires auraient été administrées avec prudence, économie et discrétion; je dis que tout ce qu'on aurait pu faire dans le Manitoba a été fait à maintes reprises dans les États-Unis. Je ne veux pas, comme l'a fait l'honorable monsieur, m'engager sur le terrain des prophéties. Je ne risquerai aucune prédiction; mais je peux rappeler le passé; je peux rappeler le fait qu'en 1873, dans des circonstances à peu près analogues, l'honorable monsieur a cru que nous avions devant nous une longue ère de prospérité; je peux lui rappeler le fait, qu'alors, comme l'an dernier, ces paroles étaient à peine sorties de sa bouche, que la brillante perspective s'était éclipsee.

Maintenant, M. l'Orateur, si l'honorable monsieur a devant lui une période de difficultés commerciales—j'espère qu'il n'aura pas à lutter contre un désastre commercial comme celui qui s'est abattu sur le pays pendant l'administration de mon honorable ami,—je lui demande comment il est préparé à lui faire face. Nos ressources ont été délaapidées, pendant que nos dettes et nos engagements se sont accrues indéfiniment. Il est fort possible, si la politique de l'honorable monsieur est continuée et si nos importations se réduisent au niveau de nos exportations, qu'au lieu d'avoir \$30,000,000 sur lesquels il pourra s'appuyer, il puisse se trouver en présence de \$26,000,000; et cependant il a porté les dépenses à un tel chiffre qu'il n'y a pas de raisons plausibles pour croire qu'elles peuvent être réduites au-dessous de \$30,000,000 ou \$31,000,000.

Maintenant, nous avons non-seulement à considérer cet impôt énorme, mais encore une diminution réelle dans la population de notre plus riche province, et il y a cette différence, dans tous les cas, entre les embarras qui peuvent nous atteindre maintenant et ceux qui nous sont survenus en 1874, quoique dans les deux cas il puisse être vrai que cela était un peu dû à l'extravagance du peuple lui-même; mais davantage je pense à des malheurs inévitables qu'il n'était pas possible de prévoir et d'empêcher; cependant, dans le moment actuel, quand nous n'avons eu à subir aucun désastre d'une importance majeure, nous ne devons accuser que nos imprudences volontaires pour la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Nous ne devons nous en prendre qu'à nos imprudences si les avantages de notre situation ont été prodigués et sont devenus incapables de nous éviter de graves revers.

Maintenant, si j'additionne les pertes que nous avons éprouvées,—et j'éprouve quelque difficulté à le faire,—je crois que la taxation excessive à laquelle l'honorable ministre a assujéti le pays dans le cours des cinq dernières années, a entraîné une perte de pas moins de \$50,000,000; je crois que la concentration de capitaux dans les manufactures a entraîné une perte de pas moins de \$10,000,000, et la concentration de capitaux dans le Nord-Ouest, une perte de pas moins de \$20,000,000. Quant à la perte que nous avons éprouvée par l'écoulement de notre population aux États-Unis et le montant de capitaux sorti du Canada pour fournir de nouvelles demeures aux Canadiens émigrés aux États-Unis, j'avoue que j'hésite quelque peu à en faire le calcul. Je sais que cette perte est très considérable et excède de beaucoup tout ce que nous avons reçu en retour par l'immigration dans ce pays; mais il est presque impossi-

ble pour moi ou pour aucune autre personne d'en calculer maintenant l'étendue. En outre, l'honorable ministre des finances, en nous entraînant comme il l'a fait dans une dépense annuelle de pas moins de \$30,000,000, a injustement et très mal à propos ajouté \$5,000,000 à notre dépense annuelle; je le prierais de capitaliser cette somme à 4 pour 100 et de nous dire quel montant cela représente.

Je ne dirai rien des millions additionnels qui n'ont pas été versés dans le trésor, mais qui ont été payés en subsides à certaines industries du pays. Je ferai seulement allusion aux cent millions en argent et autres subsides qui ont été accordés à une compagnie dans le but de créer un monopole de chemin de fer à travers le Nord-Ouest. Nous ne savons pas si ces \$100,000,000 seront suffisants ou quelles demandes ultérieures nous seront faites. Je n'ai tenu aucun compte des récoltes dernières, qui ont été mauvaises, de la baisse des valeurs monétaires, des pertes que nous avons encourues,—d'après les principes énoncés par l'honorable ministre—par le fait que nos importations l'année dernière ont excédé nos exportations de \$30,000,000 ou \$34,000,000.

Si les honorables messieurs qui siègent à la droite aiment à réunir toutes ces choses ensemble, ils peuvent en faire le calcul d'eux-mêmes; ils peuvent calculer ce qu'a coûté au pays pendant quatre ou cinq années l'administration du gouvernement qu'ils soutiennent.

Quant à moi, je n'hésite pas à dire que, en considérant la chose à tous ses points de vue, je crois que nous aurions fait mieux d'emprunter \$300,000,000 ou \$400,000,000 et de jeter cet argent à la mer ou de l'avoir gaspillé en feux de joie, comme cela a été fait par d'autres nations, que de permettre à ces honorables messieurs de contrôler l'administration de ce pays. Cinq années de leur administration ont fait autant de mal au Canada,—relativement au chiffre de notre population et à nos ressources,—que quatre années de guerre civile n'en ont fait au peuple et au pays qui nous bornent au sud. Mais, si nous pouvons estimer les dommages matériels que nous avons soufferts, comment pourrions-nous nous rendre compte des dommages moraux? En 1878, je prédisais que si le peuple du Canada ramenait ces honorables messieurs au pouvoir il en résulterait trois choses: Premièrement, j'ai dit et je le répète maintenant, qu'en ramenant ces messieurs au pouvoir, ayant l'expérience de ce qu'ils avaient fait, on dégraderait et on démoraliserait l'opinion publique d'un bout du pays à l'autre. J'ai dit en second lieu, qu'avec le système qu'ils se proposaient d'introduire, s'il leur était permis de le faire, ils appauvriraient la grande masse de la nation. J'ai dit en dernier lieu que s'ils étaient ramenés aux affaires, d'après ce qui était arrivé, les restrictions et le contrôle salutaire exercés par le peuple sur le parlement ou le gouvernement lui seraient enlevés, et qu'il n'y aurait plus d'obstacle à l'extravagance et à la corruption qui domineraient plus tard.

Je suis peiné de dire que les plus fâcheux résultats que j'avais prédits se sont réalisés. Nous sommes aujourd'hui en face d'un gouvernement qui peut être qualifié de gouvernement lié à tous les intérêts funestes au Canada. Ce n'est pas, comme son chef l'a dit une fois, un gouvernement trempé jusqu'aux lèvres dans la corruption, mais un gouvernement qui est la corruption incarnée. Qu'avons-nous vu dans l'espace des deux dernières semaines, durant ces jours derniers? Qu'avons-nous vu depuis un an ou deux? Nous avons vu toute la représentation de la grande province à laquelle j'appartiens, si lâchement soumise à un remaniement monstrueux qu'il fut possible à une moitié des électeurs de renvoyer au parlement les deux tiers des représentants; qu'un sixième de la population, à tous égards, fut, en réalité, privé de ses franchises électorales, et cela a été fait en vertu d'un recensement qui en lui-même est une supercherie préméditée et duquel on ne peut affirmer qu'une chose avec certitude: c'est qu'il ne donne pas fidèlement le chiffre de la population du Canada à l'époque où l'on prétend en avoir fait le relevé.

Nous avons vu pire que cela. Nous avons vu des employés civils de ce gouvernement, convaincus de conspiration pour détournement, ou qui, dans tous les cas, furent convaincus de s'être prêtés à des tentatives de ce genre, devant entraîner la perte de centaines et de milliers de piastres à l'Etat, réintégrés dans leurs fonctions et leur conduite défendue devant cette Chambre. Nous avons vu le pouvoir judiciaire prostitué par le fait qu'on a placé sur le banc une personne contre laquelle des poursuites étaient alors pendantes, lesquelles, si elles eussent été fondées, l'eussent rendu tout à fait impropre à présider ce même tribunal devant lequel ces actions avaient été portées.

Nous avons vu des contrats pour de forts montants d'argent obtroyés délibérément en violation de la loi et de façon à justifier l'idée qu'on s'attendait que ceux qui avaient ainsi obtenu ces contrats devaient rendre en retour des services considérables en souscrivant aux fonds secrets destinés à corrompre le corps électoral.

Nous avons vu de grandes étendues de terrains d'une valeur considérable appartenant à l'Etat, vendues pour à peu près un tiers de leur valeur aux plus hauts fonctionnaires du pays, et nous n'entendons pas un mot de réprobation de la part de ces messieurs qui autrefois dénonçaient avec tant de véhémence mon honorable ami (M. Mackenzie) si l'on parvenait à découvrir qu'en quelque circonstance il avait octroyé un contrat à quelqu'un dont la soumission était plus élevée de quelques centaines de dollars que celles d'autres soumissionnaires.

Nous avons vu deux premiers ministres, un du Canada et l'autre de la grande province de Québec, perdre leur siège à cause d'une corruption éhontée pratiquée sous des circonstances qui établissaient que, sinon légalement, du moins moralement, ils agissaient de connivence avec les comptables. Nous avons vu une grande province amenée au bord de sa ruine financière par l'extravagance et la corruption de ceux à qui on avait confié son administration, pour son plus grand malheur et celui de toute la Puissance.

Nous avons vu d'autres provinces à plusieurs reprises dépouillées de leurs droits, droits justes et légaux, par ces mêmes hommes qui apposent leur veto à ces lois passées par les législatures provinciales au moyen de leurs propres déclarations publiques. Nous avons vu un complot délibérément ourdi par le gouvernement fédéral et par des moyens que je ne qualifierai pas comme ils le méritent, tendant à renverser le gouvernement local d'Ontario. Ce complot a échoué comme il devait échouer, et il y a peut-être dans cet insuccès les meilleures raisons d'espérer que le peuple du Canada et le peuple d'Ontario en particulier, commencent à comprendre et à apprécier la manière dont les honorables messieurs conduisent les affaires du gouvernement de ce pays. Nous avons vu l'élite, la fleur de nos concitoyens, forcée de s'exiler par centaines de mille à cause de la politique suivie par ces honorables messieurs. Nous avons vu \$100,000,000 des deniers publics données dans le but de créer un monopole de chemin de fer.

Nous avons vu les taxes du pays augmentées à tel point qu'elles dépassent de beaucoup celles des Etats-Unis aujourd'hui, et sont égales à celles qui furent imposées dans ce pays pour sortir des embarras créés par une grande guerre civile; nous avons vu tout ceci s'accomplir à raison d'une politique financière, dont l'honorable ministre des finances est particulièrement responsable. Et cette politique est imaginée de telle façon qu'elle pèse d'abord le plus sur la classe la plus pauvre de la société, ensuite sur la classe des producteurs, et, par un raffinement de folie consommé,—et ce qui est pire—elle pèse encore plus sur ceux-là même qui s'efforcent aujourd'hui de coloniser, de développer et de mettre en valeur notre Nord-Ouest.

Eh bien, quelque sombre que puisse paraître le tableau, je ne désespère pas de l'avenir. Je tombe d'accord avec l'honorable monsieur sur un point : c'est que les ressources

Sir RICHARD CARTWRIGHT

du pays sont considérables. D'autres pays ont eu à supporter de semblables dommages et y ont survécu, non sans de cruelles souffrances, mais ils y ont survécu. Et je crois que les ressources du Canada sont suffisantes; je crois qu'il y a suffisamment de saine probité et d'habileté chez le peuple, s'il s'y prenait convenablement, pour espérer le retour d'un gouvernement honnête.

Cependant, bien que je ne désespère pas, je ne suis pas trop confiant non plus. Je sais que des torts ont été causés et qu'il faudra des générations pour les réparer. Je sais que l'avenir du pays a été très lourdement engagé, et je ne me laisse pas illusionner par cette maxime d'une philosophie trop facile : que tout doit revenir pour le mieux, de façon ou d'autre. La raison ne nous enseigne pas cela. Il peut se faire que les choses tournent à bien, mais elles n'y tourneront pas d'elles-mêmes; on devra remédier à l'état de choses actuel, et cela ne sera probablement qu'après une lutte longue et pénible.

Il y a plus, M. l'Orateur,—et je le dis avec regret,—mais je dis que le peuple du Canada a délibérément rétrogradé. Je dis que le peuple du Canada n'a pas manifesté, comme peuple, cet amour de sa liberté, cette surveillance jalouse des hommes qui dirigent le pouvoir, qui sont le prix que chaque nation libre doit payer si elle veut être bien gouvernée. Je dis qu'aujourd'hui, au Canada,—disons le à notre honte et à notre discrédit,—la morale publique est péniblement rabaisée et le sentiment public douloureusement affaibli.

Quelques honorables DEPUTÉS: Oh !

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Oui, je le dis et je n'ai pas peur de le dire. Notre devoir est assez simple et nous entendons l'accomplir. Notre devoir est de ne pas reculer devant la nécessité de dire des vérités désagréables, simplement parce que nous nous trouvons inférieurs en nombre dans cette enceinte.

Nous sommes peut-être dans la situation numérique de un à deux; nous sommes dans la position de un à deux, bien que notre nombre ici ne représente pas avec exactitude le nombre de nos adhérents dans le pays. Mais j'ajoute de plus, quelle que soit cette disparité de nombre, tant que nous occuperons des sièges dans cette enceinte, nous ne cesserons de prévenir le peuple de ces dangers, pas plus que nous ne cesserons d'appeler les honorables messieurs de la droite à rendre compte.

M. l'Orateur, ces honorables messieurs ont les rênes du pouvoir; ils peuvent avoir recours à leurs arguments familiers,—ils ne peuvent pas peut-être répondre aux nôtres,—mais ils peuvent passer des lois pour nous chasser de cette enceinte législative. Ils peuvent faire cela, et s'ils aiment à l'essayer de nouveau, ils sont les bienvenus; mais, sans de tels arguments, ils ne parviendront pas à imposer silence aux honorables députés de la gauche; ils ne leur imposeront pas silence par leurs insolentes affirmations qu'ils sont les seuls patriotes et que nous devons être dénoncés parce qu'ils nous plait d'attirer l'attention publique sur des choses palpables, manifestes.

Etait-ce de cette manière que l'honorable ministre des chemins de fer conduisait son opposition, alors qu'il occupait le même siège que j'occupe maintenant? Avait-il peur d'exposer des faits désagréables parce qu'il pensait que cela aurait pu préjudicier aux intérêts du pays? S'il a dissimulé quelque chose, M. l'Orateur, sa dissimulation a été le suprême de l'art, puisque de ce côté-ci de la Chambre, personne ne l'a jamais soupçonné de l'avoir fait. Je regrette infiniment que les choses soient comme elles sont, mais je dis que la situation deviendrait infiniment pire si nous hésitions à faire connaître notre opinion. J'admets qu'on puisse nous vaincre au vote, qu'on puisse nous vaincre par le nombre; mais je dis à mes amis qui siègent à mes côtés que tant qu'ils seront fidèles à leurs convictions, et tant qu'ils auront le courage de les défendre dans cette enceinte et de les défendre ailleurs, le parti libéral peut, ici au Canada,—comme cela s'est vu

ailleurs,—être temporairement défait, mais non anéanti, et que le parti libéral sera certain de triompher à la fin.

M. WHITE (Cardwell): Je propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

Sir HECTOR LANGEVIN: Avant l'ajournement, je désire informer cette honorable Chambre que ce n'est pas l'intention du gouvernement de procéder mardi sur le bill des Franchises.

M. BLAKE: Je présume que ce débat sera probablement continué mardi?

Sir HECTOR LANGEVIN: Oui.

Sir LEONARD TILLEY: Je propose l'ajournement de la Chambre.

Motion adoptée, et (à 11.45 heures p. m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 3 mars 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRÈRE.

BILL PRÉSENTÉ.

Le bill suivant est déposé et lu pour la première fois :

Bill (n° 108) pour amender les actes concernant l'inspection du gaz et des gazomètres.—(M. Costigan.)

FALSIFICATION DES ALIMENTS ET DROGUES.

M. COSTIGAN: Je demande la permission de déposer un bill intitulé: "Acte pour empêcher la falsification des aliments et des drogues."

M. BLAKE: L'honorable ministre a demandé la permission de déposer un bill qui porte un titre différent de celui consigné aux ordres du jour, lequel se lit comme suit: "Acte pour amender et refondre tels qu'amendés les divers actes concernant la falsification des aliments et drogues."

M. COSTIGAN: Je demande maintenant la permission de déposer le bill (n° 109) pour amender et refondre tels qu'amendés les divers actes concernant la falsification des aliments et des drogues.

Ce bill est lu pour la première fois.

REPRÉSENTATION DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. CAMERON (Huron): Je dépose le bill (n° 110) concernant la représentation des Territoires du Nord-Ouest dans la Chambre des communes.

M. l'Orateur, le 8 mai 1882, un ordre en conseil fut passé, autorisant la division d'une portion des Territoires du Nord-Ouest en quatre divisions territoriales provisoires; et, dans cet ordre en conseil—dont je tiens une partie dans ma main—il est allégué que cette division territoriale est faite pour les fins de la colonisation, pour la commodité des colons, et pour faciliter le service des postes. Cet ordre en conseil fut passé et reçut l'approbation du Conseil exécutif sur la recommandation du premier ministre. Il fut soumis au parlement et sanctionné le 16 mai 1882, et dès lors, cette portion des Territoires du Nord-Ouest comprise dans les quatre divisions

territoriales dont j'ai fait mention, fut bornée et désignée tel que déterminé dans l'ordre en conseil.

Il y a la division territoriale d'Assiniboia, contenant une superficie de 25 milles carrés, et ce territoire est borné, d'après les minutes du conseil, au sud par la frontière internationale, à l'est par la limite occidentale de la province du Manitoba, au nord par la deuxième ligne de correction du système d'arpentage des terres fédérales, à l'ouest par la ligne des dixième et onzième rangs de townships numérotés à partir du quatrième méridien du système d'arpentage des terres fédérales.

Le district de la Saskatchewan contenait, est-il allégué dans les minutes du conseil, une étendue d'environ 114,000 milles carrés, et il est borné comme suit: Au sud par le district d'Assiniboia et la province du Manitoba; à l'est par le lac Winnipeg et la rivière Nelson, qui coule de là vers la baie d'Hudson; au nord par la dix-huitième ligne de correction du système d'arpentage des terres fédérales, et à l'ouest par la ligne de ce système qui divise les dixième et onzième rangs, numérotés à partir du quatrième méridien de base.

Le territoire d'Alberta contient une étendue d'environ 100,000 milles carrés, et il est borné au sud par la frontière internationale, à l'est par le district d'Assiniboia, à l'ouest par la province de la Colombie-Britannique, et au nord par la dix-huitième ligne de correction.

Le district d'Athabaska contient une étendue d'environ 122,000 milles carrés, tel que décrit dans les minutes du conseil dont j'ai parlé.

Il est borné au sud par le district d'Alberta, à l'est par la ligne entre les dixième et onzième rangs de townships dans le système d'arpentage des terres fédérales déjà mentionné, jusqu'au point où se prolongeant vers le nord cette ligne rencontre la rivière Athabaska; de là par cette rivière et par le lac Athabaska et la rivière de l'Esclave jusqu'au point d'intersection de cette rivière avec la limite nord de ce district, qui doit être la 32ième ligne de correction du système d'arpentage des terres fédérales, et se trouve très près de la 60ième parallèle de latitude nord; à l'ouest par la province de la Colombie-Britannique.

En consultant la carte qui accompagne la minute du conseil, on voit qu'une partie très considérable, peut-être la partie la plus considérable de tout le Nord-Ouest, se trouve incluse dans ces districts territoriaux. Maintenant, la minute du conseil a été soumise à la sanction du parlement par le premier ministre, alors ministre de l'intérieur. L'honorable monsieur, en le soumettant à l'approbation du parlement a déclaré que les divisions proposées étaient dans l'intérêt du public, pour la commodité des colons, et pour celle du service postal; qu'il s'attendait à ce que, dans un avenir peu éloigné, une population considérable affluerait dans ces quatre districts, et qu'avant longtemps il faudrait ériger ces quatre districts en quatre provinces, ayant naturellement tous les droits qui appartiennent aux provinces, y compris un gouvernement autonome et la représentation au parlement fédéral.

Maintenant, M. l'Orateur, je puis dire que jusqu'à un certain point les prédictions de l'honorable monsieur se sont réalisées. Je sais qu'un nombre considérable d'émigrants se sont établis depuis deux ans dans les territoires mentionnés il y a un instant, et surtout dans les territoires d'Assiniboia, d'Alberta, et de la Saskatchewan. Je sais, M. l'Orateur, que dans ces territoires, il y a plusieurs jolis villages et plusieurs villes très prospères, ayant une population très considérable et qui augmente constamment. Je sais que dans certaines autres parties des territoires un nombre très considérable d'immigrants ont pris possession des terres depuis deux ans. Je crois, d'après une certaine connaissance que j'ai de cette région, surtout des territoires d'Assiniboia et d'Alberta, que le courant de l'immigration depuis un an, dans tous les cas, sinon depuis deux ans, s'est porté dans cette direction, et je crois que le courant d'immigration que

nous espérons attirer vers le Nord-Ouest, se développera en grande partie dans les territoires d'Assiniboïa, d'Alberta et de la Saskatchewan. Je crois, M. l'Orateur, qu'en y mettant le soin et la prudence voulue, en administrant avec l'habileté requise les affaires relatives aux territoires du Nord-Ouest, en moins de trois ans une population très considérable sera fixée dans les territoires dont je viens de parler, et surtout dans les trois que j'ai nommés en dernier lieu.

Je sais, M. l'Orateur, qu'il y a eu des plaintes et des plaintes sérieuses de la part des gens qui se sont établis dans ces localités, quant au mode adopté pour l'administration des affaires du Nord-Ouest depuis quelques années. Je ne sais pas jusqu'à quel point le gouvernement s'est mis à l'œuvre pour redresser les griefs et les torts dont se plaignent les colons des territoires du Nord-Ouest. Je sais, d'après l'expérience que j'ai acquise par trois voyages dans ces régions, surtout en 1882 et 1883, que les colons établis dans les villages et les villes auxquels j'ai fait allusion, sont fortement en faveur de l'érection de ces territoires en provinces, et désirent fortement être représentés dans le parlement fédéral. Pour faire droit jusqu'à un certain point aux demandes des gens du Nord-Ouest, afin de leur donner dans une certaine mesure les moyens qui leur permettront de venir au parlement exposer leurs plaintes et leurs griefs, je désire soumettre au parlement un bill ayant pour but la représentation des territoires du Nord-Ouest au parlement fédéral. Je sais, M. l'Orateur, qu'un honorable membre de cette Chambre a donné avis de motion à ce sujet. La motion sur l'ordre du jour de la Chambre se lit comme suit :

Que dans l'opinion de cette Chambre il est à désirer que le gouvernement prenne les mesures qu'il pourra juger les plus opportunes pour accorder la représentation parlementaire aux habitants des districts territoriaux du Nord-Ouest.

Maintenant, M. l'Orateur, cette motion ne me convient pas; elle ne va pas assez loin. De fait, il est impossible d'atteindre le but que je me propose au moyen d'une motion. Non-seulement j'exprime le désir de voir les colons des Territoires du Nord-Ouest représentés en ce parlement, mais je me propose, autant qu'il est en moi, de leur donner la représentation ici, et je me propose qu'ils aient cette représentation dans un délai très rapproché, à la prochaine session du parlement. Il est à désirer que les habitants du Nord-Ouest soient représentés en ce parlement. Le plus tôt ce but aura été atteint le mieux ce sera, tant pour la population qui habite cette région que pour la population canadienne en général. Je sais que cette question a été discutée au Sénat. Je sais qu'un ami du gouvernement y a fait une interpellation au ministre de l'intérieur, interpellation qui avait le même but que mon bill. L'interpellation faite au Sénat est à l'effet suivant :

Enquête de la part du gouvernement sur l'opportunité d'accorder la représentation parlementaire aux habitants des districts territoriaux du Nord-Ouest et demande à l'effet suivant : Le gouvernement a-t-il l'intention de prendre cette mesure en considération ?

L'interpellation était assez opportune, mais une interpellation ne mène à rien. Elle ne peut servir qu'à savoir de la part du ministre de l'intérieur quel est le programme du gouvernement à ce sujet. Quelle a été la réponse donnée par le ministre de l'intérieur à cette interpellation ? Était-ce une réponse de nature à satisfaire les justes désirs du peuple du Nord-Ouest ? Leur a-t-il donné l'assurance que le gouvernement accèderait à la demande des colons relativement à cette importante question ? Le ministre, après avoir discuté au long la condition des affaires dans les Territoires du Nord-Ouest, et après avoir lancé le trait ordinaire au parti libéral et à la presse libérale au sujet de leur attitude sur les affaires de cette région, a fait la déclaration suivante :

Je suis certain que le peuple des Territoires du Nord-Ouest sera heureux de voir leurs intérêts et leurs institutions soumises à la Chambre
M. CAMERON (Huron)

avec autant d'éloquence qu'ils l'ont été par l'honorable député de Niagara et discutés en cette Chambre d'une façon aussi intelligente qu'ils l'ont été. Cela leur démontre que malgré son éloignement de la capitale, il n'est pas oublié par les législateurs qui siègent en parlement, et je suis certain que cela lui inspirera un sentiment de confiance et augmentera l'assurance qu'il a que ses intérêts et ses désirs seront pris en sérieuse considération par le gouvernement et par le parlement.

Et le ministre de l'intérieur terminait en disant :

C'est là tout ce que je crois devoir dire en réponse à l'interpellation de l'honorable monsieur.

Maintenant, M. l'Orateur, c'était là, je crois, une réponse très extraordinaire dans les circonstances. Cela n'a guère rassuré ou consolé le peuple du Nord-Ouest, qui depuis un an, au moins, demande instamment au gouvernement à être représenté au parlement fédéral; et cela n'a guère rassuré le conseil du Nord-Ouest qui, je crois, a représenté au gouvernement l'opportunité de faire représenter les Territoires du Nord-Ouest au parlement fédéral. Qu'a dit le ministre de l'intérieur ? Leur a-t-il donné, de la part du gouvernement, l'assurance que l'on ferait droit à leur juste demande, et qu'on leur accorderait la représentation en parlement ? Non; il ne dit pas cela. Il dit: Vous devez nous être reconnaissants pour l'intérêt que nous portons à votre bien-être; le sénateur Plumb, de Niagara, a exposé vos réclamations avec son éloquence ordinaire; il est vrai que vous êtes très éloignés de la capitale de la Confédération, mais nous vous aimons tout de même, vos réclamations seront étudiées en temps et lieu; il est vrai que vous payez des taxes sans être représentés dans le parlement, mais en attendant il vous faut vous résigner à payer des taxes et à obéir aux lois sans contribuer à l'adoption de ces lois, sans prendre part à l'administration des affaires publiques du pays que vous habitez; il est vrai que vous désirez être représentés au parlement qui fait vos lois et qui vous impose des taxes, mais vous devriez être satisfaits de votre condition actuelle, parce que le gouvernement va s'occuper de votre cas. Puis le ministre termine en disant: "C'est là tout ce que j'ai à dire relativement à l'interpellation faite par l'honorable monsieur de Niagara."

Maintenant je dis que cela ne suffit pas pour faire disparaître le mécontentement qui existe, à ma connaissance, dans les Territoires du Nord-Ouest, au sujet de cette question. Cela ne répond pas aux justes demandes des gens des anciennes provinces et des vieux pays, qui sont allés se fixer au Nord-Ouest. Les hommes qui se sont établis dans ce pays sont les pionniers du pays, et qui développent de leur mieux les ressources illimitées de ces vastes régions. Je sais que ces promesses indéfinies, ces assurances vagues, ne sauraient être satisfaites à moins que le gouvernement n'agisse franchement et loyalement à leur égard et leur donne la représentation qu'ils doivent avoir au parlement. Nous les taxons et nous leur imposons des lois, et nous nous attendons à ce qu'ils paient ces taxes, à ce qu'ils se soumettent à ces lois et à ce qu'ils rendent foi et allégeance au pays sous le drapeau duquel ils vivent, et cependant nous ne leur donnons pas voix délibérative dans l'adoption des lois qui les gouvernent.

M. l'Orateur, dans le bill que je vais présenter, je propose d'affranchir le peuple de ces territoires de ce que je considère être une tutelle. Ils sont là dans la position de colons de la couronne. Ils n'ont rien de ce que l'on puisse appeler avec raison un gouvernement, et rien de ce qui puisse être appelé une représentation. Je propose de remédier à cet état de choses en leur donnant une représentation dans le parlement du Canada. A l'heure qu'il est les colons de nos territoires du Nord-Ouest sont dans une position inférieure à celle des colons dans les territoires des Etats-Unis. Mon bill a pour but de les mettre dans une position supérieure.

Lorsqu'une partie des Etats-Unis est organisée en territoire on lui donne un gouvernement et la représentation au Congrès. Le peuple des territoires américains envoient à Washington des délégués capables d'exprimer les désirs et

les besoins de ceux qu'ils représentent au Congrès ; et le Congrès s'occupe d'eux plus qu'il ne s'occupe d'hommes qui partent après avoir tout simplement voyagé çà et là dans le pays depuis un certain temps.

Maintenant, si j'habitais les territoires du Nord-Ouest, je ne serais pas satisfait de l'espèce de représentation donnée aux territoires américains. Nous savons que le gouvernement central des Etats-Unis exerce un contrôle illimité sur les territoires ; il nomme le gouverneur, l'exécutif, les juges du territoire. Il est vrai que les habitants d'un territoire, lorsqu'ils atteignent un certain nombre, ont le droit de faire constituer un gouvernement territorial et le droit d'envoyer un représentant au Congrès ; et que lorsqu'ils ont atteint un autre certain nombre, ils ont le droit de se faire ériger en Etat, avec tous les droits, pouvoirs et privilèges d'un Etat libre et souverain. L'article quatrième de la constitution américaine décrète que le Congrès a le droit de faire tous les règles et règlements relatifs aux territoires ou autres propriétés appartenant aux Etats-Unis. Tous ceux qui connaissent la constitution des Etats-Unis savent que le pouvoir du Congrès sur les territoires est de deux sortes. En premier lieu il y a le pouvoir qui affecte le territoire lui-même, l'administration de ses propriétés, pour ce qui concerne leur conservation, leur mise en valeur et leur vente, et en second lieu, les pouvoirs qui concernent le gouvernement du peuple qui réside dans les limites du territoire.

Avant que les territoires soient érigés en Etats, le Congrès établit le gouvernement de ces territoires, assume la responsabilité pleine et entière de leur gouvernement, nomme les gouverneurs, les juges et l'exécutif pour les territoires, et contrôle leurs domaines publics. Ce n'est que lorsqu'il est bien connu qu'une certaine population habite dans une partie quelconque des Etats-Unis, qu'elle peut être organisée en territoire, et ce n'est que lorsqu'une population beaucoup plus considérable réside dans un territoire, que ce dernier a le droit de devenir un Etat libre et souverain. Ces territoires des Etats-Unis ont le droit d'envoyer des représentants au Congrès, lesquels représentants jouissent de tous les droits, pouvoirs et privilèges des représentants des Etats régulièrement organisés, excepté qu'ils n'ont pas le droit de voter. Je suppose que les représentants de nos territoires du Nord-Ouest jouiront de tous les droits, pouvoirs, privilèges et immunités dont jouissent les représentants des territoires des Etats-Unis et qu'ils auront en sus le droit de voter au parlement fédéral.

C'est un principe juste et équitable que lorsque nous trouverons que la population de nos territoires est assez considérable pour pouvoir se gouverner par elle-même, nous devons lui donner les avantages du gouvernement responsable, lorsque la population sera assez considérable pour que nous puissions lui accorder la représentation au parlement, elle devra l'obtenir. C'est un principe juste et équitable qu'aucune partie de notre population ne soit forcée de payer des taxes sans être représentée au parlement. On dit, avec raison, que la taxe sans la représentation, c'est de la tyrannie. Nous imposons nos lois au peuple du Nord-Ouest, mais nous ne lui permettons pas de contribuer à la confection de ces lois ; nous lui imposons des taxes, mais nous ne lui permettons pas de venir ici, de voter et d'être entendu au sujet de ces mêmes taxes. La position dans laquelle il se trouve placé est tout à fait anormale et injustifiable, et le plus tôt il y aura changement, le mieux ce sera non-seulement pour le progrès et la prospérité des territoires du Nord-Ouest, mais aussi pour le progrès et la prospérité du Canada en général.

Le gouvernement des Etats Unis, se tient en général au niveau des progrès du siècle, et lorsqu'il se trouve une population—peut-être une population peu nombreuse et clairsemée—dans aucune partie du domaine public, cette partie est constituée en territoire. La population peut-être considérable ou peu nombreuse, mais ses parties habitées sont constituées en territoires, et elles ont le pouvoir d'avoir des

assemblées territoriales, elles passent leurs ordonnances locales, sujettes à l'approbation du Congrès et auxquelles le Congrès fédéral peut opposer son veto ; cependant elles ont tous les pouvoirs qu'il leur faut. Le principe d'après lequel les Etats-Unis érigent leurs terres publiques en territoires vaut la peine d'être étudié. L'annuaire de l'homme d'Etat, pour l'année 1883 démontre que les territoires suivants ont été organisés depuis 1850.

	Etendue	Population
New-Mexico, 9 sept. 1850.....	124,450.89 milles.	61,547 en 1850
Colorado, 1861.....	103,617 "	34,277 en 1860
Nebraska, 30 mai 1854.....	123,007 "	{ 10,716 en 1850 12,519 en 1863

Dans cet Etat la population, de 1850 à 1863, c'est-à-dire en treize ans, n'a augmenté que de 2,000 ; j'ose dire que la population de nos territoires du Nord-Ouest a fait plus que quadrupler cette augmentation depuis deux ans.

	Etendue.	Population.
Washington, 2 nov. 1853.....	71,370 milles.	11,068 en 1860
Utah, 9 sept. 1850.....	109,600 "	183,093 en 1860
Dakota, 1861.....	152,500 "	14,181 en 1870
Arizona, 1853.....	130,800 "	9,658 en 1870
Montana, 1864.....	116,080 "	25,595 en 1870
Wyoming, 25 juillet 1868.....	97,890 "	9,118 en 1870

J'ose dire que chacun de nos territoires, et particulièrement ceux d'Assiniboia, d'Alberta et de la Saskatchewan, ont plus du double de la population d'aucun des territoires formant les trois quarts de ceux que je viens de nommer avant lorsqu'il a été organisé en territoire.

S'il en est ainsi, il n'y a pas de raison pour que nos territoires ne soient pas érigés en province avec tous les droits et privilèges des provinces libres indépendantes et souveraines, et qu'ils soient représentés au parlement fédéral.

Vous vous rappelez que lorsque la Colombie-Britannique a été admise dans la Confédération, sa population blanche n'était alors estimée qu'à 12,000 âmes, et cependant nous lui avons accordé six représentants à la Chambre et trois sénateurs. Lorsque le Manitoba est entré dans la Confédération, sa population était estimée à 12,000 ou 15,000 âmes. Le nombre exact de ceux qui habitaient le Manitoba était inconnu, mais les honorables messieurs qui ont parlé durant la discussion sur l'admission du Manitoba dans l'union ont donné cette estimation comme étant la plus exacte.

Nous avons donné au Manitoba une existence indépendante comme province ; nous en avons fait un Etat souverain, avec tous les avantages, pouvoirs et privilèges des Etats souverains. Nous lui avons donné quatre représentants à la Chambre des lords du Canada. L'importance de nos territoires est maintenant si considérable que le parlement doit s'occuper immédiatement de cette question.

L'honorable ministre des chemins de fer a démontré l'autre jour—et dans mon opinion c'était la meilleure partie de son discours—l'importance non-seulement du Manitoba mais encore des territoires du Nord-Ouest canadien. Il a démontré l'augmentation énorme de l'argent reçu pour les douanes, non-seulement au Manitoba, mais encore dans les territoires du Nord-Ouest, ainsi que l'augmentation de l'immigration en 1880-81, 1882-83. Pendant ces années l'immigration s'est élevée à 141,560.

J'ose dire maintenant que la partie la plus considérable de l'immigration de nos pays de l'Ouest s'est fixée dans les territoires au delà des limites du Manitoba, je veux parler de la population qui est allée au Nord-Ouest depuis trois ans.

L'honorable monsieur a déclaré que \$6,000,000 ont été apportés au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest depuis trois ans. Je suis porté à croire que son estimation n'est pas assez élevée. Je crois que la majeure partie de cet argent provenait des anciennes provinces, et qu'aujourd'hui, M. l'Orateur, l'importance des territoires est devenue si considérable, que leur représentation dans le parlement semble être une nécessité absolue.

Je dis que la représentation en parlement sera un encouragement pour les colons de cette contrée. La plupart des colons des territoires sont des gens qui sont partis de la province d'Ontario, où ils ont été accoutumés à des institutions libres, à un gouvernement libre, où ils ont été habitués à administrer leurs propres affaires à leur manière et avoir leurs représentants au parlement pour y défendre leurs intérêts, et je crois que le gouvernement ne saurait adopter une mesure plus populaire que de donner à la population des territoires du Nord-Ouest le droit d'être représentée et de lui accorder ce droit immédiatement. Je dis à l'honorable monsieur que son gouvernement ne pourrait faire une chose plus populaire que de donner au Nord-Ouest la représentation en ce parlement—je ne veux pas dire durant la session actuelle, cela est impossible—mais d'adopter une loi permettant à chacun des territoires du Nord-Ouest d'envoyer ici un représentant à la prochaine session.

Le gouvernement des territoires du Nord-Ouest est un gouvernement singulier. Ce n'est pas un gouvernement libre. On n'y jouit pas d'institutions libres dans le vrai sens du mot. On y est gouverné par un conseil. La moitié des membres de ce conseil sont choisis par la couronne et le peuple élit l'autre moitié. Le conseil est composé de six conseillers nommés par la couronne, de six conseillers élus par le peuple, et du lieutenant-gouverneur.

Je crois que tous siègent dans la même chambre et prennent part aux délibérations. On traite ces Territoires absolument comme des colonies de la couronne ; les officiers nommés par la couronne gouvernent, et naturellement, le peuple, qui est accoutumé à des institutions libres, ne peut être satisfait de cet état de choses, et le plus tôt l'on y remédiera le mieux ce sera.

Quel est le remède ? Je crois qu'on peut alléguer que la population y est clair-semée, qu'elle n'est pas considérable, et qu'en conséquence il ne serait ni sage ni judicieux de lui donner la représentation au parlement jusqu'à ce que nous sachions à quoi nous en tenir sur le chiffre de la population. Je sais qu'il est difficile de s'assurer exactement de la population du Nord-Ouest, mais je n'hésite pas à estimer la population de ce district à 20,000 ou 30,000. Je crois qu'il y a au moins 25,000 habitants actuellement fixés dans le territoire d'Assiniboia.

S'il en est ainsi, y a-t-il au monde une raison pour qu'ils ne soient pas représentés dans le parlement ? Ils sont tout à fait compétents à exercer la franchise électorale. Ce sont des hommes qui viennent du collège électoral de l'honorable monsieur et de mon propre collège électoral. Ce sont des hommes qui, toute leur vie, depuis leur majorité, ont été habitués à exercer la franchise dans leur propre pays, et ce sont des hommes convaincus qu'on leur fait tort et que l'on commet une injustice à leur égard en leur imposant des lois au sujet de la passation desquelles ils n'ont pas un mot à dire.

Je sais que dans le territoire d'Assiniboia, il y a des centres de population considérables et importants, tels que Broadview, Troy, Régina, et un établissement considérable sur la rive est du lac Long. Il y a aussi un établissement considérable sur la rive nord de la rivière Qu'Appelle. Une colonie considérable s'y est rendue l'automne dernier et s'est établie au nord de la ville de Régina, et si les terres eussent été ouvertes à la colonisation au sud de la zone du chemin de fer, il y aurait eu un établissement considérable au sud de Régina, en dedans de la zone de 24 milles. Les inscriptions au bureau de l'agent à Régina sont, je crois, aussi considérables que celles de presque tous les autres bureaux mis ensemble. Je crois qu'il y a eu 2,000 inscriptions pour homesteads, à ce bureau, jusqu'au 1er janvier dernier.

S'il en est ainsi, peut-il y avoir de raison pour que le peuple du territoire du Nord-Ouest ne soit pas représenté au parlement fédéral ? Je dis que sa condition n'est pas une condition satisfaisante. Ce n'est pas une condition qu'un seul membre de cette Chambre voudrât tolérer un seul

M. CAMERON (Huron).

jour sans protester solennellement et demander au gouvernement de faire disparaître cet état de choses anormal et peu satisfaisant. C'est une question de justice pour le parlement et une question de justice pour le gouvernement du pays. Lorsque nous nous occupons de questions qui affectent le territoire du Nord-Ouest, combien y a-t-il de membres du parlement qui connaissent quelque chose du pays, excepté ce qu'ils ont entendu dire par le peuple qui a visité cette région, et les uns racontent une histoire et d'autres en racontent une autre. Nul homme ne saurait gouverner ce pays convenablement et avec succès sans le connaître un peu, sans connaître ses besoins, sans l'avoir visité, sans avoir circulé parmi le peuple, et sans s'être assuré exactement quels sont les désirs et les besoins du peuple du Nord-Ouest.

A chaque session, chaque jour de la session, des questions considérables, importantes, compliquées et difficiles surgissent relativement aux territoires du Nord-Ouest. Y a-t-il quelqu'un qui connaît les territoires du Nord-Ouest ? Le premier ministre peut-il dire que pendant les années qu'il a été ministre de l'intérieur, il comprenait le premier mot des affaires relatives au Nord-Ouest. Il suit parfaitement qu'il n'en connaissait rien, et il a ou la franchise d'admettre qu'il n'en connaissait rien. Il nous a dit, en 1882, je crois, qu'il n'avait pas lu le rapport de son département avant que ce rapport eût été soumis au parlement, et je suis convaincu que l'honorable monsieur qui lui a succédé est encore moins renseigné à ce sujet, si c'est possible.

Maintenant, les hommes qui habitent cette contrée, les hommes qui y ont établi leurs demeures, les hommes qui ont l'intention d'y rester et de grandir avec le pays, de prospérer avec le pays, sont, plutôt que n'importe quels autres, les hommes que l'honorable premier ministre devrait avoir en parlement pour délibérer avec lui et pour l'éclairer de leurs lumières quant aux mesures les plus avantageuses pour l'administration des territoires du Nord-Ouest. Et ces hommes ne sont pas ici. Ces hommes pourraient nous renseigner sur les besoins du pays, mais ils ne sont pas ici. Je propose qu'ils soient ici à la prochaine session du parlement, et je suis convaincu que l'honorable monsieur pourra trouver, dans les territoires du Nord-Ouest, des hommes qui feront honneur non-seulement à la contrée qu'ils représenteront, mais encore au parlement.

J'ai lu l'autre jour un article d'un journal publié dans les territoires du Nord-Ouest ; j'ai extrait cet article que la Chambre me permettra de lui lire. C'est un article bien fait, qui traite la question d'une façon large et libérale, et qui traite le gouvernement d'une façon généreuse et libérale. L'article va un peu plus loin que mon bill, mais il ne va pas plus loin que je voudrais voir aller le gouvernement. Cet article démontre au gouvernement non-seulement l'importance de donner aux territoires la représentation dans le gouvernement fédéral, mais il prouve l'opportunité, dans l'intérêt du gouvernement et dans l'intérêt des territoires du Nord-Ouest, de choisir le ministre de l'intérieur parmi ceux qui habitent les territoires du Nord-Ouest.

Maintenant, il m'est impossible de prescrire par un acte du parlement le mode que le premier ministre doit suivre dans le choix de son cabinet. Cela est laissé à sa discrétion, mais je dis à l'honorable monsieur, qu'à mon avis, il ne saurait adopter une mesure plus sage et plus judicieuse que celle qui consisterait à mettre à la tête du département de l'intérieur un homme choisi parmi ceux qui habitent les territoires du Nord-Ouest. C'est un département local. Toutes les lois que nous passons ici affectent ces gens personnellement, immédiatement et directement, et nul ne peut administrer les affaires de ce département mieux qu'un homme qui connaît bien le pays, et qui est au fait de ses besoins.

L'article est comme suit :—

Au point de vue théorique, il semblerait que le seul principe sain est le grand principe d'après lequel on devrait rechercher les hommes les

plus compétents pour remplir les devoirs difficiles et la position éminente de membres du gouvernement fédéral, et cela sans tenir compte des degrés de longitude. Mais la médaille a un autre côté. La science du gouvernement est une science essentiellement pratique. Et cela est surtout vrai lorsque le pays que l'on veut gouverner s'étend de l'Atlantique au Pacifique et comprend à peu près toute espèce de tempéraments et d'industries.

Le simple fait est qu'un peuple paisible et intelligent comme le peuple canadien n'a guère besoin d'un gouvernement autre que le gouvernement local. Il est tout à fait compétent à se gouverner lui-même, et en général il préfère se gouverner lui-même. Sous ce rapport il est à l'avant-garde du progrès politique de l'univers. Le "self-government" autonome est le but prédestiné des peuples libres. De nos jours le mouvement national tend dans cette direction. (Naturellement on aura toujours besoin de solidarité sur certaines questions d'un caractère national, et ces questions devront toujours être tenues exclusivement dans la sphère de l'autorité centrale.) Mais ces questions sont comparativement très rares, surtout tant que nous n'aurons pas de caractère national indépendant, et conséquemment aucunes négociations directes avec les nations étrangères.

Les principaux devoirs d'un gouvernement canadien ont donc plus ou moins la nature d'une administration locale, et le ministère de l'intérieur devient donc par sa nature même presque un département du Nord-Ouest. La raison et la justice exigent qu'il soit confié à un homme bien versé dans la connaissance des besoins du Nord-Ouest. Tant que l'administration des terres publiques dans ce vaste pays sera entre les mains du gouvernement central, il faudra que l'administrateur du département soit un homme profondément versé dans la connaissance des affaires du Nord-Ouest, et identifié aux intérêts de cette contrée. Et nos lecteurs ne croiront pas que nous manquons de respect pour le génie administratif lorsque nous disons qu'il ne serait pas très difficile de trouver une vingtaine d'hommes dans les territoires tout aussi compétents à remplir cette charge que les trois quarts de ceux qui aspirent actuellement à devenir ministres dans les deux camps politiques.

M. l'Orateur, j'approuve chaque mot de cet article. Je crois que c'est un article bien touché, et j'espère que les honorables messieurs qui occupent les banquettes ministérielles y prêteront quelque attention et s'occuperont aussi des besoins des demandes et des intérêts du Nord-Ouest. M. l'Orateur, je propose, au moyen de ce bill, de porter remède à quelques-uns des griefs dont souffrent actuellement les gens du Nord-Ouest, et à cette fin je propose de les faire représenter, au parlement; je propose, dans les intérêts des territoires du Nord-Ouest, que chacun d'eux envoie un représentant au parlement, que les élections pour les territoires aient lieu avant le 1er décembre prochain, et que les représentants ainsi élus occupent des sièges en cette enceinte pendant toute la durée de la prochaine session, afin que nous puissions bénéficier de leurs conseils sur tout ce qui concerne les grands territoires du Nord-Ouest.

L'honorable monsieur peut voir le grand avantage que nous avons maintenant d'avoir des représentants du Manitoba qui connaissent plus ou moins bien cette province, et cet avantage sera encore plus grand lorsque nous aurons des représentants des territoires. En conséquence, je dis qu'il est de la plus haute importance, pour le bien-être de la prospérité et l'agrandissement des territoires du Nord-Ouest, que leurs réclamations sous ce rapport soient reconnues par le gouvernement. Je sais que mon bill ne peut être adopté sans le consentement du gouvernement. Je l'ai présenté et j'ai attiré là-dessus l'attention du gouvernement, et maintenant c'est le gouvernement qui sera responsable de son adoption ou de son rejet.

Lors de mon dernier voyage au Nord-Ouest, j'ai promis à quelques-uns des hommes les plus marquants de cette contrée, dont quelques-uns sont des plus chauds partisans des messieurs de la droite, que l'une des premières choses que je ferais pendant la session, ce serait de présenter un bill donnant au peuple du Nord-Ouest la représentation au parlement fédéral. J'ai attendu pendant quelques temps pour voir si le gouvernement se proposait de s'occuper de cette question, mais jusqu'à présent il n'a donné aucun signe qu'il eût cette intention, et d'après la réponse qui a été donnée au sénateur de Niagara dans l'autre Chambre, je suis porté à croire que le gouvernement n'a pas l'intention de s'en occuper pendant la session actuelle. Afin que la question soit soumise le plus tôt possible au gouvernement, je crois devoir présenter ce bill, et je propose maintenant qu'il me soit permis de présenter un bill concernant la représentation des territoires du Nord-Ouest à la Chambre des communes.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il ne servirait à rien de discuter cette question avant que nous n'ayons vu le bill de l'honorable député. Naturellement, nous lui accordons la permission ordinaire de le présenter, bien qu'à en juger par sa teneur telle que donnée en substance par l'honorable député, ce soit là une mesure qui doit être sous le contrôle du gouvernement du jour. Cependant, lorsque le bill sera présenté, nous verrons quelles en sont les dispositions. Je désire tout simplement ajouter, M. l'Orateur, et attirer l'attention de l'honorable monsieur sur ce point—nous ne savons pas si c'est dans le bill ou non—mais à en juger par les remarques faites par l'honorable monsieur, il est tout à fait évident qu'il a l'intention d'être le prochain ministre de l'intérieur. Il dit qu'il est fortement en faveur d'un ministre de l'intérieur résident au Nord-Ouest.

Mon honorable ami a fait de forts placements au Nord-Ouest, et je suis heureux d'apprendre que ce sont de bons placements, et il est en conséquence très évident que mon honorable ami va aller se fixer dans cette contrée. En conséquence, nous devons considérer cette mesure comme une tentative insidieuse de s'emparer du terrain et de prendre les devants sur les autres honorables messieurs de la gauche pour les empêcher de devenir le prochain ministre de l'intérieur.

J'espère qu'il sera aussi heureux qu'aucun de mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre. Je lui souhaite beaucoup de prospérité pendant qu'il sera là-bas. En attendant, nous allons prendre son bill en considération.

Le bill est lu pour la première fois.

COMPAGNIE DU TUNNEL DE SAINTE-CLAIRE.

M. HALL: Je propose que la Chambre se forme en comité général pour considérer le bill (n° 62) à l'effet de constituer légalement la compagnie du tunnel de Sainte-Claire.

Sir CHARLES TUPPER: Mon honorable ami propose d'ajouter au bill une clause d'une importance considérable et que nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner. Je demanderai à l'honorable député de consentir à ce que son bill reste sur l'ordre du jour jusqu'à ce que la Chambre ait eu l'occasion d'étudier cette clause, car je crois qu'il sera préférable de l'examiner avant que le bill aille devant le comité.

Le bill est remis à plus tard.

TROISIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont délibérés séparément en comité général, rapportés, lus pour la troisième fois, et passés, savoir:—

Bill (n° 40) à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie de Chemin de fer et de Pont d'Ottawa, Waddington et New-York.—(M. Hickey.)

Bill (n° 67) à l'effet de modifier de nouveau l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario.—(M. Bergin.)

Bill (n° 58) à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer de Gananoque, de Perth et de la Baie de James.—(M. Taylor.)

DRAGUEURS ET REMORQUEURS EN USAGE SUR LE TERRITOIRE CANADIEN.

M. CAMERON (Huron): Je demande si le gouvernement a passé, l'an dernier, un contrat pour la construction de un ou deux dragueurs et un remorqueur pour usage dans le territoire canadien? Si oui, quel est l'entrepreneur, où demeure-t-il, quel est le prix du contrat? Qui surveille la construction; où demeure ce surveillant?

Sir HECTOR LANGEVIN: Oui, des contrats ont été passés pour la construction de deux dragueurs et un

remorqueurs. Le coût d'un des dragueurs est de \$13,800 et celui de l'autre de \$17,000. Les remorqueurs coûtent, l'un \$10,775 et l'autre \$12,000. Les constructeurs sont Morgan et Sutton, de Lockport; le surveillant des travaux est M. J. R. Arnoldi, mécanicien du département des travaux publics.

L'ÉLÉVATEUR D'HALIFAX.

M. KIRK : Je demande à quelle date a été terminé l'élevateur à Halifax? Quand a été expédié le premier chargement opéré au moyen du dit élevateur? Et combien de chargements ont été expédiés depuis, par ce moyen?

Sir CHARLES TUPPER : L'élevateur a été terminé au printemps de 1883. Le premier chargement a été expédié au moyen de l'élevateur le 17 mai 1883, et trois chargements ont été expédiés par ce moyen depuis.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. BLAKE : Je demande quel est le coût de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien,—(1°) entre Winnipeg et un point situé 45 milles à l'est de la Saskatchewan; (2°) entre tel point et Calgary; (3°) entre Calgary et le sommet des montagnes Rocheuses; et (4°) entre Callander et un point situé 40 milles à l'ouest de Callander?

Sir CHARLES TUPPER : J'ai reçu une communication du secrétaire du chemin de fer canadien du Pacifique m'informant qu'il est impossible de donner tous les détails demandés, mais ils seront prêts vendredi.

REMISE POUR LE BATEAU DE SAUVETAGE A WELLINGTON, ONT.

M. PLATT : Je demande quel a été le coût total de la remise pour le bateau de sauvetage du gouvernement à Wellington, Ont., et à qui cette somme a-t-elle été payée. Quelque chose a-t-il été payé pour l'emplacement de cette remise ou pour la surveillance des travaux de construction? Si oui, quelles sont ces sommes et à qui ont-elles été payées?

M. McLELAN : Lorsque l'honorable député a fait une interpellation l'autre jour au sujet des soumissions, j'ai oublié de mentionner que quatre offres avaient été faites pour la construction de cette bâtisse, et ces offres variaient de \$1,000 à \$550. Sur l'avis de l'ingénieur du département, toutes ces soumissions furent refusées, et l'ouvrage a été fait sous la surveillance de M. Garnier pour la somme de \$451.

Une autre somme de \$350 a été consacrée à l'établissement d'un système expéditif pour lancer le bateau à l'eau. Il n'a rien été payé pour l'emplacement. M. Garnier a reçu \$55 pour la surveillance des travaux.

FRAIS DE VOYAGE DES JUGES DE COMTÉ.

M. VAIL : Je demande si le gouvernement se propose pendant cette session de présenter un bill à l'effet d'élever dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick les frais de déplacement des juges de cours de comté, qui actuellement ont à parcourir trois ou quatre comtés afin de tenir leurs cours, de manière à ce que ces frais se rapprochent autant que possible de l'allocation accordée aux juges de cours de comté d'Ontario pour tenir leurs cours de division dans un comté seulement?

Sir JOHN A. MACDONALD : Comme l'honorable député le sait, la dernière partie de la question est irrégulière, parce qu'elle contient un exposé de fait. Je puis dire cependant que toute la question des salaires et allocations des juges est actuellement sous la considération du gouvernement.

Sir HECTOR LANGEVIN.

L'EMPLOI DE M. SKIFFINGTON.

M. BLONDEAU : Je demande si M. Skiffington, ci-devant détectif de la cité de Québec, est employé sur le chemin de fer Intercolonial? Si oui, par qui a-t-il été recommandé? Quelles sont ses instructions et ses fonctions? Depuis quand est-il employé? Quel est son salaire?

Sir CHARLES TUPPER : M. Skiffington est employé sur le chemin de fer Intercolonial. Il a été recommandé par le surintendant de la ligne. Ses fonctions consistent à faire la police sur la ligne; il est en charge depuis janvier 1880, et son salaire est de \$70 par mois.

PRIME AUX PÊCHEURS.

M. ROBERTSON (Shelburne) : Je demande pourquoi les pêcheurs de maquereau se servant de rets à trappe sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, ne reçoivent-ils pas la prime donnée aux autres pêcheurs? Et le département a-t-il l'intention d'introduire quelque changement cette année dans les règlements actuellement en force, pour permettre à cette classe de pêcheurs de retirer leur quote-part de la prime?

M. McLELAN : Comme le sait l'honorable député, la prime fut payée aux pêcheurs qu'affectait le traité de Washington et nous avons jugé à propos de ne pas intervenir dans cet arrangement. Je puis dire cependant, que quelques changements peuvent être apportés dans les règlements du ministère à ce sujet, mais je ne puis dire maintenant quels seront ces changements.

BOUÉE AUTOMATIQUE DANS LE HAVRE DE LOCKPORT, NOUVELLE-ÉCOSSE.

M. ROBERTSON (Shelburne) : Est-ce l'intention du département de la marine et des pêcheries de placer une bouée automatique pendant la saison prochaine à l'entrée du havre de Lockport, Nouvelle-Ecosse?

M. McLELAN. Cette question est sous considération. On a constaté que ces bouées sont très dispendieuses, et dernièrement nous en avons perdu un certain nombre. Nous examinerons s'il est possible d'adopter un autre système d'avertissement, sûr, plus permanent, et moins coûteux.

LA RÉCLAMATION GOODWIN.

M. FLEMING : A-t-il été présenté quelque réclamation contre le gouvernement pour ouvrage supplémentaire au mur ou clôturage séparant les rues Wellington et Banks des terrains du parlement, par James Goodwin, George Goodwin ou la succession de James Goodwin, depuis 1879? Si oui, quelle était la nature et le montant de telle réclamation, et a-t-elle été payée?

Sir HECTOR LANGEVIN. Il y a eu une réclamation faite contre le gouvernement pour travaux supplémentaires, au sujet du mur séparant les rues Wellington et Bank des terrains du gouvernement, par Jas. Goodwin, Geo. Goodwin, ou la succession de Jas. Goodwin. Cette réclamation a été faite le 21 juin 1879, et les détails ont été transmis au département par M. Jas. Goodwin le 26 juin 1881. C'était pour un supplément d'excavation dans le roc et la terre et de la maçonnerie. La réclamation a été examinée attentivement par l'ex-architecte en chef, M. Scott, et l'architecte en chef actuel, qui ont été d'opinion que la somme de \$5,374.46 était due à M. Goodwin. Il accepta cette somme, qui fut mise dans les estimations supplémentaires de 1882-83 et payée aussitôt que possible. Aucune autre réclamation n'a été faite.

RÉCLAMATION DE H. J. BEEMER.

M. FISHER : Je demande s'il a été accordé quelque allocation à H. J. Beemer sur sa réclamation pour travaux sup-

plémentaires en rapport avec son contrat ou ses contrats pour travaux exécutés aux portes ou fortifications de la cité de Québec? Si oui, quel montant a été alloué, et quel à-compte a été payé?

Sir HECTOR LANGEVIN: M. Beemer a fait une réclamation de \$16,230.94 pour ouvrage extra fait et pertes subies par suite des délais. L'architecte en chef fit rapport que M. Beemer avait droit à \$5,000. Cette somme lui fut offerte et il l'accepta en paiement de toutes réclamations, à condition que le conseil y consentirait. Elle ne sera pas payée sans l'assentiment du parlement.

FUITES DE GAZ DANS LES ÉDIFICES DU GOUVERNEMENT A OTTAWA.

M. LISTER: Je demande si la compagnie du gaz d'Ottawa a présenté quelque réclamation au département des travaux publics pour pertes résultant des fuites de gaz dans les édifices du gouvernement fédéral à Ottawa? Si oui, quel est le chiffre de telle réclamation?

Sir HECTOR LANGEVIN: La compagnie du gaz d'Ottawa n'a présenté aucune réclamation pour fuites de gaz.

NOMINATION DANS L'ÉTAT-MAJOR AU COLLÈGE MILITAIRE.

M. CAMERON (Middlesex): Je demande s'il a été fait récemment quelque nomination dans l'état-major du collège militaire? Si oui, le titulaire est-il un gradué du collège militaire royal? Si non, pourquoi?

M. CARON: Je ne suis pas en état de répondre à l'interpellation de l'honorable député. Je ne sais pas au juste quelle information il désire obtenir. Des nominations ont lieu continuellement dans l'état-major du collège militaire royal. Si l'honorable monsieur veut spécifier de quelle nomination il veut parler, je lui fournirai l'information qu'il demande.

LE CHEMIN DE FER GRAVENHURST-CALLANDER.

M. O'BRIEN: Je demande si c'est l'intention du gouvernement, en vue de l'achèvement projeté du chemin de fer du Pacifique canadien vers la fin de l'année 1885, de prendre les mesures nécessaires pour la construction immédiate de la ligne de Gravenhurst à Callander, de manière à ce qu'elle soit prête pour le trafic au 1er mai 1886?

Sir CHARLES TUPPER: J'ai l'honneur de dire que c'est l'intention du gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour assurer la construction de la ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander.

ACCUSATIONS CONTRE LE DIRECTEUR DE POSTE DE WHEATLEY.

M. LISTER: Je demande copie du rapport de l'inspecteur du bureau de poste de London, au directeur général des postes, fait pendant l'année 1883, au sujet des accusations portées contre M. Cox, le maître de poste de Wheatley, dans le comté d'Essex; accusations qui ont été examinées par le dit inspecteur ou son député, ainsi que de toutes lettres et tous documents entre les mains du département sur cette question.

Sans vouloir nuire en aucune manière à la cause du monsieur qui occupe la position de maître de poste à Wheatley, je désire dire qu'il m'a été rapporté que pendant l'année 1883, alors qu'il était en fonction, ce maître de poste a reçu une lettre contenant \$500; qu'il a été prouvé que la lettre est venue jusqu'à lui; et que depuis on n'a jamais pu la retracer. On a aussi prétendu qu'il y avait un déficit dans ses comptes au sujet de la vente des timbres.

Je crois savoir que ces accusations ont été examinées par l'inspecteur des postes de London, et que le maître de poste a remboursé les \$500. Qu'il en soit comme on voudra, si les faits sont vrais et si cet homme est concussionnaire, il aurait dû être démis. On m'informe qu'il était un politicien très actif. J'espère que ses services politiques ne l'ont pas sauvé du châtement dû à son crime, s'il en a été réellement coupable. Car si le peuple, par tout le pays, est mis sous l'impression qu'on ignore les offenses en raison des services politiques, ce serait corrompre tout le service public. J'espère que l'honorable directeur général des postes sera en état de nier ces suppositions. Si les accusations sont vraies, cet homme aurait dû être démis. Je ne dirai rien de plus avant que les documents soient devant la Chambre.

M. CARLING: Le nom du maître de poste n'est pas Cox, mais Fox, et la somme qu'on prétendait être dans la lettre n'était pas \$500, mais moins de \$100. Le seul document que je possède sur cette affaire, c'est un rapport confidentiel fait par l'inspecteur du département, disant que cet argent manquait, et qu'il était prouvé que la lettre avait été mise au bureau de poste de Wheatley; le maître de poste a remboursé l'argent. Il n'existe pas de correspondance et pas d'autre rapport que le rapport confidentiel dont je viens de parler.

M. LISTER: L'honorable monsieur n'a rien dit au sujet des timbres.

M. CARLING: Il n'y a rien dans la motion concernant les timbres, et je n'ai fait aucune recherche à ce sujet. Je comprends que la position du maître de poste était sans reproche à cette époque, et que la seule accusation contre lui était au sujet de cette lettre chargée.

M. BLAKE: L'honorable monsieur refuse-t-il de soumettre le rapport?

M. CARLING: Je refuse certainement de communiquer à la Chambre le rapport confidentiel de l'inspecteur. Je crois que tous les rapports confidentiels faits par les inspecteurs en chef du département sont destinés au département, et non au public.

M. BLAKE: Je suppose qu'il est question des timbres dans le rapport, tout confidentiel qu'il soit.

M. CARLING: Je ne crois pas.

M. BLAKE: Je comprends que le maître de poste s'est mis dans une position telle qu'une lettre chargée a été perdue, soit par sa faute, ou dans des circonstances telles qu'il a été jugé nécessaire de lui faire rembourser l'argent. Dans un cas semblable, tous les faits devraient être rendus publics. S'ils sont de nature à n'infliger aucun blâme sur le maître de poste, il vaudrait mieux les faire connaître. Si d'un autre côté ils sont de nature à exiger le renvoi du maître de poste, le public a intérêt à le savoir. Si des faits tels que ceux rapportés par le directeur général des postes existent on ne devrait pas priver le parlement de l'opportunité de juger l'action du gouvernement en gardant ce maître de poste au service du public.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il est absolument nécessaire à l'efficacité du service des inspecteurs, qui ont à faire rapport sur des rumeurs, des soupçons, et tout ce qui peut éclairer le département, que leurs rapports confidentiels ne soient pas rendus publics. Je crois que cette règle est invariable. On peut très bien faire une motion pour mettre le directeur général des postes en demeure de donner en entier les raisons pour lesquelles il en est venu à la conclusion que ce maître de poste ne devait pas être renvoyé; mais il est absolument nécessaire à l'efficacité du service que les rapports confidentiels demeurent tels.

M. MACKENZIE: Le directeur général des postes a déjà déclaré, qu'en vertu du rapport de l'inspecteur, ce maître

de poste a été condamné à rendre l'argent. Si c'est le cas, nous avons droit de voir le rapport.

Sir JOHN A. MACDONALD : Le directeur général des postes peut soumettre un exposé général des faits, de sa propre initiative, ou prendre occasion, demain, avant l'appel de l'ordre du jour, pour expliquer pourquoi cet employé est encore maître de poste.

M. CARLING : L'honorable député de York-Est (M. Mackenzie) ne m'a pas compris. Je ne crois pas avoir dit que c'est en vertu du rapport que le maître de poste a été forcé de rembourser l'argent ; mais l'attention du département fut attirée sur le fait qu'une lettre chargée avait été perdue ou volée. L'inspecteur s'est enquis de la chose et trouva que la lettre n'était pas de \$500, mais de beaucoup moins, et le maître de poste dit que si la preuve démontrait que la lettre avait été mise à la poste, et que la somme était ce qu'on prétendait, il la rembourserait, sur un affidavit des intéressés.

La motion est retirée.

EXPLORATIONS DU CREEK DU CYGNE.

M. BURPEE (Sunbury) : Je demande copie de tous les rapports des explorations faites dans le but d'améliorer la navigation du creek et du lac du Cygne, comté de Sunbury, N.-B., par dragage ou autrement, ainsi que de toute la correspondance s'y rattachant.

J'ai fait cette motion pour savoir ce que dit ce rapport. J'ai su que des explorations ont été faites à cet endroit par les ingénieurs du département, et je suis anxieux d'obtenir ce rapport.

Motion accordée.

SERVICE POSTAL DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

M. BAKER (Victoria) : Je demande copie des pétitions et de la correspondance entre le gouvernement fédéral et aucune personne ou personnes au sujet de la substitution d'un service quotidien de la poste au service bi-hebdomadaire existant actuellement entre Port-Townsend, territoire de Washington, et Victoria, dans la province de la Colombie-Britannique.

Je sais très bien que lorsque lorsque la Colombie-Britannique entra dans l'Union, nous n'avons demandé qu'un service postal bi-mensuel entre Victoria et San-Francisco, 750 milles, et un service bi-hebdomadaire entre Victoria et Port-Townsend, 38 ou 40 milles ; mais il est évident d'après les rapports qui ont été faits au ministère tous les ans, que l'importance de la Colombie-Britannique augmente considérablement. On ne peut se faire une trop grande idée des exportations de l'or, du bois et du charbon. Je crois qu'en vue de ce commerce croissant, on devrait nous accorder un service postal plus fréquent, afin que nous soyons mis sous ce rapport sur le même pied que les autres provinces. Je ne sais pas qu'il y ait une seule province—à l'exception de l'île du Prince-Edouard, qui pendant une courte période, l'hiver dernier, lorsque les malles ont été interceptées par la glace—qui n'ait pas un service postal quotidien, et dans beaucoup de cas, plusieurs malles par jour.

Tout ce que la Colombie-Britannique demande, c'est d'avoir les mêmes facilités que les autres provinces, car par le fait de notre entrée dans la Confédération, nous sommes soumis à de grands désavantages, sans retirer aucun des bénéfices correspondants que retirent les provinces de l'est. J'ose dire que l'administration se rappelle encore qu'il y a trois ans il fut envoyé au Conseil privé une requête en ces termes :

Qu'il est très important pour les intérêts commerciaux et généraux de la province, qu'un système postal plus fréquent et régulier soit main-

M. MACKENZIE

tenu avec les Etats-Unis, afin de donner autant de facilités que possible à la correspondance canadienne et étrangère ; et comme depuis quelque temps un service postal quotidien a été établi à Townsend, sur le détroit de Puget, à une distance de 35 milles de Victoria, où la malle destinée à la Colombie-Britannique demeure en entrepôt pendant deux ou trois jours chaque semaine, jusqu'à ce qu'un vapeur traverse le détroit deux fois par semaine pour prendre ces malles ; pour ces raisons, vos requérants sont informés et croient qu'avec une légère augmentation au subside payé actuellement pour le transport des malles sur le détroit de Puget, on pourrait établir un service postal quotidien avec la Colombie-Britannique. C'est pourquoi vos requérants attirent respectueusement l'attention du gouvernement de Votre Excellence sur cette question, dans l'espoir que les lacunes qui subsistent actuellement dans notre service postal, disparaîtront bientôt.

Cette requête était signée par un très grand nombre de citoyens influents de la ville de Victoria, du district de Victoria, de New-Westminster, Esquimalt, Yale, Salt Spring Island, Quesnelle, Saaniche, Clinton, Stanley, Barkerville, Soda-Creek, Kamloops, Spence's-Bridge, et Cache-Creek, et si ce n'eût été pour sauver du temps, elle aurait été signée dans beaucoup d'autres endroits. Je mentionne ce fait pour démontrer que ce n'est pas une question exclusivement de Victoria, mais une question qui est nécessairement dans les intérêts de toute la province de la Colombie-Britannique. C'est pour cela que je demande que nous ayons un service plus fréquent, et même un service quotidien. Je ne peux pas insister trop fortement auprès du gouvernement pour qu'il prenne cette question sous sa plus sérieuse considération, afin qu'il accorde le plus tôt possible ce que je demande en ce moment.

Motion adoptée.

LE MAÎTRE DE POSTE DE VICTORIA, C. B.

M. BAKER (Victoria) : Je demande copie de toute la correspondance entre le gouvernement fédéral et aucune personne ou personnes au sujet de la nomination d'un maître de poste pour la ville de Victoria, C.B., en tant que charge séparée et distincte de celle d'inspecteur des postes, et aussi au sujet de toutes questions se rattachant aux améliorations du dit bureau de poste et à la plus grande efficacité de ce département.

Je regrette, M. l'Orateur, que toutes mes motions se présentent en même temps, car cela semble vouloir occuper sans nécessité l'attention de la Chambre, mais ce n'est pas mon intention. Je désire tout particulièrement obtenir cette information, parce que j'ai lieu de croire que d'autres influences ont été mises en jeu pour contrecarrer les recommandations que nous avons faites, mon collègue et moi.

Nous avons soutenu que, maintenant que la ville de Victoria a atteint des proportions suffisantes pour lui donner droit à un maître de poste, autre que l'inspecteur du bureau de poste, il serait de l'intérêt du département de rendre ces deux fonctions séparées et distinctes, afin que les fonctions de l'inspecteur puissent être remplies d'une manière satisfaisante, ce qui ne pourrait avoir lieu s'il demeurait à la ville de Victoria. Nous avons demandé, ainsi que le directeur général des postes peut le certifier, que le poste d'inspecteur fût maintenu et qu'un maître de poste fût nommé pour la ville.

Dans les estimations il a été pourvu à ce changement, que mon collègue et moi demandions, et nous partîmes, confiants que ce changement aurait lieu. J'ai raison de croire que d'autres influences ont été mises en jeu, et qu'il y a eu d'autres représentations de faites, contraires à celles que nous avons faites nous-mêmes. Nous sommes ici pour présenter le peuple et pour faire connaître aux différents départements ce que nous considérons comme nécessaire, non-seulement à notre division électorale, mais à la province dont nous sommes les représentants. Ainsi, je suis tout particulièrement désireux d'apprendre d'où sont venues les recommandations en vertu desquelles le changement a eu lieu ; et lorsque les documents seront produits, j'espère que j'aurai ce renseignement.

Motion adoptée.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS DE NAVIRES.

M. BAKER: Je demande un état indiquant les noms, rang, position actuellement occupée, durée du service en mer, de chaque particulier qui a reçu un certificat de compétence ou de service en vertu de l'Acte adopté à la dernière session concernant les certificats des capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers, depuis l'adoption de la dite loi jusqu'à la date la plus rapprochée possible, pour chacune des provinces du Canada; et aussi un état donnant les dates et les noms des candidats à qui on a refusé des certificats de service ou dont les certificats, pour quelque raison, ont été retenus, et les raisons pour lesquelles on a refusé ou retenu ces certificats.

Je dirai seulement, qu'étant moi-même un marin, je prends beaucoup d'intérêt à tout ce qui se rapporte à la navigation et à l'examen des capitaines et des seconds. Alors, je suis désireux de connaître l'effet qu'à produit l'acte de la dernière session, non-seulement dans ma province, mais dans toute la Confédération, et de savoir quelles sont les personnes qui ont demandé des certificats de compétence et de service en vertu de cet acte.

M. McLELAN: Il n'y a aucune objection de donner à l'honorable député tous les renseignements qu'il demande, si ce n'est la somme de travail que cela imposera au département. Un nombre considérable de certificats ont été accordés, et il s'en livre encore en moyenne de trente-cinq à cinquante par jour, et tout le personnel de cette partie du département est occupé à préparer ces certificats. Ainsi le temps serait bien mal choisi pour imposer à ce personnel la tâche de préparer tous ces rapports. Je crois qu'il serait préférable que l'honorable monsieur retarde sa motion de quelque temps, jusqu'à ce que nous ayons fini de délivrer les certificats, et en attendant, en s'adressant au département, il peut obtenir tous les renseignements qu'il désire. Nous serons très heureux de le renseigner sur le fonctionnement et le résultat de cet acte. Mais s'il désire un rapport complet, il fera mieux de différer sa motion, jusqu'à ce que nous soyons plus en état d'y répondre.

M. BAKER: Je me rendrai avec plaisir à la demande de l'honorable monsieur. Mon seul but est d'obtenir le renseignement, et le temps précis n'a pas d'importance. Ce que j'aimerais à avoir le plus tôt possible, c'est un court rapport que je demande pour ma province. Cela ne prendra pas beaucoup de temps, pas plus d'une demi-heure, je crois.

M. McLELAN: Oui, cela peut être accordé. La motion peut être adoptée avec l'entente que certains délais sont nécessaires pour cela.

Motion adoptée.

INSPECTION DES NAVIRES SUR LE LAC SUPÉRIEUR ET LE LAC HURON.

M. DAWSON: Je demande un rapport indiquant quels sont les navires naviguant sur les lacs Supérieur et Huron, qui ont été inspectés pendant la dernière saison de navigation, par autorité du gouvernement, avec les noms des inspecteurs; aussi une liste des navires perdus ou échoués sur les lacs, dans les eaux canadiennes, indiquant les localités où les accidents ont eu lieu, le nombre de pertes de vie dans chaque cas, durant la saison de 1883. J'amendement ma motion en y ajoutant ces mots "durant la saison de 1883," afin de donner au département le moins d'ouvrage possible en préparant ce rapport.

En faisant cette motion, M. l'Orateur, je puis ajouter que l'an dernier j'ai attiré l'attention du gouvernement sur les naufrages survenus sur les grands lacs, et je suis peiné de dire que cette liste doit encore être allongée d'une autre série de désastres survenus l'été dernier. L'an dernier j'ai

fait remarquer que pas moins de douze vapeurs avaient été perdus dans les trois années précédentes, ayant entraîné non moins de 300 pertes de vie, pour la plus grande partie mes commettants, qui se sont noyés dans les eaux de la baie Georgienne ou qui ont péri dans les flammes de quelques navires en feu.

Je considère qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention du gouvernement sur ces faits, afin qu'on y apporte quelque remède. L'an dernier, l'honorable ministre de la marine et des pêcheries avait promis de présenter un bill pour prévenir, autant que possible, le retour de ces naufrages ou incendies des vapeurs à l'aide d'un système d'inspection plus efficace, et en empêchant le départ des navires trop chargés et qui sont impropres à tenir la mer. J'espère que l'honorable ministre n'a pas abandonné l'idée de légiférer sur cette question, et que le bill promis sera présenté. Les navires suivants ont été perdus durant les trois dernières années: *Le Wabano*, péri dans la baie Georgienne; le *Simcoe*, sombré dans le lac Huron; le *Jane Miller*, sombré dans la baie Georgienne; le *Northern Queen*, naufragé; le *Winnipeg*, brûlé; le *Columbia*, sombré; le *Manitoulin*, brûlé; l'*Asia*, sombré; le *Joséphine*, brûlé en vue de Warton; le *Vanderbilt*, brûlé dans le chenal nord du lac Huron. Je fais cette motion pour attirer l'attention sur les nouveaux désastres survenus l'an dernier et qui n'auraient pas dû avoir lieu. Au commencement de décembre dernier, un vapeur venant de Port-Arthur suivait la côte et prit à sa remorque une vieille goëlette, la *Jane Hulbert*, ayant un chargement de provisions et un grand nombre d'hommes.

Tout le monde savait que cette goëlette n'était pas en état de tenir la mer. Elle avait fait le service pendant trente ans sur le lac Supérieur; on ne s'en servait plus que pendant la belle saison pour aller d'un endroit à un autre. Eh bien! cette goëlette surchargée fut mise à la remorque d'un petit remorqueur à vapeur, pour aller à 150 milles plus loin, avec ces provisions et ce monde à bord.

Tout alla bien jusqu'à une certaine distance de l'île d'Argent. Ils s'éloignèrent trop de la côte, et comme le vent s'était élevé, le capitaine du remorqueur eut peur et coupa l'amarre. La goëlette fut jetée en travers de la lame, sans une seule voile à bord ni un seul homme qui connût la manœuvre. Il y avait tout simplement une foule de passagers qui se fiaient sur le remorqueur pour se rendre sûrement à destination; pendant la tempête, tous ceux qui étaient sur la goëlette, vingt à vingt-cinq hommes—d'autres disent beaucoup plus—furent engloutis avec le bateau et périrent. Assurément, voilà un désastre qui n'aurait pas dû avoir lieu.

Il devrait nécessairement y avoir au port ou havre quelque personne autorisée qui dirait, après l'inspection d'un navire de ce genre: "Vous ne partirez pas avec un navire comme celui-ci par un pareil temps; vous ne risquerez pas la vie de ces hommes en les emmenant loin des côtes, lorsqu'il est aussi probable qu'ils périront qu'il est probable qu'ils arriveront à destination."

Mais ce n'est pas là le seul cas. Un autre navire, appelé l'*Entreprise*, a sombré dans le détroit de Mississauga, par suite d'une mauvaise direction, avec sept personnes à son bord, qui toutes ont péri.

Il y a aussi eu d'autres désastres et d'autres pertes que je n'ai pas besoin de spécifier; mais je dirai qu'il est nécessaire d'adopter quelques mesures pour empêcher les navires incapables de tenir la mer et surchargés de s'éloigner des ports. Le fait est que de vieilles carcasses de navires dont on s'est servi ailleurs sont envoyées sur les lacs Supérieur et Huron et éprouvent des avaries durant les tempêtes.

Je parlerai d'un autre point. De très bons navires chargés de blé se sont perdus par suite du déplacement de leur cargaison. Dans les navires océaniques, on est obligé d'avoir des compartiments à cloisons mobiles, ou de mettre le blé dans des sacs, qui ne peuvent se déplacer. Mais sur ces navires des lacs, il n'y a aucun règlement. On y charge le

blé en grenier, et lorsque la mer est grosse et que le navire roule, le blé se déplace et le navire sombre. C'est ce qui est arrivé au *Simcoe*, sur le lac Huron, qui a sombré avec douze personnes à bord.

Il a été passé, l'an dernier, une très bonne loi relativement aux capitaines et seconds de navires, et je ne doute pas que cette loi ne produise beaucoup de bien; mais on devrait prendre quelque moyen de voir à ce que les navires soient convenablement construits. Quelques navires ont sur leur pont des ouvrages pesants qui les rendent trop lourds par le haut, et dans un coup de vent ils chavirent et sombrent. Dans tous les cas je crois qu'il serait nécessaire d'avoir une ligne d'été et une ligne d'automne, comme pour les navires océaniques, afin que les navires ne soient pas chargés plus qu'à une certaine hauteur; de plus il devrait y avoir des inspecteurs dans les ports pour les empêcher de porter une cargaison sur leur pont pendant les tempêtes. Quelques fois les capitaines mettent la cargaison sur le pont afin de pouvoir la décharger plus aisément une fois arrivés à un port, et ceci expose le bateau à de grands dangers dans le cas d'une grosse mer. Je crois que les officiers de la douane devraient s'occuper de pareils cas, ou que les maîtres de ports devraient exercer quelque surveillance à ce sujet.

L'année dernière il a été produit un rapport du département au sujet de ces pertes. Ce rapport renfermait beaucoup d'informations, mais le département n'avait pas les détails de tous les désastres qui étaient arrivés. Voici une lettre, de ce rapport, d'un M. Mackenzie, du Port de Presqu'Isle près d'Owen-Sound, et dans laquelle il dit au sujet de ces pertes :

Quant à ma manière de voir et à mon opinion relativement à la perte du *Jane Miller*, je suis pleinement convaincu que cette perte a eu lieu parce que le bateau était avarié avant qu'il fut chargé, et qu'on l'avait surchargé dans cet état. Pendant son voyage précédent, il s'était échoué sur Club Island, et on avait dû le couler bas pour empêcher qu'il ne fût mis en pièces, et après avoir été relevé il faisait eau et on l'a chargé dans cet état sans le réparer. Voici mon opinion à ce sujet :

1. Le *Jane Miller* était avarié avant qu'on l'eut chargé, ayant donné sur les écueils de Club Island, et il faisait eau.
2. On l'a surchargé sans lui faire subir de réparations; de fait il était trop chargé pour un vaisseau dans n'importe quel état, et par n'importe quel temps.
3. Le capitaine était incapable.
4. Le capitaine a fait preuve d'imprévoyance en ne faisant pas attention à l'état de l'atmosphère. Il ne faisait aucun cas des signaux météorologiques, lorsqu'il était bien connu que tous les meilleurs capitaines avaient la plus grande confiance dans l'exactitude des signaux météorologiques pendant cette saison.

Voilà l'opinion de M. Mackenzie. Voici maintenant ce que dit l'inspecteur Risley, de Toronto, au sujet du bateau *Asia* :

Il est évident, eu égard à leur nombre, qu'il y a quelque part quelque chose de défectueux, soit dans la construction des navires, la manière de les charger ou de les manœuvrer, peut-être dans tout cela à la fois. Le fait frappant, la perte totale et la grande perte de vies, démontre également qu'il y a quelque vice radical que l'on devrait faire disparaître. Je recommanderais en conséquence que le ministre chargeât deux personnes de m'aider à faire l'enquête au sujet de la perte du bateau *Asia*.

M. Risley est d'avis qu'il y a quelque vice radical, et, suivant moi, le département de la marine et des pêcheries devrait certainement voir aussitôt que possible à établir un système d'après lequel il y aurait quelque règlement, de manière à ce que les navires ne pussent prendre la mer durant l'automne avec une trop lourde cargaison. Ces pertes résultent principalement du fait que les navires sont surchargés.

On m'excusera peut-être si j'appelle l'attention sur cette question, vu que ces désastres arrivent sur les eaux de la division que je représente. Depuis quelques années, pas moins de trois cents habitants d'Algoma ont été entraînés au fond du lac, ou ont été brûlés sur des steamers incendiés. De plus, ces gens n'étaient pas de la classe des navigateurs, qui voyagent sur les lacs, mais c'étaient des hommes établis

M. DAWSON

dans le pays, des commerçants et des capitalistes, qui travaillaient le plus activement à établir un nouveau pays.

Nous avons perdu les deux principaux hommes de l'île Manitouline, M. Tinkis, de Manitowaning, et M. Robert Henry, de Mudge Bay, l'un habitant le milieu, et l'autre l'extrémité de l'île. Ces deux hommes avaient établi de grands villages qui deviendront des villes, et la perte de tels hommes n'est pas une perte ordinaire pour un nouveau pays.

Dans ces circonstances, mes commettants m'ont sollicité d'insister fortement auprès du gouvernement sur la nécessité de mettre en vigueur quelque système d'inspection, afin de prévenir de pareils désastres. Dans mes remarques j'ai nommé quatorze vaisseaux qui s'étaient perdus, entraînant un sacrifice terrible d'existences.

M. McNEILL : Je crois, M. l'Orateur, que l'on ne peut guère exagérer l'importance de la motion de l'honorable député, et de la question qu'il a soumise à la Chambre. De même que l'honorable député d'Algoma, je représente une circonscription voisine du lac Huron, et je suis en outre spécialement intéressé à la question dont il a parlé, parce qu'il a mentionné un rapport fait au sujet d'un infortuné qui n'est plus, et il ne peut se défendre. Je veux parler du capitaine du *Jane Miller*, navire qui s'est perdu en face de ma maison. Le capitaine de ce navire, loin d'être incapable, comme le représente le rapport mentionné, était un homme d'une capacité reconnue, de la plus grande énergie, ayant la connaissance la plus entière de sa profession, et en même temps des ressources presque illimitées. De fait, si la perte du *Jane Miller* est probablement due à une cause plutôt qu'à une autre, c'est que le capitaine était aussi capable et qu'il s'est trop fié à ses ressources. Il est reconnu de tout le monde dans ce voisinage que c'était un homme excessivement habile.

Suivant l'opinion de tous les habitants de ce voisinage, la perte du *Jane Miller* est due à ce que ce navire était trop chargé, et mal chargé, et à sa forme particulière; et ce sont là des faits que l'honorable député d'Algoma (M. Dawson) a signalés à l'attention de la Chambre. Je crois qu'il est impossible d'insister trop fortement auprès du gouvernement sur l'importance qu'il y a de prendre des mesures pour prévenir le danger qu'offre cet état de choses.

Pour ce qui est de la surcharge, je crois que si l'on adoptait quelque chose du genre de la marque Plimsoll, et qu'un cercle fût tracé sur le flanc de chaque navire, cela aurait un très bon effet, en ce qu'il préviendrait les pertes de vies sur les lacs. En Angleterre, chaque navire qui prend la mer porte sur le flanc un cercle au milieu duquel est tracée une ligne horizontale, de sorte que tout le monde peut voir si le navire est chargé au-dessous de la ligne, et de cette manière, l'officier qui commande le navire avertit le public s'il enfreint la loi ou non. C'est un règlement simple et qui fonctionne bien en Angleterre, et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas l'adopter ici.

Il est de plus très nécessaire, comme l'a fait remarquer le député d'Algoma, d'adopter quelques moyens pour empêcher de mal charger les navires, ce qui est autre chose que de les surcharger. Plusieurs fois, des navires se perdent parce qu'ils ont une trop forte cargaison sur leur pont, comme l'a fait remarquer l'honorable monsieur; et je crois que, dans le cas particulier dont on a parlé, celui du *Jane Miller*, c'est là une des causes de sa perte. La cargaison était haute sur le pont, et lorsqu'on vira le navire du côté de la côte pour aller chercher du bois de chauffage, l'approvisionnement étant épuisé, il pencha de côté, et le centre de gravité étant trop haut, il chavira. Il est tout à fait évident que l'accident arriva très soudainement, car le navire se perdit à quelques verges seulement de la côte, et personne n'atteignit la terre. C'était par une nuit mauvaise, il neigeait, mais l'eau était très calme, et l'accident étant arrivé aussi soudainement, ceux qui étaient à bord, et qui étaient

sans doute tous à l'abri, n'ont pas eu le temps de sortir et de gagner la rive. Dans tous les cas, tous ceux qui étaient à bord ont péri à deux ou trois cents verges de la côte.

Si le navire eût été construit convenablement, au lieu de l'être comme une maison à deux étages placée dans une soucoupe, il est très probable qu'il n'aurait pas péri; mais les navires qui voyagent aujourd'hui sur nos lacs et qui transportent les passagers sont construits de cette manière. Ils tirent très peu d'eau; ils ont une superstructure élevée, qui repose sur une base peu profonde, et dès qu'ils sont en travers de la lame, il devient tout à fait impossible de les manœuvrer. Cette grande superstructure produit l'effet d'une voile qu'il est impossible de diriger et d'orienter, et lorsque le vent commence à souffler, et que le navire est un peu trop chassé par le vent ou qu'il a la barre trop au vent, il est impossible de rien faire pour le sauver, et il est entièrement à la merci des éléments.

Tant que nous n'aurons pas des règlements sévères, il se produira des désastres sur les lacs, et j'espère que le gouvernement s'occupera de cette grave question, parce que c'est de fait une question de vie ou de mort pour ceux qui voyagent sur nos lacs.

M. SPROULE: Je suis heureux que l'honorable député d'Algoma ait mis cet avis de motion sur l'ordre du jour, parce que cela fournit aux honorables députés une autre occasion d'appeler l'attention du ministre de la marine et du gouvernement sur le très grand nombre d'existences et sur le montant considérable de propriété qui se perdent chaque année sur les eaux intérieures du Canada. Depuis plusieurs années, il ne s'est guère passé un été sans que nous ayons eu à enregistrer des pertes de vie ou de propriété sur la baie Georgienne, le lac Huron ou le lac Supérieur.

Comme la navigation de nos eaux intérieures augmente, l'importance de la question s'accroît. Il y a quelques années, il était possible que les pertes fussent modiques, comparées à celles qui arrivent aujourd'hui, vu le petit nombre de navires qui voyageaient sur les lacs. Mais comme le commerce augmente d'année en année sur les lacs, de même que le nombre de ceux qui voyagent par eau, les pertes semblent devenir plus fortes, et la valeur de la propriété qui est détruite et le nombre d'existences qui se perdent semblent devenir plus considérables. Nous voyons que, l'an dernier, pas moins de 767 navires sont entrés dans l'un des ports de la baie Georgienne et en sont partis, et c'était le seul entre un grand nombre de ports du lac Huron et de la baie Georgienne dans lequel les bateaux de ces diverses lignes entraient. Nous voyons aussi qu'à un seul port le tonnage de ces navires s'élevait à pas moins de 320,755 tonneaux, de sorte qu'avec ces faits, nous pouvons juger de l'importance de la question actuellement devant la Chambre.

Il est vrai que le ministre de la marine et des pêcheries a fait des amendements à ces actes depuis quelques années, et il a de cette manière fait beaucoup pour amoindrir les dangers auxquels est exposé le public voyageur de même que le risque de la perte de biens. Je crois que ces amendements récents sont à propos, et la seule objection que l'on puisse y trouver, c'est qu'ils ne vont pas assez loin, et qu'il est d'autres amendements qu'il serait désirable de faire, je crois, dans l'intérêt de la vie et de la propriété.

Le premier amendement qu'il a fait concernait l'inspection des chaudières, et il a produit beaucoup de bien. Il a fait abandonner l'usage d'un grand nombre de chaudières qui pouvaient d'un moment à l'autre faire explosion ou amener autrement la destruction de la vie et de la propriété.

L'amendement suivant avait trait à l'inspection des coques, et lorsque nous apprenons que la coque d'un des navires qui sombra près de Parry-Sound était tellement pourrie, a-t-on dit, que l'on pouvait en arracher le bois par morceaux, je crois que cela suffit pour démontrer l'importance de cet amendement.

Nous avons ensuite, pour l'examen des capitaines et des seconds, une loi dont on ne peut, je crois, exagérer l'importance, parce qu'il est essentiel que ces navires ne soient confiés qu'à des hommes compétents.

Mais, comme je l'ai déjà dit, je crois que nous pourrions aller plus loin. L'an dernier, lorsque cette question a été discutée dans cette Chambre, j'ai suggéré qu'un amendement fût adopté, si la chose était possible, pour forcer l'inspection des cargaisons, non-seulement quant à leur volume, mais aussi quant à la manière dont elle est placée dans les bateaux. Je crois encore qu'une pareille disposition est nécessaire. Je crois que nous devrions nommer quelque officier compétent avec mission de voir à ce que les navires qui quittent les ports fussent chargés convenablement. Je sais qu'il y a une loi à l'effet d'empêcher les navires qui sont surchargés de quitter le port, mais on me dit que la difficulté qu'il y a, c'est que personne ne semble avoir le pouvoir de retenir les navires lorsqu'ils sont surchargés. Je crois que ce serait une amélioration réelle si quelque personne était préposée à la surveillance de ces navires, avec des instructions impératives de ne laisser aucun navire quitter le port lorsqu'il serait trop chargé, ou que sa cargaison serait distribuée de manière à mettre la vie ou la propriété en danger.

De plus, je crois que l'inspection des navires devrait être faite plus d'une fois par année.

Comme l'a mentionné l'honorable député d'Algoma (M. Dawson), un des navires était regardé comme étant en état de prendre la mer au commencement de l'été, mais, après qu'il eut couru les dangers de la saison, on ne l'inspecta pas de nouveau, et comme résultat, il fit un autre voyage durant lequel il perdit sa cargaison et son équipage.

Je crois en outre qu'avant le départ des navires on devrait voir s'ils sont munis de tous les appareils nécessaires de sauvetage. Il se peut qu'un bateau ait une fois une cargaison légère et qu'il ne faille pas alors autant de précautions que lorsqu'il a une lourde charge, ou qu'il transporte un plus grand nombre de passagers. Je crois en conséquence qu'il serait du devoir des inspecteurs de voir à ce que le nombre de ces appareils fût proportionné à celui des passagers que peut porter le bateau dans un voyage particulier.

Je crois que, vu l'augmentation du commerce sur les lacs supérieurs, eu égard au grand nombre de navires qui se sont perdus et au grand nombre d'existences qui ont été sacrifiées, le ministre de la marine et le gouvernement ne devraient pas considérer inopportun de faire des lois plus sévères sur cette matière; en agissant ainsi, ils gagneront le respect de la population du pays et contribueront beaucoup à prévenir les pertes de vie et de propriété qui arrivent de nos jours.

M. O'BRIEN: Cette question intéresse beaucoup ma division électorale, vu que plusieurs des habitants de cette division sont obligés de voyager la plupart du temps à bord des navires dont les honorables messieurs ont parlé. Quelques-uns de ces navires sont de vieilles carcasses qui, bien qu'elles puissent être assez propres à la navigation du canal Welland, sont totalement impropres à la navigation des eaux plus dangereuses de la baie Georgienne et des lacs supérieurs. Leur forme carrée et leurs côtés élevés, le fait qu'ils sont à une grande hauteur de l'eau, les rendent tout à fait dangereux lorsqu'il s'élève une tempête, sur ces eaux, particulièrement le long des rives rocheuses de la baie Georgienne.

Je suppose que l'on trouve peu important que ces navires soient ou non convenables pour un pareil service, vu que si peu de gens riches, de membres du parlement, et de personnes de distinction voyagent à leur bord, et que, parce qu'il n'y a que des colons, des pêcheurs et des gens de cette classe qui périssent, ces calamités ne tirent pas à conséquence. Je crois que si des membres du parlement, ou un

ou deux ministres, étaient obligés de voyager sur ces bateaux, nous verrions bientôt amender la loi.

Quant à leur cargaison, il n'y a peut-être pas tant à redire à son poids qu'à la manière dont elle est chargée, vu que l'on trouve commode, en voyageant d'un port à l'autre, de mettre la plus grande partie d'une cargaison sur le pont.

La forme de ces navires est exactement ce qu'a décrit l'honorable député de Bruce-Nord (M. McNeill), et elle est telle qu'il leur est tout à fait impossible de résister à une tempête un peu forte, surtout lorsque le vent est de l'arrière. Ils sont construits trop hauts, et leurs ouvrages supérieurs sont trop légers en proportion des ouvrages inférieurs, de sorte qu'ils sont exposés à toutes sortes d'accidents.

J'espère qu'avant l'ouverture de la navigation on prendra des mesures, soit en passant une loi ou en adoptant quelque système d'inspection, pour prévenir le retour de semblables accidents. Si l'on ne fait rien dans ce sens, je crois qu'une très lourde responsabilité retombera sur ceux qui ont juridiction dans cette matière.

J'insiste sur cette question, parce que depuis deux ou trois ans plusieurs familles habitant la division que je représente, ont perdu non-seulement leurs biens, mais encore la vie ou leurs parents, dans ces accidents. Le danger n'est pas aussi grand à bord des bateaux du genre de ceux qui voyagent entre Sarnia et autres ports jusqu'à Duluth, parce que les propriétaires de ces lignes ont intérêt à les construire et à les arranger de manière à les rendre propres au service; mais c'est sur les lignes plus courtes, telles que celle entre Midland et Penetanguishene, que nous voyons les plus mauvais bateaux. Il est vrai qu'ils voyagent surtout dans les îles, où il n'y a pas de grands risques, mais ils ont souvent à voyager en pleine eau, et dans ces cas ils sont exposés à de grands dangers.

J'espère que le ministre s'occupera de cette question, et qu'il comprendra la grande responsabilité qui lui incombe, car le pays attendra de sa part quelque remède aux maux qui ont été signalés.

M. ALLEN : L'expérience de ceux qui ont eu quelque chose à faire sur les bateaux qui voyagent sur la baie Georgienne a été réellement décourageante.

Je puis confirmer tout ce qu'a dit l'honorable député de Bruce-Nord, surtout au sujet du bateau *Jane Miller*. J'ai été dans une autre branche d'affaires l'associé du capitaine de ce bateau, et il n'y avait pas d'homme plus honorable, ni de meilleur mariu. Il connaissait parfaitement tous les coins et toutes les baies du lac. Il n'y a pas le moindre doute que ce bateau n'ait péri parce qu'il était trop chargé, et j'espère que le gouvernement prendra des mesures pour empêcher les propriétaires de bateaux et les capitaines et seconds de surcharger ces bateaux, surtout l'automne. C'est un triste fait que ceci a causé la perte d'un grand nombre de bateaux sur la baie Georgienne et le lac Huron.

J'espère que le gouvernement adoptera des mesures non-seulement pour que les bateaux soient inspectés convenablement, afin que l'on voie à ce qu'ils soient capables de tenir la mer, mais aussi pour empêcher qu'on ne les surcharge.

M. LISTER : Je ne dirai que quelques mots au sujet de cette motion. Demeurant dans un port de lac, et la navigation sur les eaux intérieures de ce pays m'étant quelque peu familière, je corrobore tout ce qu'ont dit les honorables messieurs qui m'ont précédé.

Il n'y a aucun doute qu'il ne soit nécessaire de passer quelque loi. Nous devons songer que depuis deux ans la navigation intérieure du Canada a pris des proportions énormes. Nous savons aussi que plusieurs propriétaires de bateaux de la province d'Ontario ont fait tout ce qu'ils ont pu pour protéger la vie des marins à leur emploi; mais nous savons aussi que plusieurs propriétaires de bateaux n'ont pas pris le soin qui leur incombait. Sur les lacs supérieurs—le lac Huron et le lac Supérieur—il est reconnu que des bateaux se mettent en marche avec un chargement, lorsqu'ils sont

M. O'BRIEN

tout à fait impropres au service auquel ils sont destinés, de même que mal chargés; et le résultat, c'est que depuis deux ou trois ans, il y a de terribles pertes de vie.

Il est temps que le gouvernement s'occupe de cette question, et présente quelque loi de nature à protéger les existences sur les grandes eaux intérieures de ce pays.

Maintenant que cette importante question a été signalée à l'attention de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, j'espère qu'il ne manquera pas de faire immédiatement quelque chose dans l'intérêt de cette classe négligée, les marins de ce pays. Il est vrai qu'ils n'ont pas ici de représentant pour leur servir d'interprète, mais ils sont sous les soins de ce gouvernement autant qu'aucune autre classe de la population.

J'espère que cet état de choses peu satisfaisant cessera bientôt, et que le gouvernement s'occupera de protéger la vie des marins, en veillant à ce que l'on ne se serve pas de bateaux incapables de tenir la mer et à ce que tous les bateaux soient chargés convenablement.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. McCALLUM : Les honorables messieurs qui ont parlé sur cette question ont signalé l'importance qu'il y a de s'occuper des grands intérêts maritimes de ce pays.

Je suis d'avis, M. l'Orateur, que le gouvernement actuel a agi avec justice au sujet de ces intérêts. Il a été dépensé un montant considérable pour construire des havres, afin de mettre les existences et les biens en sûreté, de même que pour ériger des phares pour guider les bateaux durant la nuit et les éloigner du danger; nous avons aussi un service de bateaux de sauvetage dans l'intérêt des marins.

L'honorable député de Lambton-Ouest (M. Lister) a dit, je crois, que les marins n'avaient pas d'amis dans cette Chambre. Je dis que tous les gouvernements de ce pays se sont occupés des intérêts des marins. Nous avons une inspection des bateaux à vapeur. Autrefois, l'inspection des navires était faite par les assureurs; mais ce n'est que l'année dernière, je crois, que nous avons passé une loi relativement à l'inspection des coques. Je sais que les navires que l'on construisait autrefois dans ce pays n'étaient pas les meilleurs pour les tempêtes; ils étaient trop légers.

Quelques honorables messieurs ont parlé du danger qu'il y a de trop charger un bateau; mais le plus grand danger pour un bateau, c'est lorsqu'il est léger. Plusieurs de nos navires ont été construits de manière à porter une forte cargaison, avec un faible tirant d'eau, eu égard au peu de profondeur de nos ports et de nos canaux; mais on n'en construira plus de ce genre, cela va sans dire, vu que l'on a approfondi et élargi nos ports et nos canaux.

Quant aux pertes de vies sur nos eaux intérieures, les honorables messieurs ne doivent pas oublier que, tant qu'il y aura des hommes employés au commerce de transport de ce pays, il y aura un nombre plus ou moins grand de pertes d'existences.

En ce qui concerne l'inspection, je considère que nous avons une bonne classe d'inspecteurs; mais la difficulté, c'est que, pour la plupart de nos navires, il y a plus de danger lorsqu'ils sont à vide que lorsqu'ils sont chargés. Personne n'est plus intéressé à ce qu'un bateau soit chargé convenablement que celui qui le dirige, et qui y risque la vie, et c'est cet homme qui devrait surveiller la manière dont ce bateau est chargé; et, disséminés comme nous le sommes sur ces côtes intérieures, il faudrait un montant considérable pour maintenir un nombre suffisant d'inspecteurs chargés de surveiller le chargement des navires.

En conséquence, les honorables messieurs n'avaient pas examiné suffisamment cette question, lorsqu'ils ont dit que les navires devraient être chargés sous la surveillance d'inspecteurs du gouvernement.

M. STAIRS: Permettez-moi, M. l'Orateur, de dire un mot ou deux sur cette question, bien que ce que je vais dire soit un peu opposé à la manière de voir de l'honorable préopinant.

Je désire prévenir le gouvernement d'être très circonspect dans tout ce qu'il fera pour pourvoir à l'inspection des navires dans les provinces maritimes.

J'approuve tout ce qui a été dit au sujet de l'importance qu'il y a pour le gouvernement de faire tout en son pouvoir pour la conservation de la vie et de la propriété sur les lacs et sur les côtes maritimes du Canada; mais je crois que l'expérience pour ce qui est des provinces maritimes, ne tend pas à démontrer que le cabotage offre de grands dangers.

Une inspection ne servirait qu'à démontrer qu'en somme nos voiliers des provinces maritimes sont bien et solidement construits, et conduits par des hommes parfaitement compétents, la plupart d'entre eux ayant navigué sur de semblables bateaux, dans les environs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick depuis leur enfance. Ce sont des marins d'expérience, qui ont vieilli dans le service, et comprennent parfaitement toutes les entrées et les sorties, et toutes les complications de la navigation cotière.

En prenant la moyenne d'un grand nombre d'années, on a constaté qu'il y avait eu très peu de pertes de vie sur ces bateaux côtiers, le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et qu'il n'y avait pas eu non plus beaucoup d'accidents par suite de surcharge; il est arrivé très peu d'accidents aux navires employés au commerce de charbon dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick à raison de surcharge.

Le gouvernement devrait agir avec beaucoup de circonspection à ce sujet, et ne pas soumettre ces navires à l'inspection ou à des lois très sévères, à moins que la chose ne soit considérée comme absolument nécessaire, et l'expérience a démontré qu'une pareille inspection n'est pas requise. Je dirai cependant que dans le cas où le gouvernement, après avoir pris des informations à ce sujet et avoir examiné la question, trouvait une inspection rigoureuse nécessaire, je consentirais très volontiers, dans l'intérêt de la vie et de la propriété, à l'établissement d'un système d'inspection soignée.

M. GUILLET: Cette question est très difficile à régler, elle embrasse des intérêts considérables, et le gouvernement devrait agir à ce sujet avec une très grande circonspection, et sans précipitation.

Nous n'avons aucune preuve que la vie et la propriété ne soient pas déjà suffisamment protégées, en ce qui concerne les navires qui voyagent sur nos côtes maritimes et sur nos eaux intérieures; nous n'avons pas reçu de pétitions des sociétés de marins ni des marins eux-mêmes, ni des habitants.

Le gouvernement actuel s'est occupé des intérêts des marins, et a eu le soin de donner à l'équipage d'un bateau un premier droit sur ce dernier pour ses gages, et de décréter que les marins pourraient exiger le paiement de leurs gages en se présentant devant deux magistrats de n'importe quel port.

En ce qui concerne la surcharge, il sera très difficile de fixer une ligne de chargement. Les constructeurs de navires les plus savants ont eu de la difficulté à déterminer cela, particulièrement en ce qui concerne des navires construits entièrement en bois, les conditions de ces derniers changeant constamment. Cette inspection proposée nécessiterait aussi la nomination d'un inspecteur expert à chaque petit port, et les droits perçus dans plusieurs de ceux-ci ne suffiraient pas pour lui donner un salaire raisonnable.

Quant à la capacité des navires, elle varie avec les différentes espèces de cargaisons qu'ils portent. Il y a de grandes différences dans les cargaisons. Un navire peut, avec sûreté, porter un bien plus grand nombre de tonnes de charbon que de fer, au moins 25 pour 100 de plus. On voit, par conséquent, qu'il serait très difficile pour le gouverne-

ment d'appliquer une règle. En agissant ainsi, on nuirait probablement beaucoup plus au commerce du pays qu'on ne lui ferait de bien.

Quant aux navires marchands employés exclusivement au transport des marchandises, il n'est pas nécessaire de les inspecter; pour ce qui est des navires qui transportent des passagers, je n'en dirai rien, mais il n'a pas été fait de plaintes au sujet d'aucune perte de vie, ni de risques inutiles, faute d'inspection sur les lacs supérieurs, les pertes de vie ont été causées surtout par l'ignorance de la nature de ces lacs, parce que les battures et les écueils n'étaient pas indiqués sur les cartes marines; mais le gouvernement fait actuellement faire des explorations, surtout dans la Baie Georgienne, afin d'indiquer plus clairement les dangers de la navigation. Le gouvernement mérite beaucoup d'éloges pour la protection qu'il a accordée à la navigation, en érigeant des phares et en construisant des ports de refuge partout où la chose peut se faire avec avantage, surtout dans les eaux intérieures.

M. PAINT: On a parlé de l'acte Plimsoll. Il n'est pas aussi applicable à ce pays qu'à l'Angleterre, où un grand nombre de propriétaires de navires les commandent et les contrôlent eux-mêmes.

En Angleterre, l'acte Plimsoll était destiné à atteindre ceux qui chargeaient beaucoup de vieux navires et les envoyaient en mer avec l'intention de les couler. Plusieurs de ces hommes ne pouvaient faire assurer de pareils navires en Angleterre, mais les faisaient assurer par des compagnies du continent européen, où ils n'étaient pas connus.

Le grand danger provient, même au Canada, du fait qu'on surcharge les navires, dans nos ports où l'on exporte le charbon, et où l'on transporte des cargaisons de pierre; mais on pourrait remédier à ceci dans une certaine mesure par la nomination d'un maître de havre qui réglerait le chargement que prendrait un navire ou forcerait de décharger une partie de la cargaison si elle était trop forte.

Dans les provinces maritimes, nos navires sont construits sous la surveillance d'inspecteurs, mais jusqu'ici cela n'a pas été la coutume, me dit-on, sur les lacs. Nos navires des provinces maritimes ont été plus capables de tenir la mer et ont été classés en vertu de l'inspection du Lloyd, du Bureau Véritas ou du Lloyd américain. Cette inspection s'applique à tous les navires de plus de 150 tonneaux.

Nos petits bateaux de pêche n'ont pas encore été soumis à l'inspection; mais ils sont solidement construits. On a constaté, je dois le reconnaître, que parfois les propriétaires et les capitaines de navires ne sont même pas détournés par une forte prime d'assurance de surcharger leurs navires.

Bien que les assureurs exercent une grande vigilance dans les divers ports, les propriétaires de cargaisons de navires n'ont pas secondé leurs efforts.

Ce sera sans doute magnifique si le Canada vient à posséder la loi la plus parfaite du monde concernant la marine marchande, et l'on pourrait avec raison attendre ceci de notre part, vu qu'il est reconnu que nous sommes le quatrième pays du monde par le nombre de nos navires.

Nous devrions avoir en vue de perfectionner le plus possible la construction de nos navires marchands, et d'en contrôler le plus possible la marche.

Si l'on prend quelque mesure à ce sujet, j'espère que la loi s'étendra à la Colombie-Britannique, vu qu'on exporte de cette partie du pays beaucoup de charbon et de bois; à moins que le commerce de transport ne soit laissé entièrement aux Chinois. Dans ce cas, il va sans dire qu'il n'y aurait pas tant de causes d'anxiété.

M. DAVIES: Si j'ai bien compris les remarques de l'auteur de cette motion, il a demandé au gouvernement de rendre l'acte d'inspection un peu plus rigoureux qu'il ne l'est à présent, et j'ai compris qu'il avait parlé de faits qui s'étaient passés dans cette partie du Canada qu'il habite. Il y a sans doute beaucoup à dire à son point de vue. Cepen-

dant, il y a le danger de passer une loi trop à la hâte, et sans assez d'égards pour les intérêts du grand nombre de ceux qui ont placé leur argent dans des navires canadiens.

L'acte d'inspection, qui a été le sujet de la discussion depuis une heure ou deux, est assez rigoureux, et trop rigoureux sous plusieurs rapports. J'ai eu l'occasion, à une période peu avancée de la session, d'appeler l'attention de l'honorable monsieur sur sa rigueur, et sur sa rigueur injuste, vu qu'elle donne à un inspecteur qui est réellement irresponsable, un pouvoir arbitraire; et j'espérais qu'après ce que j'avais dit alors, et les faits que je savais être à la connaissance de l'honorable monsieur, il aurait jugé à propos d'étudier la question de l'établissement d'une cour d'appel, à laquelle un propriétaire de navires pût en appeler dans le cas où l'inspecteur aurait exercé ses pouvoirs d'une manière injuste ou arbitraire. J'ignore si l'honorable monsieur a pris une décision à ce sujet, mais je crois qu'il ne peut y avoir qu'une réponse à la demande que les propriétaires de navires ont faite de ne pas soumettre leurs biens à une inspection arbitraire sans leur donner le droit d'appel.

Je crois que l'acte est défectueux sous un ou deux rapports. Il ne s'applique point aux steamers qui font le commerce entre les États-Unis, ou un port quelconque des États-Unis, et les provinces. Il y a plusieurs de ces lignes, et quelques-unes d'entre elles sont excellentes. Il y a la ligne entre Saint-Jean et Eastport, qui existe depuis plusieurs années, et où je crois qu'il n'est jamais arrivé un seul accident.

Puis il y a la ligne entre Boston, Halifax et l'Île du Prince-Édouard, et d'autres lignes, et si ces bateaux ne sont soumis à aucune inspection, les nôtres le sont. Je ne condamne pas l'acte en lui-même. Je pense que si on l'applique à nos bateaux, on devrait l'appliquer aussi aux bateaux étrangers ou aux bateaux qui vont dans les ports de l'extérieur. Je désire toutefois appeler l'attention sur la controverse qui a eu lieu en Angleterre, pendant les six derniers mois, entre les armateurs et l'énergique président de la Chambre de Commerce, M. Chamberlain. Bien que les armateurs en Angleterre aient droit d'appel, droit qu'ils ont exercé avec succès dans plusieurs occasions pour protéger leurs propres intérêts, ils ne sont pas satisfaits et veulent davantage; et la prétention qu'ils ont émise l'a été avec tant d'habileté et a été soutenue par une telle masse de faits, que la Chambre de Commerce, ainsi que je le vois par les remarques de son président, est sur le point d'arrêter que l'inspecteur seul, agissant de son propre mouvement, n'aura pas le droit de donner d'ordre, mais qu'il sera accompagné dans son inspection, quand il examinera un navire, par un représentant de l'armateur. Chez nous, l'inspecteur vient seul et il s'en va quand il veut—et, naturellement, ce n'est pas à cela que j'objecte—à bord d'un steamer sans être accompagné de personne qui représente l'armateur; il fait son rapport, et il n'y a pas, à proprement parler, d'appel de ce rapport. Quelle que soit la perte et quelle que soit l'inconvénient que puisse subir l'armateur par suite de ce rapport, il doit s'y soumettre.

Je pense qu'il n'y a pas d'autres parties de notre loi, dans laquelle des intérêts si considérables soient en jeu, et qui sont laissées à la décision d'un juge qui, à proprement parler, est irresponsable. Je voudrais dire à l'honorable monsieur, qu'au lieu de procéder à rendre l'acte encore plus restrictif pour le cas auquel il s'applique actuellement, il devrait plutôt s'efforcer de suivre la ligne de conduite suivie par le gouvernement anglais, c'est-à-dire que l'armateur aura le privilège, quand l'inspecteur fera son inspection, d'avoir un représentant pour la suivre qui aura également voix avec l'inspecteur, et s'ils n'ont pas d'accord, qu'appel soit fait au ministre.

Si la chose est soumise au ministre maintenant, comme le veut l'acte, c'est en vertu du rapport de l'inspecteur lui-même, et le ministre ne peut rendre une décision que sur les faits tels que soumis par l'inspecteur; car on ne peut supposer que l'inspecteur fera rapport de faits qui justifieraient

M. DAVIES.

un renversement de sa décision; il fera plutôt rapport de faits qui en justifieront la confirmation. Le ministre n'a pas le moyen d'avoir d'autres faits. Pratiquement, il est, comme je l'ai dit auparavant, un simple mannequin pour l'inspecteur.

Il faut nécessairement qu'il le soit; il ne connaît pas par lui-même le navire inspecté; il ne peut en avoir une connaissance personnelle. Il ne tient ses renseignements que de la bouche de son inspecteur, dont il sera obligé d'appuyer le rapport. Le ministre a paru croire qu'il y aurait de la difficulté à constituer une cour d'appel, vu la dépense rendue nécessaire, mais je ne crois pas qu'il soit besoin d'une telle dépense.

La cour d'appel pourrait, en réalité, être une institution très simple, mais je vais lire à l'honorable monsieur les remarques faites par M. Chamberlain, président de la Chambre de Commerce, aux armateurs de Liverpool, au sujet de cette question-là même, qui ne restreint pas les droits qu'avaient déjà les armateurs, mais qui élargissait ces droits et leur donnait le privilège d'avoir un représentant à l'inspection même, de sorte que leurs droits pourraient être convenablement protégés dans le principe:

Je vous demande de vous souvenir de ce qui arrive actuellement. L'officier de la Chambre de Commerce est en réalité témoin et poursuivant, et si vous voulez, juge dans la cause. Il se rend à votre navire et se persuade qu'il est surchargé ou qu'il faudrait y faire certaines réparations ou altérations. Il exige qu'elles soient faites, et, dans la grande majorité des cas—car il y a eu en réalité fort peu d'appels—vous les faites, non pas, peut-être, parce que vous êtes d'accord avec lui, mais afin de vous épargner de la misère et de la dépense; et vous le faites d'après son unique autorité.

Telle est aujourd'hui la position. Maintenant, qu'est-ce que je propose? Je propose que mon fonctionnaire ne puisse plus, d'abord, faire un pas sans être accompagné par l'un de vous, et qu'il doit avoir toujours avec lui un représentant des armateurs. Le résultat serait de donner aux armateurs droit de vote absolu sur toutes les procédures préliminaires de la Chambre de Commerce, à moins que nous n'accordions à la chose une telle importance que nous la soumettions à la cour d'appel.

Voyons comment cela fonctionnerait. Je présume que vous éliez pour votre représentant un homme honnête et honorable. Notre inspecteur penserait qu'un vaisseau est surchargé. Il s'adresserait au représentant des armateurs. Toute l'affaire pourrait se régler en une demi-heure. Dans tous les cas, il n'y aurait pas de retard. Ils se rendraient ensemble au navire. Ils écouterait ce que l'armateur a à dire sur la question. L'inspecteur de la Chambre de Commerce aurait l'occasion qu'il n'a pas aujourd'hui, de connaître les raisons, quelles qu'elles soient, que l'armateur a à alléguer contre ce que l'inspecteur se dispose à faire. Il serait bien probablement convaincu, et s'il ne l'était pas, il ne pourrait pas agir sans y être autorisé par le représentant des armateurs. Alors l'affaire devrait être soumise à la Chambre de Commerce. Je pense que cela n'aurait lieu que dans fort peu de cas. Je pense qu'on s'entendrait si bien pour comprendre que les intérêts sont communs entre les représentants de la Chambre de Commerce et les représentants des armateurs, que dans la plupart des cas, la question serait réglée presque immédiatement.

En Angleterre même, où il y a une cour d'appel, le président de la Chambre de Commerce prétend qu'il est davantage de l'intérêt de l'expéditeur que l'inspecteur soit accompagné d'un représentant de l'armateur, à l'inspection d'abord, de façon à ce que justice soit immédiatement rendue. Actuellement, l'inspecteur n'est accompagné de personne, et à moins qu'il ne demande à l'agent de l'armateur de l'accompagner, il se rend seul pour inspecter le navire; il fait le rapport qui lui plaît, lequel est pratiquement sans appel, et je soutiens que cela cause et doit causer une grave injustice. Je pense que si on fait un changement dans l'acte qui existe actuellement, et au sujet de la propriété dont l'acte s'occupe, on devrait le faire dans l'intérêt de l'armateur, afin de lui donner le droit d'être représenté quand l'inspection est faite, et si cela n'est pas fait, qui devrait très certainement avoir, comme tout autre sujet dont la propriété des droits est menacée, droit d'appel à quelque tribunal indépendant.

M. McLELAN: Je dois remercier l'honorable monsieur qui a soulevé cette question et qui a donné occasion aux membres de la Chambre qui s'intéressent à ce sujet, de faire connaître leurs divers sentiments. Cette question a consi-

dérablement absorbé l'attention du gouvernement, et comme chef du département spécialement chargé de l'administration de ces affaires, j'y ai pris beaucoup d'intérêt et l'ai étudiée avec soin. J'ai écouté avec soin les observations faites par différents orateurs sur ce sujet, afin de m'assurer des opinions de ceux qui représentent ces intérêts dans différentes parties du Dominion. Il est tout à fait vrai, comme l'a dit l'honorable député de Monck (M. McCallum), que tous les gouvernements ont étudié cette question et qu'on peut dire de tous qu'ils sont les amis des marins et qu'ils ont fait beaucoup pour eux. Comme l'a dit mon honorable ami, nos côtes ont été éclairées, et sont peut-être à l'heure qu'il est aussi bien éclairées qu'aucune côte maritime du monde; nous avons tâché de mettre des bouées sur toutes les battures; et sur toutes les côtes dont l'approche est dangereuse, nous avons mis des sifflets de brume aux principaux endroits, afin que les marins puissent savoir où sont les dangers.

Aujourd'hui nous sommes occupés à explorer la baie Georgienne et le lac Huron, qui jusqu'à présent ne l'ont pas été suffisamment. On a appelé l'attention du gouvernement sur le fait qu'il y a dans les lacs des rochers et des battures qu'on n'a pas indiqués sur la carte. Lorsqu'on m'a signalé la chose, je l'ai soumise à mes collègues dans le Conseil et j'ai reçu l'autorisation et les instructions nécessaires de prendre des arrangements pour faire explorer ces lacs, afin que les dangers qui y existent soient mieux déterminés et mis à la connaissance du marin. Le parlement a eu la bonté d'autoriser une dépense pour cette fin. Je dois dire que nous n'avons pu obtenir de l'amirauté la nomination d'un homme qui serait chargé de ce travail, que lorsque la saison a été considérablement avancée; cependant il a eu le temps de passer plusieurs mois dans la baie Georgienne et de s'assurer de la nature exacte et des lieux d'un certain nombre de battures, et on les a indiquées sur les nouvelles cartes publiées cet hiver par l'amirauté. Cette exploration va être continuée pendant l'été prochain, et à mesure que l'ouvrage avancera chaque année, le résultat en sera donné sur chaque carte nouvelle que pourra publier l'amirauté. Je sais qu'il y a eu de nombreuses pertes de vies sur ces lacs; mais je ne sais pas qu'il y en ait eu plus que dans la navigation des autres eaux. Le commerce qui se fait sur ces lacs est très considérable et il augmente; cependant je ne pense pas que la proportion des pertes soit plus forte que sur l'océan. Elle devrait être beaucoup moindre. J'admets que si l'on prenait le soin qu'il faut pour construire les navires et pour les manœuvrer, la quantité de pertes de vies serait beaucoup moindre. Vers l'époque où je suis entré au département, il y avait eu deux ou trois désastres sérieux sur les lacs, ce qui a dirigé surtout mon attention sur ce point.

J'avais lieu de croire que la cause de ces désastres résidait, pour une forte partie, dans la construction ou dans la forme des vaisseaux. Je me suis assuré des services d'un homme pratique et je l'ai envoyé examiner sans bruit la construction des navires employés sur les lacs, et lui ai donné instruction de me donner en particulier le résultat de son examen. Il a trouvé que nombre de vaisseaux faisaient le service du transport des passagers, et que quelques honorables membres de cette Chambre avaient raison quand ils ont dit que ces vaisseaux étaient de simples écuelles, munies d'une forte superstructure; que peut-être les quatre cinquièmes du tonnage du navire consistaient en constructions et en superstructure qui le rendaient trop pesant; en d'autres termes ils étaient surchargés de voiles qu'on ne pouvait carguer, et la force du vent s'emparant du navire entièrement, en rendait la manœuvre complètement impossible. Ces vaisseaux étaient surtout occupés à faire le transport des passagers. J'ai alors senti qu'il était nécessaire de faire quelque chose, afin que, si c'était possible, nous pussions contrôler l'emploi de ces vaisseaux, grâce auxquels, je n'en doute pas, on a subi des pertes de vies considérables. C'est pour cela qu'un bill a été déposé et a passé au parlement en 1882 dé-

crétant l'inspection de la coque de tous les vaisseaux à passagers. Nous avions précédemment pourvu à l'inspection des chaudières et des machines des bateaux à vapeur, mais il n'y a eu que fort peu d'inspections faites par des hommes compétents et pratiques, des coques des bateaux à vapeur. Il est dit dans cet acte que des inspecteurs convenablement autorisés seront nommés et que les navires auront à obtenir d'eux des certificats. Il y est dit que ces inspecteurs feraient une inspection des bateaux et qu'avec les inspecteurs des chaudières et des machines, ils fixeraient le nombre de personnes qui pourraient prendre passage à bord d'un vaisseau faisant le service sur une certaine route.

Quelques honorables messieurs ont dit que nous aurions dû pourvoir à l'inspection de tous les bateaux à vapeur et de tous les vaisseaux employés à faire le transport du fret aussi bien que de ceux employés à faire le transport des passagers. Nous avons cru cependant qu'il n'était peut-être pas sage de vouloir trop faire tout de suite, et que nous devions d'abord pourvoir autant que possible à la sécurité des passagers.

Les inspecteurs des entrepreneurs se sont considérablement occupés de l'inspection de tous les navires faisant le transport du fret, que ce fussent des voiliers ou des bateaux à vapeur. De la même façon dont il a été parlé ce soir ici, dans les provinces d'en bas, et pour les vaisseaux qui vont sur la mer, l'inspection des Lloyds anglais et français est faite, et elle est demandée par tous les expéditeurs de fret pour les navires sur lesquels ils veulent expédier des cargaisons. Dans les lac supérieurs, nous avons trouvé que les expéditeurs de marchandises avaient leurs propres inspecteurs; les expéditeurs de cargaisons et les bureaux d'assurance avaient leur propres inspecteurs pour examiner les navires qui font le transport du fret, et par conséquent il n'était pas aussi nécessaire, aussi impérieux pour le gouvernement, de se charger de l'inspection des navires. L'acte de 1874 est dirigé contre le surchargement et contre la mise en mer des vaisseaux qui ne sont pas sûrs. Cet acte est suffisamment rigoureux, mais, pour ce que j'en sais, on ne l'a pas appliqué. Je ne sais pas si l'acte est trop gênant ou si l'application en est trop coûteuse, mais je sais qu'il n'a jamais été mis en opération. Il est dit dans cet acte :

Si l'on se plaint au ministre du fait qu'un navire quelconque enregistré au Canada, vu l'état défectueux de sa coque, ou vu son surchargement ou le caractère défectueux du chargement, est déclaré impropre à faire le service sur mer ou à naviguer dans les eaux placées dans les limites du Canada, le ministre pourra le faire inspecter par une personne nommée par lui—en exigeant d'abord de celui qui porte la plainte, s'il croit à propos de le faire, un dépôt d'argent pour défrayer les dépenses de l'inspection.....

D'autres dispositions décrètent la condamnation du navire et déclarent que toute personne qui envoie un pareil vaisseau à la mer sera coupable de délit. Comme je l'ai dit, l'acte n'a pas été mis en opération depuis que je suis chargé de la direction du département, et l'on peut dire qu'il n'a pas d'effet. En examinant les désastres qui ont eu lieu sur les lacs, j'ai jugé à propos de faire un bill rendant obligatoire pour chaque navire d'avoir une ligne de chargement, comme l'ont recommandé les messieurs de la gauche. Un des grands dangers auxquels s'exposent les navires qui navigent sur les lacs réside dans la forme de leur construction. Les machines placées loin à l'arrière, font hausser la poupe et lever la proue, et, à moins qu'on ne prenne beaucoup de soin pour faire le chargement, les vaisseaux prennent souvent la mer dans un état de non sécurité. J'ai donc cru qu'il fallait arrêter qu'aucun navire ne prenne la mer sans avoir un certain tirant d'eau à l'avant, la profondeur devant être fixée par l'inspecteur. En essayant de faire réussir ce plan, j'ai éprouvé nombre de difficultés lorsqu'il s'est agi d'en faire une application convenable, et une loi qu'on ne peut appliquer convenablement et à l'opération de laquelle il n'a pas été suffisamment pourvu, vaut moins que rien. J'ai suivi les conseils de l'honorable député de Queen, I.P.E.

(M. Davies), qui dit qu'il ne faut pas légiférer trop hâtivement. J'ai laissé la chose à l'étude, pour voir si je pourrais aviser au moyen d'obtenir une inspection convenable des vaisseaux lorsqu'ils laissent le port. Les steamers qui naviguent sur les lacs font escale en plusieurs endroits. Le matin un vaisseau peut partir chargé convenablement, mais à dix heures il peut avoir déchargé du fret et en avoir pris d'autre à bord et avoir constamment perdu l'équilibre; et, comme le vaisseau peut arrêter à deux ou trois endroits dans la journée, il peut être différemment chargé en partant de chaque port. De sorte que la Chambre verra qu'il y a beaucoup de difficulté à trouver le moyen de forcer les vaisseaux à partir d'un port en état convenable. L'affaire a été laissée en suspens, dis-je, pour voir s'il est possible de trouver le moyen convenable de mettre à exécution le plan que j'ai recommandé, ou si le dommage causé au commerce et à la navigation par le fait d'essayer à mettre une telle loi en vigueur serait plus considérable que les bénéfices qu'on en pourrait retirer.

L'honorable député de Queen (M. Davies) a parlé de l'acte anglais et du fait que nous allons plus loin que cet acte, et il a dit qu'il n'y a pas d'appel en ce pays. Je dirai à l'honorable monsieur qu'il y a appel de l'inspecteur au ministre de la marine et des pêcheries, et que ce ministre n'est en aucune façon, comme le suppose l'honorable monsieur, un simple mannequin aux mains de l'inspecteur. Le devoir du ministre est de s'enquérir des faits, et si les faits qui lui sont exposés lui semblent ne pas justifier le retrait du certificat, il est au pouvoir du ministre de prendre des arrangements pour que le vaisseau fasse le service.

L'honorable monsieur a dit de plus que nous n'avons pas besoin de faire l'inspection des navires qui font le service du Canada. Tous les navires enregistrés dans le Canada et qui vont à un port quelconque dans ou hors le Canada, tombent sous le coup de l'acte d'inspection.

Il est arrêté que les navires enregistrés dans les pays étrangers et qui font le service dans le Canada sont sujets à être inspectés sous l'opération de la loi des pays où ils sont enregistrés.

Je ne sache pas qu'il y ait d'autres observations faites par les honorables messieurs qui exigent de moi des explications. J'ai seulement à dire que tous les papiers qui se rapportent à cette question seront soumis à la Chambre et que tous les renseignements possibles seront fournis aux honorables députés; et je dois encore remercier l'honorable député d'Algoma (M. Dawson) d'avoir soulevé la question et provoqué les expressions d'opinions émises par les différents députés qui l'ont traitée.

M. BRECKEN: Lorsque la question a été soumise à la Chambre, il y a dix ou douze ans, et qu'il s'est agi de l'île du Prince-Edouard, je n'ai pas parlé; je ne me propose pas aujourd'hui de parler longuement. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques de l'honorable ministre, et grâce à la petite expérience que nous avons eue des effets produits dans l'île par l'acte tel qu'actuellement mis en opération, pour la partie qui concerne l'inspection des navires à vapeur, j'avais espéré que le ministre apprécierait autrement la loi que nous avons maintenant. Je ne suis pas d'accord avec mon collègue lorsqu'il dit que le ministre est un mannequin entre les mains de l'inspecteur; mais à juger les choses par l'inspection qui se fait dans l'île, ce serait un grand avantage que l'inspecteur fût accompagné d'un marchand représentant l'armateur. L'automne dernier nos steamers ont été arrêtés au moment même où commençait notre fort commerce de transport, et malgré le remède contenu dans le droit d'appel au ministre de la marine, cela a causé un dommage considérable chez nous et l'on n'a cessé depuis de se plaindre des effets de la loi. Je soumettrai avec beaucoup de circonspection, vu que je ne suis pas marin, que ce serait un grand avantage si l'acte était amendé de façon à ce que l'armateur fût représenté lorsque l'inspection

M. McLELAN,

a lieu. Je sais que c'est le devoir du gouvernement et du ministre chargé de cette partie importante du service public de voir à ce que les navires soient capables de tenir la mer et à ce que les vies des passagers et des hommes d'équipage soient convenablement protégées; mais si j'en juge par ce qui a eu lieu dans l'île du Prince-Edouard, il est bien possible que l'opération de la loi, telle qu'elle est maintenant, soit contraire à ce que le gouvernement voudrait qu'elle fût. Il est bon de savoir si nous ne devrions pas avoir une cour d'appel; dans tous les cas, il est très important que la question de la condition dans laquelle les vaisseaux doivent être tenus ne soit pas laissée à la décision arbitraire de l'inspecteur.

M. McLELAN. L'honorable député me permettra de donner une explication. J'ai fait remarquer à l'inspecteur qu'on s'était plaint de ce qu'il avait examiné un navire sans la connaissance d'un armateur. J'ai compris, par ce qu'il m'a dit, que partie de l'inspection avait été faite en présence de l'un des membres de la compagnie des bateaux à vapeur, qu'il avait passé deux ou trois jours, en partie, à faire cette inspection, qu'il avait fait un voyage sur les steamers et les avait inspectés à Pictou et dans l'île. Je pense que c'est une exception qui se produit rarement, plutôt qu'une règle, que les armateurs ne soient pas présents lorsque l'inspecteur fait son examen. Je crois que dans tous les cas sur lesquels on a appelé mon attention, excepté dans celui-ci, il n'y a pas eu d'inspection de faite sans la présence de l'armateur.

M. DAWSON: Il me sera permis de faire remarquer qu'en lisant le rapport de M. Mackenzie, gardien de l'observatoire à la Presqu'île près d'Owen-Sound, je n'avais pas remarqué qu'il avait parlé du capitaine de la *Jane Miller*. Je saisis cette occasion de dire que je connaissais bien le capitaine. Il s'est noyé quand son vaisseau a sombré, et je savais que c'était un homme excellent et honorable. Il a été second du steamer *Ontario* pendant longtemps, et il était très estimé dans le pays et parmi les navigateurs des lacs. Je dois dire que le cas pour ces vaisseaux des lacs est tout à fait exceptionnel, et qu'on ne peut dire la même chose des vaisseaux de mer dont j'ai parlé. Le nombre de ces vaisseaux qui se perdent est tout à fait hors de proportion avec les pertes subies partout ailleurs, car de toute une flotte de vaisseaux qui naviguaient sur la baie Georgienne il y a cinq ans, je crois qu'il n'en reste pas un seul, à part un petit, le *Maganetawan*, qui fait le service à Parry-Sound, et un autre petit navire appelé la *Warton Belle* qui navigue près de la côte. De fait, la perte de la flotte s'est répétée trois fois, et les pertes de vies ont aussi été très considérables, de sorte que, comme je l'ai déjà dit, le cas de ces vaisseaux est tout à fait exceptionnel. Le ministre de la marine a parfaitement raison lorsqu'il dit que ces désastres sont en grande partie dus à la manière dont les vaisseaux sont construits. Il n'y a pas de doute que les bateaux qui ont été amenés dans ces eaux, n'étaient pas propres à faire la navigation. Quant à la navigation elle-même, c'est probablement la plus sûre et la meilleure du monde. La chose est prouvée par le fait que les steamers qui sont convenablement construits et convenablement équipés ne subissent pas d'accidents.

Les steamers de Sarnia ont fait le service pendant douze ou quatorze ans, et ils n'ont pas subi ni une seule perte ni un seul accident. Il en est ainsi de la ligne de Collingwood. La difficulté réside dans le genre de vaisseaux employés, et j'ai recommandé qu'on autorisât les officiers de la douane ou quelqu'autre fonctionnaire du port—sans ajouter beaucoup à la dépense—à empêcher ces vaisseaux de partir avec des surcharges.

L'honorable député de Monck (M. McCallum) dit que c'est le capitaine qui peut le mieux juger si son vaisseau est trop chargé. Je crois qu'il a parfaitement raison, mais la difficulté vient de ce qu'il n'est jamais laissé au capitaine de dire quand son navire est assez chargé. Il vient à un endroit,

où un chargement l'attend, et on ne le consulte pas pour savoir s'il peut le prendre ou non ; mais, dans la plupart des cas, il est forcé de le prendre. Je sais des cas où les capitaines ont refusé de surcharger leur vaisseau, qu'ils ont ainsi sauvé. On ne peut aucunement douter que l'étude hydrographique de la côte qui se fait actuellement, sous la surveillance du département de la marine et des pêcheries, va être d'un immense avantage. On en avait beaucoup besoin ; on la demandait depuis des années, et je suis heureux d'apprendre que le département a mis à l'œuvre un excellent officier—un homme qui a été recommandé par le gouvernement impérial. Il s'est employé à ces travaux l'été dernier et il s'est montré jusqu'à présent infatigable à remplir son devoir. Il n'y a pas de doute que graduellement les côtes deviennent bien éclairées. On met de nouvelles lumières tous les ans, et cela rend possible la navigation pendant la nuit dans des endroits où on ne pouvait la faire auparavant. Je pense cependant que l'on pourrait encore ajouter à ces améliorations. Je crois que la rivière du Sault-Ste-marie peut être éclairée de façon à ce que les navires puissent faire le service de nuit, et qu'en général cela constituerait une grande économie pour les vaisseaux.

Je dois dire en terminant que je suis heureux de voir que tant de députés ont pris part à ce débat, attendu que cela appellera l'attention sur l'affaire, et je suis heureux que l'attention du ministre de la marine y ait été attirée et qu'il ait manifesté tant d'intérêt pour la chose.

La motion est adoptée.

RÈGLEMENTS RELATIFS AUX MANDATS D'ARTICLES D'ARGENT.

M. BLAKE : Je demande copie des règlements se rapportant à la division des mandats d'articles d'argent dans le département des postes, avant le changement qui a eu récemment lieu dans les règlements concernant le paiement des mandats d'argent, ainsi que copie des règlements actuellement en vigueur, avec les dates.

Je dois dire brièvement que la raison de cette motion, ainsi que je l'ai expliquée privément à un fonctionnaire du département des postes, vient d'une communication que j'ai reçue au sujet du prolongement du délai et de certaines précautions prises pour le paiement des mandats d'argent dans le voisinage de la ville de Hull, où il y a eu un délai de quatre jours environ, sous l'opération des dispositions actuellement en vigueur, comparé à ce qui arrivait avec l'autre arrangement. Comme j'ai lieu de croire qu'on n'a pas fait récemment de nouveaux règlements, la chose peut s'être produite par l'application de quelques règlements généraux qui s'appliquent différemment selon l'importance relative des endroits. Quoi qu'il en soit, je fais la motion et je serai heureux de connaître la raison du délai dont j'ai parlé.

M. CARLING : Je ne sache pas qu'aucun changement soit survenu dans les règlements du département à ce sujet. Cependant, si l'honorable monsieur veut laisser passer sa motion, j'irai aux informations et je les lui fournirai.

La motion est adoptée.

COMPAGNIE DE LOTERIE DE SAINT-ETIENNE, NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. WELDON : Je demande par ma motion un état des recettes du bureau de poste de Saint-Etienne, N.-B., pendant les années 1879, 1880, 1881, 1882 et 1883 ; aussi un état de la valeur des timbres-postes vendus au dit bureau ; aussi copie de toute correspondance, états ou mémoires ayant rapport à l'affichage des circulaires d'une compagnie de loterie à Saint-Etienne, N.-B. Le but que je poursuis en faisant cette motion, c'est d'appeler l'attention du gouvernement sur ce qui s'est passé—en autant que nous sommes

bien renseignés—dans la ville de Saint-Etienne. Une compagnie de loterie y a lancé un grand nombre de circulaires qui sont envoyées, non pas, je crois, dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, mais dans les Etats de l'Ouest, et le gouvernement des Etats-Unis est impuissant à les arrêter, parce que, avec les arrangements postaux, il est obligé d'envoyer à destination la matière postale. Si ces circulaires étaient affichées aux Etats-Unis, on arrêterait la chose immédiatement ; mais en l'état où sont les choses, il n'y a pas de doute qu'un grand nombre de fraudes ont été commises, et l'on dit que la compagnie s'enrichit. Je vois que les timbres et les frais de poste rapportent plus de revenu à Saint-Etienne qu'à Saint-Jean. Bien que Saint-Etienne n'ait qu'une population de 2,500, je trouve que le revenu de la poste est de \$36,189, pendant qu'à Saint-Jean, il n'est que de \$35,891.47, à Frédéricton \$5,910, et à Moncton \$6,815. Cela fait voir que le nombre des timbres vendus à Saint-Etienne est tout à fait anormal, et je ne doute aucunement que cette vente considérable s'explique par la fraude énorme qui s'est opérée.

Mon but en faisant cette motion, c'est d'appeler l'attention du directeur général des postes et du gouvernement sur cette affaire, et d'aviser aux moyens à prendre pour y mettre un terme. Je crois que de fortes sommes d'argent ont été payées ; mais quant au tirage des lots, il n'y en a pas eu. Toute l'affaire est une fraude au moyen de laquelle quelques personnes sont à s'enrichir rapidement.

M. CARLING : Il n'y a pas d'objection à donner le montant des recettes pour les différentes années mentionnées, ainsi que la valeur des timbres-postes vendus pendant ces années ; mais comme il y a eu une correspondance d'échange entre le département des postes et le département de la justice, et aussi entre ce département et le gouvernement local, je ne suis pas en état de soumettre la chose maintenant. L'autre renseignement va être déposé sans délai.

M. BLAKE : Je regrette que l'honorable ministre ne puisse nous donner de renseignement à ce sujet. Depuis longtemps nous remarquons dans les journaux des énoncés au sujet de la fraude qui se commet à Saint-Etienne. Il y a un certain nombre d'années—en 1878, si je m'en souviens bien—nous avons eu un débat au sujet de l'opportunité de donner au département des postes le pouvoir de mettre fin à la commission de pareilles fraudes ; et, chose singulière, si la mémoire ne me fait défaut, c'est Saint-Etienne, N.-B., qui a fourni l'exemple révoltant. On a expliqué que Saint-Etienne, qui se trouve sur la ligne frontrière, est devenu la retraite où les promoteurs de cette fraude se sont rendus et d'où ils ont inondé le pays de ces timbres.

La Chambre a hésité à appliquer le remède ordinaire, qui consiste à donner, en vertu de certains règlements, au directeur général des postes, le pouvoir de faire ouvrir ces lettres suspectes ; mais on a essayé comme remède de donner au directeur général des postes le pouvoir d'ordonner que les circulaires fussent marquées comme suspectes de fraude et qu'elles fussent expédiées de cette façon à destination. J'aimerais à savoir si on a essayé d'arrêter ces fraudes en appliquant ce remède ; si on a laissé comme lettre-morte la loi du statut, et si l'on a laissé ces gages d'iniquité s'accumuler sans qu'il y ait eu d'effort pour arrêter la chose.

M. CARLING : Je crois avoir dit que le département a appelé l'attention du ministre de la justice sur la question, et que le ministre de la justice est actuellement en correspondance avec le procureur général du Nouveau-Brunswick à ce sujet. Le département n'a pas à appliquer la loi, mais il doit appeler l'attention du département de la justice sur l'affaire.

M. BLAKE : Cette loi n'a rien à faire avec le département de la justice. Elle appartient entièrement au département des postes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suppose que le directeur général des postes a, par esprit de discrétion, appelé l'attention du département de la justice sur cette affaire, afin d'avoir son opinion et son aide dans la poursuite d'aucune fraude. Je me souviens du débat qui s'est élevé il y a quelques années au sujet de ces fraudes de la loterie, qui constituait un véritable scandale. Si je comprends bien, une correspondance s'échange en ce moment avec le procureur général du Nouveau-Brunswick pour aviser au moyen le plus prompt de mettre fin à ces opérations ; en conséquence, mon honorable ami ne pourra la produire que lorsqu'elle sera complète. J'espère qu'elle le sera avant la fin de la session, de sorte que mon honorable ami pourra la déposer et que des mesures pourront être prises pour arrêter les fraudes dont on se plaint.

M. BLAKE : Mon honorable ami m'a mal compris. Je n'ai pas du tout parlé de poursuite, ni de rien qui se soit passé dans le département de la justice. J'ai parlé de la loi du pays, qui donne au directeur général des postes le droit de dire que ces lettres devraient être marquées comme suspectes de fraude. Je voudrais savoir si cette loi a été appliquée.

M. CARLING : Je m'informerai et je donnerai à la Chambre les renseignements.

La motion telle qu'amendée est adoptée.

RÉCLAMATIONS DE JOHN ROBERTSON.

M. BLAKE : Je demande par ma motion copie de toute correspondance, rapports, ordres administratifs, ordres du bureau des terres, ou autres papiers concernant la concession de la moitié ouest de la section 6, township 2, rang 14, à l'ouest du méridien principal au Manitoba, et particulièrement de tous papiers concernant les réclamations de John Robertson et d'un nommé Wallace sur le dit lot.

Je fais cette motion à cause d'une communication que j'ai reçue de M. John Robertson, qui m'adresse une partie de la correspondance échangée entre lui et le département de l'intérieur. Une lettre de lui adressée au département, en date du 24 octobre 1883, dit :

Le 8 novembre 1882, j'ai pris un homestead et j'ai enregistré mon titre de préemption pour la moitié occidentale de la section 6 en 2-14, et dans le cours de l'hiver j'y ai apporté du bois de construction pour y faire une maison. Je bâtir une étable en billots et faire une clôture en bois. Avant le 9 mai 1883, j'ai commencé à travailler et à me préparer à bâtir. Vu l'incendie de deux scieries situées dans mon voisinage, je n'ai pu me procurer de bois tant que la saison humide n'a pas été passée, après laquelle j'ai pu en faire venir de Brandon. Durant le mois de juin et la première partie de juillet, j'ai défoncé et en partie labouré plus de trente acres de terrain ; et j'ai levé la charpente de ma maison. J'ai alors fait venir du bois de Brandon, ainsi que d'autres matériaux pour compléter ma maison. Au moment où ma maison était presque terminée et que les pans de mon étable étaient levés, j'ai reçu avis du bureau de la compagnie des terres de la Nelson qu'on avait demandé l'annulation de mon titre. J'ai fait une déclaration par forme de défense et j'y ai annexé huit attestations faites sous serment pour l'appuyer. C'était vers le milieu d'août. Quelque temps après, l'inspecteur, M. Aitkman, est venu et il a examiné mon titre. Depuis lors à venir jusqu'au 22 de ce mois, je n'en ai pas entendu parler. Le 22, j'ai reçu une lettre de la compagnie des terres de la Nelson, dont je vous inclus copie. Vu le rapport favorable que l'inspecteur a fait des améliorations que j'ai opérées, je supposais qu'il n'y aurait pas d'annulation d'accordée par le bureau des terres et je me suis mis à faire mes préparatifs pour l'hiver. J'ai demeuré sur ma terre pendant quelque temps avant la visite de l'inspecteur et depuis, lorsque j'eus construit ma maison de façon à la rendre habitable. J'ai, pour cet hiver, plus de soixante minots de pommes de terre dans ma cave, entre quarante et cinquante minots de grain de semence, ainsi que beaucoup de grain destiné à la nourriture des animaux. J'ai aussi mis du foin en réserve et j'ai préparé une étable pour l'hivernement des bestiaux, et je n'ai pas d'autre étable où les hiverner, et il me semble qu'à cette saison de l'année, lorsque l'hiver vient d'arriver, il serait très injuste, pour ne pas dire plus, que le bureau des terres m'enlevât les améliorations que j'ai faites pour satisfaire une rancune personnelle. Je me permets d'écrire ces faits dans l'espoir que vous interviendrez en ma faveur auprès du bureau des terres, qui a rendu cette décision, et que vous me donniez franc jeu, car je suis colon de bonne foi et je fais de mon mieux pour m'établir dans le pays.

Je pourrais dire aussi, que ceux qui demandent l'annulation de mes titres sont ces mêmes Allens qui ont créé tant d'embarras à mes fils

M. BLAKE.

relativement à leur terre ; vous trouverez, dans une autre lettre, tous les détails relatifs à ce sujet.

Quant aux améliorations que j'ai faites, je pourrais dire que j'ai une bonne maison de 14 pieds sur 18, lambrissée en bois de pin, avec papier goudronné et couverte en bardeau ; de plus, elle renferme une bonne cave. J'ai aussi une étable en bois rond de 18 pieds sur 22, et je viens d'acheter de la chaux pour terminer ma maison pour l'hiver.

En examinant les faits que je vous expose ici et en répondant à cette lettre, vous obligerez

Votre très respectueux serviteur,

JOHN ROBERTSON.

La réponse à cette lettre est datée du 16 novembre 1883.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous dire que le ministre de l'intérieur m'a donné instruction d'accuser réception de votre lettre datée du 26 du mois dernier, dans laquelle vous exposez les faits qui se rapportent à votre installation sur la moitié ouest de la section 6, township 2, 14e rang, côté ouest du premier méridien, et dans laquelle vous déclarez avoir reçu avis du bureau des terres que vos titres ayant été annulés, la terre doit être vendue par soumissions dans les trente jours qui suivront le 16 octobre, date de l'avis qui vous a été donné. En réponse à cette lettre, je vous dirai que les faits que vous exposez ont été communiqués au commissaire des terres fédérales, à Winnipeg, pour qu'il prépare un rapport à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre obéissant serviteur,
JOHN R. HALL,
Secrétaire intérimaire.

M. Robertson dit :

Subséquentement, j'ai visité le bureau des terres à Winnipeg, mais je n'ai pas été très satisfait, car M. Walsh était alors à Ottawa. Tout ce que j'ai su, c'est que le plus haut commissaire était M. Wallace. Depuis, j'ai eu aucun renseignement officiel, mais j'ai appris d'une autre source que la terre avait été adjugée à M. Wallace. Comme je n'ai pas, dans la province, d'autre terre où je puisse m'établir, et comme j'ai entrepris de me livrer à l'agriculture, je désire savoir, avant le printemps, si je devrai aller dans un pays étranger pour obtenir ce qu'on me refuse dans mon propre pays, ou en d'autres termes, si je serai obligé, comme l'ont fait des centaines de colons, d'aller dans le Dakota et jurer fidélité au gouvernement de Washington, chose qui me révolte et répugne à mes sentiments d'Anglais. Néanmoins, comme j'ai une femme et huit enfants, mon devoir me commande et la nécessité me force de chercher à les établir.

M. CHARLTON : Cela est très impatriotique.

M. BLAKE : Il me semble qu'il serait bon que la Chambre reçût quelque explication au sujet de cette conduite qui paraît un peu arbitraire. On apporte un retard considérable à donner des renseignements, et une telle manière d'agir exige des explications. M. Robertson écrit au département le 24 octobre, et le 16 novembre, il reçoit une réponse qui lui annonce simplement que sa lettre a été renvoyée au commissaire des terres, à Winnipeg, avec prière de préparer un rapport sur la question. Il n'a pas d'autres renseignements, bien que nous soyons déjà en mars et que l'hiver s'en va ; et pendant qu'il est dans cet état d'incertitude, il apprend, de sources non officielles, que sa terre a été vendue à son insu, mais il n'a aucun renseignement précis en ce qui concerne sa position actuelle ; on ne le renseigne pas au sujet de ce qu'il devait faire à l'avenir. L'honorable monsieur a dit l'autre jour que l'on n'avait pas d'exemple qu'un colon de bonne foi eût été évincé. M. Robertson n'a pas été évincé, mais il court grand risque de l'être.

Sir JOHN A. MACDONALD : Comme l'honorable membre de la gauche l'a dit, M. Robertson agit certainement d'une façon très impatriotique en menaçant de s'en aller au Dakota et d'emmener avec lui ses huit enfants, et cela, dit-il, parce que le bureau des terres, par rancune personnelle, a agi contre lui, bien que je ne puisse pas voir quelle rancune personnelle ce bureau peut avoir contre lui, chose dont il ne parle pas non plus dans ses lettres. M. Robertson a oublié de vous dire qu'il spéculait sur les terres et qu'il avait acquis son terrain en dénonçant l'homme qui l'occupait avant lui, en disant qu'il n'était pas colon et qu'il ne faisait pas d'amélioration. Robertson a obtenu la maison et le lot de cet homme ; après cela, il aurait dû aller se fixer lui-même sur ce lot, mais il ne l'a pas fait.

Il dit que sa terre a été mise en vente par soumissions et qu'elle a été adjugée à Wallace ; mais il a oublié de dire à

l'honorable monsieur qu'il était lui-même un des soumissionnaires, et que, s'il ne l'a pas eue, c'est que Wallace a payé un prix plus élevé. Dans cette affaire John Robertson a obtenu un titre pour la demi-section, comme droit de homestead et de préemption, en faisant annuler le titre que l'on avait déjà donné à celui qu'il a remplacé. Les raisons de cette annulation étaient que cet individu ne s'était pas fixé de bonne foi sur son homestead et ne remplissait pas les conditions stipulées par la loi.

Subséquentement, on a demandé d'annuler le titre même de Robertson, pour les mêmes raisons, et dans le cours de l'enquête faite par le bureau des terres, il a été prouvé que Robertson ne s'était pas établi de bonne foi sur son homestead, mais qu'il tenait un hôtel dans le village de Cartwright. Il a alors été ordonné que son titre fût annulé. Robertson a protesté contre cette manière d'agir et l'affaire est restée longtemps en suspens pour lui permettre de donner les raisons qui devaient empêcher la mise à exécution de la décision du bureau. Enfin, le commissaire voyant que Robertson ne fournissait pas les preuves nécessaires, et voyant que la demi-section valait beaucoup plus que les terres ordinaires de homestead et de préemption, a mis ce terrain à l'enchère, celui qui offrirait le plus haut prix devant avoir le droit d'en prendre possession, en se conformant aux conditions ordinaires imposées dans ces cas. Robertson fut invité à soumissionner et ne le fit pas. Mais un nommé Wallace offrit le plus haut prix, et le 20 décembre dernier, le ministre de l'intérieur décida que l'offre de Wallace devait être acceptée, Wallace devant payer à Robertson la valeur des améliorations faites sur la terre.

M. BLAKE : L'honorable chef du gouvernement n'a pas compris l'exposé fait par M. Robertson. Ce dernier n'accuse pas le bureau des terres où le département de vouloir satisfaire des rancunes personnelles. Il dit : Je ne sais pas quelle rancune personnelle pourrait avoir le bureau des terres. Cette proposition a été faite au conseil par quelque individu qui lui en voulait. Il n'accuse pas les fonctionnaires d'avoir voulu satisfaire des rancunes personnelles. Ce qu'il a dit, ce qu'il dit encore et ce que je répète aujourd'hui, c'est que l'on paraît apporter beaucoup de négligence à faire connaître la décision du bureau à M. Robertson, qui, lorsque cette lettre a été reçue, il y a quelque temps, n'avait pas pu obtenir de renseignements au sujet de la décision arrêtée par le bureau relativement à la demande qu'il avait faite le 25 octobre dernier.

Je ne sais pas si M. Robertson a reçu, d'autres sources, d'autres renseignements que ceux que l'on m'a fait connaître, mais il est évident que la lettre qu'il a reçue au mois de novembre en réponse à sa lettre d'octobre, ne lui demande pas d'autres informations ni d'autres preuves, mais lui annonce simplement que l'affaire a été renvoyée au bureau des terres, à Winnipeg; il semble qu'il n'a pas reçu d'autres renseignements du bureau.

M. MACKENZIE : Je pense que celui qui a été assez imprudent, dans les circonstances actuelles, d'aller s'établir à Cartwright, aurait dû s'attendre à subir un semblable traitement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Indépendamment de l'intéressante question que mon honorable ami a soulevée, j'aimerais que le premier ministre pût dire quelle est la politique que suit ordinairement le gouvernement, en supposant que l'exposé fait par cet individu soit véritablement à ce qu'il a construit, ce qui, dans ce territoire, est censé être une maison assez convenable. Le bureau des terres a-t-il coutume, lorsque des montants considérables ont été dépensés, de s'emparer des terres sans donner aucune compensation quelconque pour les bâtiments construits, indépendamment du terrain que l'on aurait pu défricher? C'est, je pense, une question au sujet de laquelle l'honorable monsieur pourrait nous renseigner.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce terrain a été concédé le 20 décembre, par le ministre de l'intérieur, à M. Wallace. Je n'ai pas dit—et je ne veux pas que l'on soit sous cette impression—je n'ai pas dit que le commissaire était accusé de vouloir satisfaire des rancunes personnelles, mais que M. Robertson prétendait que le commissaire avait décidé la question à l'instigation de gens qui avaient des rancunes personnelles. J'ai dit que je ne voyais pas comment des rancunes personnelles pourraient affecter la décision du commissaire ou du bureau. Ils n'avaient aucun intérêt à le faire. Ils sont nommés pour rendre justice et pour exécuter la loi, et je ne doute pas qu'ils l'aient fait. Cet homme a fait sa soumission, il a fait des offres, et c'est parce qu'il n'a pas obtenu le terrain qu'il fait cette plainte. J'ose dire qu'il n'est pas nécessaire qu'il s'en aille aux États-Unis avec sa famille, s'il a un bon hôtel ou il peut vivre dans le village de Cartwright.

La coutume suivie lorsqu'une personne ne remplit pas les conditions de la loi relative aux homesteads, est celle-ci : Par exemple, si un homme laboure une certaine étendue de terre et qu'il ne soit pas résident, l'acte est impératif. Il faut que la personne fasse acte de résidence, et ce n'est pas en défrichant un peu de terrain ou en commençant à construire une maison, qu'elle acquiert un droit conformément à la loi.

On a essayé, à la dernière session, de changer le statut et de stipuler que ceux qui faisaient des améliorations, sans faire acte de résidence, acquéraient par là un droit; mais la Chambre—et cela très à propos, d'après moi—a rejeté cette idée, car c'est là ce que feraient les spéculateurs. Ils verraient une belle terre qu'ils désireraient acheter, un magnifique lot, et commenceraient à faire des améliorations sans avoir l'intention de devenir réellement colons. La preuve, la seule vraie et la seule satisfaisante qu'une personne va s'établir sur son homestead, c'est la résidence sur ce homestead, et non ces améliorations. Le parlement a décidé que les améliorations ne suffisaient pas, mais que le colon devait réellement faire acte de résidence. Mais la règle générale est que si la personne a fait des améliorations, celui qui en profite les lui paie. M. Wallace, qui, dans ce cas, a obtenu le terrain par soumission publique, devra payer la valeur de ces améliorations.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce que cela fait partie des conditions, ou est-ce simplement ce que l'honorable monsieur a l'intention de faire faire ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Cela fait partie des conditions auxquelles Wallace a acheté le terrain.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est-à-dire, qu'il devait payer la valeur des améliorations faites sur le terrain ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui.

Motion adoptée :

IMMIGRATION CHINOISE.

M. SHAKESPEARE : Je propose que l'on produise toute la correspondance échangée entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral au sujet de l'immigration chinoise dans cette province.

Je n'ai pas l'intention de parler longuement sur cette question; je veux simplement exprimer l'espoir que le gouvernement fera en sorte que les documents soient bientôt produits, car je me propose de soumettre cette question à la Chambre dans quelques jours.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. MULOCK : Je propose que l'on produise un état indiquant les montants d'argent payés par la Confédération, les

provinces ou les municipalités, sous forme de subventions ou autrement, pour la construction ou l'équipement de chemins de fer (autres que le chemin de fer canadien du Pacifique), depuis la Confédération, avec les dates de tels paiements, et les noms des divers chemins de fer ainsi subventionnés.

Tous les membres de cette Chambre se rappelleront qu'il y a quelques jours, le 20 février, l'honorable ministre des chemins de fer, en adressant la parole à la Chambre au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique, a fait comprendre qu'il serait peut-être à propos de rembourser à quelques provinces certaines sommes payées sous forme de subventions à des chemins de fer, lorsque la nature de ces chemins de fer ne serait pas tout à fait provinciale.

Je ne suis pas disposé à exprimer d'opinion à ce sujet; je ne désire pas, non plus, qu'en me voyant faire cette motion, l'on soit sous l'impression que je partage ou que je ne partage pas l'opinion ainsi exprimée. Mais il me semble qu'afin de traiter convenablement une telle question, il serait à propos que la Chambre fût bien renseignée relativement aux montants dépensés par les diverses provinces, soit directement par les provinces ou par les municipalités, à la construction de chemins de fer d'une nature fédérale. Nous savons que cette Chambre, à la dernière session, a passé un acte déclarant qu'un grand nombre de chemins de fer étaient des chemins de fer construits dans l'intérêt général du Canada. L'acte amendement l'acte refondu des chemins de fer a soustrait à la juridiction des provinces plusieurs chemins de fer dont les compagnies avaient été constituées par les provinces, lesquels chemins avaient été subventionnés par les municipalités et par les provinces, et dont tout le coût, il m'est permis de le dire, avait été payé au moyen de fonds prélevés de cette façon.

Or, si l'on doit adopter un projet de remboursement, il me semble qu'il serait convenable que le projet eût un caractère général. Les remarques faites par l'honorable ministre des chemins de fer indiquent qu'il ne s'agit pas d'une seule province, mais de plusieurs provinces; il parle de "provinces" dans ses remarques.

Je sais qu'en ce qui concerne la province d'Ontario, je puis citer des chemins de fer qui semblent certainement avoir un caractère fédéral, ayant été construits en grande partie avec des fonds publics, et étant destinés à mettre cette province en rapport avec le grand Nord-Ouest et avec les provinces de l'est. Quand nous aurons ce renseignement que nous demandons et que nous connaissons le réseau actuel des chemins de fer, nous serons alors, et non auparavant, en état de déterminer la manière dont le remboursement sera fait, si on le fait. Le renseignement demandé par la motion semble nécessaire pour examiner convenablement la question sous tous les rapports.

Sir JOHN A. MACDONALD: On ne peut pas s'opposer à la motion; c'est-à-dire que l'on demandera au gouverneur général d'obtenir cette information, mais il devra s'adresser aux différents chemins de fer et peut-être aux différentes municipalités pour avoir ces états; il devra certainement s'adresser à différents chemins de fer.

M. MULOCK: Non.

Sir JOHN A. MACDONALD: On demande de produire les montants respectifs payés, pour la construction de chemins de fer, par la Confédération, les provinces et les municipalités, sous forme de subventions ou autrement.

M. MULOCK: Le lieutenant-gouverneur de chaque province est censé être un officier obligé d'obéir à l'ordre du gouverneur général; il est nommé par le gouverneur général en conseil. Une communication envoyée au lieutenant-gouverneur de chaque province recevrait, je pense, l'attention voulue. Mais une de ces provinces, la Colombie-Britannique, est si éloignée, et il s'écoulerait peut-être de longs délais avant que ce rapport ne soit arrivé.

M. MULOCK

M. MACKENZIE: Il n'y a pas de chemins de fer dans cette province.

M. MULOCK: Alors il n'est pas besoin d'attendre une réponse de cette province éloignée.

M. BLAKE: Si l'honorable monsieur veut parler du rapport statistique fourni au département des chemins de fer, il trouvera là ce renseignement; mais, si je me rappelle bien, ce rapport n'est pas divisé. Sous le gouvernement de mon honorable ami le député d'York-Est, M. Brydges a beaucoup travaillé à recueillir ces renseignements; on a continué ce travail et les renseignements ainsi obtenus sont au bureau du ministre des chemins de fer. L'ensemble des sommes accordées par le public et les municipalités à chaque chemin de fer permettra à l'honorable ministre, lorsque la chose sera examinée et discutée, de voir, dans les dossiers de son département, combien l'on a payé depuis la Confédération, seule chose que désire mon honorable ami qui a fait cette motion.

M. MACKENZIE: Voilà où se trouve la difficulté. En 1875, je crois, j'ai donné ordre de préparer des données statistiques. Des circulaires ont été envoyées aux compagnies de chemins de fer et aux gouvernements locaux, et de cette façon on a obtenu des renseignements complets. Mais dans Ontario surtout, et je le crois aussi, dans la Nouvelle-Ecosse, et jusqu'à un certain point au Nouveau-Brunswick, il y a, depuis cette époque, de nouveaux travaux de faits; et je doute beaucoup que des circulaires aient été envoyées depuis lors pour obtenir de nouveaux renseignements des municipalités ou des compagnies de chemin de fer.

Il serait peut-être nécessaire d'envoyer de nouvelles circulaires si l'on veut que les rapports soient préparés d'une manière complète.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il ne peut y avoir la moindre objection à ce que l'on obtienne ces rapports. Je comprends, d'après ce qu'a dit l'honorable chef de la gauche, que l'on peut obtenir la plupart de ces données au département des chemins de fer. S'il en est ainsi, on peut facilement disséquer et apurer les diverses subventions et connaître les chemins de fer auxquels elles ont été accordées.

M. MACKENZIE: C'est tout ce qu'il faut. Ces données font voir le montant obtenu du gouvernement, ou le montant obtenu des municipalités, soit comme subvention, boni ou autrement, et l'ensemble des montants dépensés sur chaque chemin.

Les renseignements sont très-complets tels qu'ils sont, excepté, comme je l'ai dit, en ce qui concerne ce qui a été fait depuis que ces circulaires ont été envoyées. Je ne sais pas si l'on a envoyé de nouvelles circulaires.

M. MILLS: Je ne doute pas que le ministre des chemins de fer ait obtenu ces renseignements, et je croyais que le premier ministre connaissait tous les faits, car, je pense que par l'amendement de l'an dernier à l'acte général des chemins de fer, on lui a donné, en tout cas, le contrôle d'un grand nombre de chemins de fer, chartés et subventionnés par le gouvernement provincial d'Ontario. L'honorable monsieur n'a certainement pas l'intention de prendre le contrôle de ces chemins de fer et de les administrer au nom du Canada, sans rembourser la province jusqu'à concurrence des sommes qu'elle a accordées à ces chemins de fer. Il n'y a pas de doute que, lorsque le gouvernement de la province d'Ontario a accordé des subventions à ces chemins de fer, il avait l'intention de contrôler la façon dont ils seraient exploités, et la subvention a été donnée et pouvait seulement être justifiée par la raison que c'était un avantage provincial. Or, l'honorable monsieur a pris le contrôle de ces chemins de fer, en a fait des corporations de la Confédération du Canada, et il est très-extraordinaire que le gouvernement à la tête duquel il se trouve ait agi

ainsi sans tenir compte de toutes les conséquences qui devaient nécessairement découler de l'adoption d'une semblable politique. L'honorable monsieur a dû certainement considérer, ou, en tout cas, son collègue a dû examiner la question des obligations encourues par cette politique.

M. BURPEE, (Sunbury) : Je propose que les mots "ou concessions de terres données" soient insérés après les mots "montants d'argent," à la deuxième ligne. Je sais qu'il y a un ou deux chemins de fer d'un caractère provincial, qui ont été subventionnés par le gouvernement provincial au moyen de concessions de terre.

M. McDONALD (Cap-Breton) : Ne serait-il pas à propos, aussi, d'amender la motion de manière à y renfermer tous les montants dus au gouvernement fédéral par des compagnies déchuées à l'époque de la Confédération, et aussi ce qui a été remboursé à ces compagnies ?

La motion telle qu'amendée, est adoptée.

FERME D'APPROVISIONNEMENT SUR LE CREEK PINCHER, T.N.O.

M. CAMERON (Huron) : Je propose que l'on produise : 1°, copie de tous arrêtés du conseil ou ordres administratifs, correspondances et documents concernant la vente, l'affermage ou autres dispositions de la ferme d'approvisionnement sur le Creek Pincher, T.N.O., en faveur de MM. Christie, Stewart, Tupper, Pope et Cie, ou d'aucun d'entre eux, ou d'aucune autre personne; 2°, le nombre d'acres labourés et en culture sur la dite ferme lors de la vente, de l'affermage ou autre disposition qui on a été faite; 3°, l'étendue de terre ainsi vendue, affermée ou autrement affectée; 4°, les bâtiments d'exploitation construits sur la dite ferme et leur coût; 5°, copie de toute demande faite pour l'achat ou l'affermage de la dite ferme, et copie de l'acte de transport du bail ou de tout autre écrit concernant telle vente ou affermage; 6°, le prix de vente ou loyer, et le mode de paiement; 7°, les noms et domiciles (au long) de tous ceux qui ont fait une demande d'achat ou d'affermage, et les noms et domiciles des concessionnaires, locataires ou acheteurs; 8°, un état indiquant si on a disposé de la dite ferme au moyen d'une vente publique ou privée; 9°, un état indiquant la quantité de matériel et d'instruments agricoles sur la dite ferme lorsqu'on en a disposé, et comment on en a disposé; s'ils ont été vendus, à qui, quand, à quel prix et à quelles conditions; 10°, le nombre de chevaux, juments et de têtes de bétail sur la dite ferme, lorsqu'on en a disposé, et comment on en a disposé; 11°, les dépenses faites sur la dite ferme pour labour, culture, clôtures, bâtiments et pour toutes autres améliorations; le coût du matériel, instruments aratoires et machines de tous genres, donnant la description particulière de chaque article ou chose; 12°, copie de toute correspondance entre le ministère de l'intérieur et toute personne ou personnes quelconques concernant la vente ou autre disposition de la dite ferme.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je demande à l'honorable membre de quelle ferme il veut parler. L'autre jour, j'ai répondu à sa question relativement à la ferme du Creek Pincher.

M. CAMERON : Cela concerne la ferme dont j'ai parlé l'autre jour. Je veux les demandes qui ont été envoyées pour l'affermage ou l'achat, et je crois comprendre que l'on a envoyé des demandes pour les deux objets. Je veux une copie de l'arrangement conclu avec M. Stewart. L'honorable monsieur a déclaré que ce dernier l'avait affermée par parts.

Sir JOHN A. MACDONALD : Non; j'ai dit que c'était M. Chipman.

M. CAMERON (Huron) : L'honorable monsieur a dit que c'était M. Stewart, dans la réponse qu'il m'a faite, et l'on me dit que M. Stewart prétend qu'il a droit à cette

ferme. Un homme du Nord-Ouest, de la plus haute réputation, a écrit que M. Stewart était sur la ferme et prétendait en même temps en être le locataire, avec droit de l'acheter.

Sir JOHN A. MACDONALD : La vérité est que l'honorable membre fait ces motions sans connaître suffisamment les faits. Il y a deux fermes sur le creek Pincher, l'une est une ferme des sauvages, et l'autre, une ferme de la police à cheval. Quelle est celle dont veut parler l'honorable membre ?

M. CAMERON (Huron) : J'ai voulu parler de la ferme des sauvages.

Sir JOHN A. MACDONALD : M. Chipman l'occupe depuis un an.

M. CAMERON (Huron) : Si l'honorable monsieur veut examiner sa réponse, il verra qu'il a dit—d'après ce que je me rappelle—que M. Stewart l'occupait. L'honorable monsieur dit-il aujourd'hui qu'il y a deux fermes d'approvisionnement sur le creek Pincher ? Il n'y a pas de rapport semblable au département.

Sir JOHN A. MACDONALD : Elles dépendent de deux départements différents. Voici la réponse que j'ai donnée à l'honorable membre. Elle a été écrite au département et j'en fais la lecture. La voici :

La ferme des sauvages du creek Pincher a été affermée par parts le 8 mars 1883 à James L. Chipman, pour un an, à compter du 1er avril 1883. Le locataire doit avoir les trois quarts et le département le quart pour cette année. Le matériel, l'outillage et les instruments aratoires ont été transportés sur la réserve des sauvages dans le district de McLeod. L'affermage a été une affaire privée et n'a pas été fait à l'encre.

M. CAMERON (Huron) : Est-ce qu'il y a un capitaine Stewart qui occupe une des fermes d'approvisionnement au Creek Pincher ?

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable membre s'aperçoit maintenant qu'il y a une autre ferme.

M. CAMERON (Huron) : Je dis qu'il est impossible de trouver, d'après les rapports, ce que nous avons au Nord-Ouest.

Sir JOHN A. MACDONALD. Le département des sauvages n'a rien à faire avec une de ces fermes.

M. CAMERON (Huron) : Donnez-moi des renseignements au sujet des deux fermes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je vais donner à l'honorable membre une réponse au sujet de ces deux fermes. J'ai déjà donné une réponse au sujet de la ferme d'approvisionnement des sauvages. Relativement à la ferme de la police à cheval, je dirai qu'elle couvre environ 300 acres; on a trouvé qu'elle était une source de dépenses au lieu de rapporter des bénéfices, et la Compagnie des pâturages de Stewart a été autorisée à occuper les bâtiments et la maison de la ferme à condition qu'elle prendrait soin des chevaux gratuitement. Cet arrangement devait durer une année. Le terme en a expiré à l'automne et nous avons été très satisfaits de cet arrangement. La Compagnie prend encore soin de la ferme et y tient environ 100 têtes de bétail. Le gouvernement en reprendra possession au printemps. Il y a certaines conditions qu'il m'est impossible de faire connaître à la Chambre, mais j'enverrai le contrat à l'honorable membre qui y trouvera tous les détails.

M. CAMERON (Huron) : Les deux fermes sont affermées par parts ?

Sir JOHN A. MACDONALD : La ferme Chipman a été affermée l'année dernière, et le contrat expirera au printemps. Le contrat de Stewart s'est terminé au mois d'août dernier. La compagnie désire abandonner le troupeau, voyant qu'elle est incapable de le garder, à moins de faire de grandes dépenses et de maintenir un détachement

d'hommes de police. Ainsi, la compagnie de pâturages a pris possession de la maison à la condition qui lui convenait; elle lui a été remise moyennant un loyer d'un dollar pour le tout, aux conditions que j'ai mentionnées, et à différentes autres conditions que l'honorable membre trouvera dans le document que je lui enverrai.

Il n'y a pas eu de vente; on n'a pas cherché à louer, on n'a pas loué; il n'y a eu que l'occupation pendant un an, ainsi qu'il a plu à la compagnie de pâturages de prendre possession des bâtiments pour les fins qu'elle se proposait, et le département a jugé à propos de lui remettre le soin des bestiaux, en vertu des clauses de ce contrat de louage conclu pour un an.

M. TUPPER: Dans cette motion très compliquée, je remarque le nom de Tupper parmi les noms des différentes personnes que l'on dit intéressées à cette ferme. Je remarque aussi que, dans l'avis de motion à l'ordre du jour, paraît le nom de "Stewart Tupper." J'ai demandé si M. Stewart Tupper avait des intérêts dans la ferme, ou s'il en avait jamais eu, et je me suis assuré qu'il n'en connaissait rien, qu'il n'y avait aucun intérêt ni direct ni indirect, et je ne puis pas comprendre comment il se fait que l'on mentionne son nom. J'aimerais savoir où l'honorable membre veut en arriver en faisant figurer dans sa motion le nom que j'ai mentionné.

M. CAMERON (Huron): Si l'honorable membre veut attendre que les documents soient produits, il trouvera tout ce qui concerne cette question. J'ai mis l'avis de motion à l'ordre du jour d'après des renseignements que je regardais comme exacts, renseignements disant qu'une personne du nom de Stewart et une autre personne du nom de Tupper étaient impliquées dans cette affaire.

M. TUPPER: L'honorable membre entend dire qu'une personne quelconque, du nom de Stewart, et une autre personne du nom de Tupper sont impliquées dans cette affaire, et met les deux noms ensemble. L'honorable membre, avant de citer, devant cette Chambre, les noms de particuliers, devrait, je pense, se donner la peine de vérifier l'exactitude du renseignement qu'il a obtenu et voir s'il est fondé.

M. CAMERON (Huron): Si l'honorable membre veut lire l'avis de motion, il constatera qu'il s'agit de Stewart et de Tupper.

M. TUPPER: Il en est ainsi sur ce papier, mais dans les journaux de la Chambre, les choses resteront comme je l'ai dit.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable membre cherche, depuis une semaine ou deux, à faire un peu de capital politique au détriment de deux de mes collègues, M. Pope et M. Tupper; il met ces noms sur le papier lorsqu'il n'y a pas un mot de vérité dans tout cela.

M. CAMERON (Huron): Des renseignements que je crois exacts m'apprennent qu'une personne du nom de Stewart, et une autre personne du nom de Tupper, et une autre du nom de Pope, ont été impliquées dans cette affaire, et, me fiant à ces renseignements—que j'ai à l'heure qu'il est dans mon pupitre et que je montrerai volontiers à l'honorable membre—j'ai mis l'avis de motion à l'ordre du jour. Je prétends qu'en agissant ainsi, je suis tout à fait dans mon droit, vu que je crois mes renseignements exacts, et je dis que je n'hésiterai jamais à exercer les droits que j'ai de poser de semblables questions ou de demander les renseignements que je puis demander.

Sir JOHN A. MACDONALD: Dans la motion d'abord présentée, paraît le nom de "Stewart Tupper."

Motion adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD.

ACTE DES LICENCES DE 1883.

M. CAMERON (Huron): Je demande copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et tout gouvernement provincial, relativement à l'acte des licences de 1883. Je crois qu'il est généralement compris qu'une correspondance a été échangée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements locaux au sujet de cet acte. En tout cas, les journaux m'ont appris que la province de Québec a protesté énergiquement contre cet acte; elle a insisté auprès du gouvernement pour qu'il ne le mit pas en vigueur. Dans la province d'Ontario, la législature locale, réunie en session, a aussi protesté énergiquement, et

Résolu, qu'il est du devoir du gouvernement de prendre tous les moyens nécessaires pour maintenir énergiquement les droits constitutionnels et législatifs qu'a la province de réglementer et de contrôler le commerce des liqueurs.

Je sais que dans ces provinces les hommes publics des deux partis ont en réalité exprimé la même opinion. Je vois que, dans un débat qui a eu lieu dernièrement dans l'Assemblée du Nouveau-Brunswick, la même opinion a été exprimée par les principaux hommes des deux partis. Je crois que l'acte de 1883 a fait naître des difficultés, et qu'en tout cas, des représentations ont été faites au gouvernement à ce sujet par une ou deux provinces. Je désire avoir ces renseignements, et c'est pourquoi je fais cette motion.

Motion adoptée.

TROUPEAU DE BESTIAUX DU GOUVERNEMENT AU NORD-OUEST.

M. CAMERON (Huron): Je propose que l'on produise copies: 1°, de tous arrêtés du conseil ou ordres administratifs concernant la vente d'un troupeau de bétail du gouvernement dans le Nord-Ouest, à aucune personne ou personnes ou compagnie; 2°, de toute demande adressée au gouvernement ou à aucun de ses employés pour l'achat du dit bétail; 3°, de tous avis de vente ou soumissions demandées par le gouvernement pour la vente ou autre disposition du dit bétail; 4°, un état indiquant le prix payé pour le dit bétail, le coût de son entretien depuis la date de son achat, le prix qui en a été obtenu, à qui et quand il a été vendu; et un compte général, avec dates et items des dépenses du dit bétail depuis la date de son achat; et le produit de la vente; 5°, de toute correspondance touchant la vente du dit bétail.

Il y a quelques jours j'ai fait une interpellation à l'honorable premier ministre au sujet du troupeau de bêtes à cornes du gouvernement dans le Nord-Ouest, demandant si on en avait disposé; si oui, à qui, comment et à quel prix; ce qu'avait coûté le troupeau originairement, et qu'a coûté son entretien jusqu'à ce qu'il ait été vendu. L'honorable premier ministre a répondu comme suit:

Sir JOHN A. MACDONALD: Le troupeau de bêtes à cornes des sauvages du traité 7 a été vendu. Il comprenait 599 têtes de bétail, consistant en 188 vaches, 312 taures de deux ans, 40 bœufs, 30 taureaux et 32 veaux. Ces animaux ont été vendus à vente privée, le 23 juillet 1883, au colonel De Winton, à \$35 par tête, plus une somme de \$1,000 pour avoir le droit de réclamer tout animal égaré appartenant au troupeau; en tout une somme de \$21,935. Cette somme est payable comme suit: Argent comptant, \$5,490; le 23 octobre 1883, \$5,490; le 25 janvier 1884, \$5,490; et le 23 avril 1874, \$5,495. Ces divers montants ont tous été payés, à l'exception du dernier, qui le sera le 23 avril prochain.

L'honorable premier ministre nous dit que 599 animaux ont été vendus à \$35 chacun, formant un total de \$21,965; et il nous dit de plus qu'une somme de \$1,000 a été payée pour le droit de réclamer tout animal égaré appartenant au troupeau.

L'honorable ministre ne nous dit pas combien il manque d'animaux, ni combien il y en a d'égarés. Il est extraordinaire que ces animaux se soient égarés. Il ne nous dit pas

combien il y avait d'animaux originairement dans le troupeau.

Je suis informé qu'il y a quelques années on a acheté et envoyé dans ce pays 1,200 animaux. Il a dû y avoir une augmentation considérable depuis; et cependant on n'a pu tenir ensemble que 599 de ces animaux. Je veux savoir ce qu'est devenu le reste.

Il est dit que pendant un certain temps un homme a été chargé de la garde de ces animaux pour \$200 par mois, qu'il a été renvoyé et qu'une autre personne, M. Ives, l'a remplacé pour \$200 par mois.

Quand les animaux ont-ils été perdus? Est-ce pendant que le premier gardien était en charge, ou sous l'administration de M. Ives? J'aimerais à avoir tous ces renseignements.

Ce à quoi je m'objecte tout particulièrement, c'est qu'on dispose ainsi par vente privée d'aucune des propriétés publiques dans le Nord-Ouest, que ces propriétés soient mobilières ou immobilières.

L'honorable ministre se plaint que cette accusation est portée continuellement; mais il a qu'à lire sa réponse pour voir qu'on a bien raison de se plaindre. Pourquoi ces animaux ont-ils été vendus au colonel de Winton par vente privée? Personne ne savait qu'ils étaient à vendre, excepté le colonel de Winton. On m'a dit, et on m'a informé par lettre que plusieurs personnes dans le Nord-Ouest désiraient acheter ces animaux et étaient disposées à payer plus cher que ce que le gouvernement a obtenu; mais elles n'ont pas pu le faire parce que le gouvernement a eu soin de faire la vente privée. Je me plains de toute la politique du gouvernement concernant la vente des propriétés publiques dans le Nord-Ouest. Voyez combien de cas de ce genre ont été mis au jour pendant cette session. L'honorable ministre a admis que la ferme de Pincher Creek a été vendue au lieutenant-gouverneur de Québec, par vente privée. Je suis aussi informé qu'un fond de bois de grande valeur a été vendu par vente privée; et l'honorable ministre a déclaré l'autre soir qu'un contrat considérable avait été accordé privément. Toutes ces ventes sont faites sans avis publics, et c'est à cela que je m'oppose. Je fais cette motion dans le but d'obtenir des informations à ce sujet.

Motion accordée.

ÉDIFICES PUBLICS A FORT-McLEOD.

M. CAMERON (Huron): Je demande copie: 1^o, de tous ordres en conseil ou ordres administratifs touchant l'érection d'édifices publics à ou près Fort-McLeod, Territoire du Nord-Ouest; 2^o, un état indiquant le genre de tels édifices, l'évaluation de leur coût, l'usage auquel ils seront employés, et leurs plans et devis; copie de l'avis demandant des soumissions pour leur construction; copie des soumissions et du contrat; état indiquant les noms des entrepreneurs, et les garanties données pour l'exécution du contrat; 3^o, copie de toute correspondance touchant cette matière.

Il y a quelques soirs, j'ai fait une interpellation au premier ministre sur cette question, et j'en ai reçu la réponse suivante:

Les seuls édifices dont j'ai connaissance, sont les nouvelles casernes que nous avons fait construire pour loger 100 hommes et 100 chevaux à Fort-McLeod. Ces édifices ont été construits par la "North Western Coal and Navigation Company," pour une somme de \$45,000. Le contrat a été passé en août dernier. Nous n'avons pas demandé de soumissions. Le rapport annuel du commissaire de la police à cheval, qui est entre les mains de l'imprimeur et qui sera distribué demain ou après-demain, traite très au long de ces édifices et de leur construction.

Voilà une situation bien extraordinaire, un édifice public est construit pour loger la police à cheval dans les territoires du Nord-Ouest, sans soumission, sans concurrence, et par qui? par des constructeurs? Non, M. l'Orateur, par une compagnie de charbon et de navigation. J'aimerais à savoir ce qu'une compagnie de charbon et de navigation peut avoir

à faire dans la construction d'édifices publics destinés à la police à cheval?

Quels sont les membres de cette compagnie? Quel pouvoir a-t-elle en vertu de sa charte de construire des édifices publics? On dit que sir Alexander Galt est précisément de cette compagnie. J'ai cherché dans la bibliothèque la charte, mais je n'ai pu la trouver. Mais il paraît étrange qu'un contrat de cette nature ait pu être donné à une compagnie de charbon et de navigation.

Il y a certainement dans le Nord-Ouest des menuisiers et des constructeurs qui entreprendraient avec plaisir de tels travaux. L'ex-haut commissaire passe pour être le président de cette compagnie. En sommes-nous rendus-là, à voir l'ex-haut commissaire du Canada réduit à construire des écuries pour la police à cheval?

J'espère que le lord haut commissaire actuel, n'en viendra pas à construire des écuries. Ce contrat a été donné à la compagnie de charbon et de navigation pour \$45,000, sans concurrence, pendant qu'il y avait beaucoup d'ouvriers et de constructeurs qui auraient été prêts à faire des soumissions et à entreprendre l'ouvrage, s'ils avaient su que cet édifice devait être érigé.

Nous avons bien raison de nous plaindre de ce que ces contrats soient accordés sans demandes de soumissions, et que dans le cas actuel, de ce que les travaux aient été donnés à une compagnie de charbon et de navigation.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis réellement peiné de voir que cette compagnie de transport, présidée, dit-on, par l'ex-haut commissaire, se soit dégradée dans l'esprit aristocratique de l'honorable député de Huron-Ouest, au point de construire une caserne. Sir Alexander Galt et son fils étaient là à surveiller les travaux. Ils ne rougissent pas de gagner un honnête salaire et de se rendre utiles, mais je suis peiné de voir que sir Alexander Galt soit venu jeter une ombre sur la noblesse de l'honorable député. Je vais lui écrire que dans l'esprit de l'honorable député de Huron-Ouest il a dégradé son ordre, l'ordre des chevaliers auquel il appartient, parce qu'il a entrepris de construire une caserne et une écurie. L'honorable député demande pourquoi ces travaux n'ont pas été annoncés. Les annoncer à Calgary, à Fort-McLeod? Il y a là des charpentiers, dit-il, pour construire des édifices pour cent hommes et cent chevaux. J'ignore si l'honorable député est allé à Fort-McLeod; s'il y était allé, il saurait que les anciennes casernes, l'automne dernier, étaient dans un danger éminent d'être emportées par les eaux, qu'elles ne tenaient plus au rivage que par la peau des dents, et qu'il était absolument nécessaire d'en faire construire de nouvelles. Il se trouva que la compagnie de charbon et de transport était seule dans cet endroit à posséder une scierie et un fonds de bois, et le contrat lui a été accordé. Ce sera peut-être une consolation pour l'honorable député d'apprendre que sir Alexander a été sévèrement puni par le fait qu'il va perdre une forte somme d'argent dans ce contrat.

M. MILLS: Le fonds de bois a-t-il aussi été vendu privément?

Sir JOHN A. MACDONALD: Ce fonds a été donné comme l'ont été tous les autres dans le Nord-Ouest, à une époque où je n'avais pas beaucoup à dire sur ces questions. L'honorable monsieur pourrait peut-être demander à l'honorable député de Simcoe de quelle manière se donnent les contrats pour les fonds de bois.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: La première chose qu'ait fait l'honorable ministre en entrant en fonction fut d'annuler le permis de l'honorable député de Simcoe, en donnant pour raison que cela n'était pas conforme à l'intérêt public.

Sir JOHN A. MACDONALD: On a donné pour raison que ce permis avait été accordé la veille de la résignation du gouvernement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si le permis avait été justement accordé, il n'aurait pas dû être annulé pour cette raison.

M. MILLS : Dans le cas que l'honorable ministre a cité à la Chambre comme précédent, j'ai en effet accordé à certaines parties un fond de bois, pour lequel demande avait été faite plusieurs mois auparavant, et qui avait été différée parce que nous étions occupés aux élections. Ce permis fut accordé aux mêmes conditions que tous ceux qui avaient été accordés depuis plusieurs années ; si nous avons adopté la pratique de donner des fonds de bois par contrat privé, au lieu de les octroyer à l'enchère, c'est qu'aux premiers temps de la colonisation du Nord-Ouest, personne ne faisait de soumissions. Le grand point, c'était de trouver des personnes pour accepter des fonds de bois et ériger des scieries pour répondre aux besoins du public. A l'époque où ce permis fut accordé, avec de minutieuses restrictions pour prévenir les abus ou les tentatives pour choisir les terres les mieux boisées, il n'y avait qu'une scierie sur la Saskatchewan pour pourvoir aux besoins de Prince-Albert et autres endroits où il y avait des colons d'établis. Ils payaient le bois dans les environs de \$100 par mille pieds, à l'époque où ce permis fut accordé dans le but exprès de créer de la concurrence dans les intérêts du public. Je ne crois pas que le Nord-Ouest soit dans cette position aujourd'hui. Beaucoup de personnes sont maintenant dans le commerce de bois, plusieurs scieries sont en opération, et il y a beaucoup de personnes qui seraient trop heureuses de pouvoir acheter des fonds de bois.

L'honorable ministre veut citer un cas qu'il a désapprouvé, qu'il a désavoué, injustement et contrairement aux intérêts du public, d'après moi. Il n'y a plus de raison de continuer ce système à présent que l'état des choses est complètement changé. Le très honorable ministre sait très bien que les coupes de bois, dans l'Ontario, se vendent à l'enchère. Il sait très bien que le même système fut adopté pour le Nord-Ouest, mais qu'il fut abandonné vu l'impossibilité de le mettre en vigueur lorsque le pays était nouveau et les circonstances différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Mais l'honorable ministre continue à suivre ce système dans l'intérêt de certains particuliers, d'après ce qu'on peut voir par les documents devant la Chambre.

Il y a des cas où l'honorable ministre a vendu des coupes de bois \$5 le mille carré, à des personnes qui n'étaient pas engagées dans le commerce du bois, et n'avaient en vue qu'une spéculation, et qui ont revendu ces fonds \$2,000 le mille carré. De plus, l'honorable ministre donne comme raison d'avoir accordé le contrat à la compagnie de transport parce qu'elle possédait une coupe de bois dans le pays. Comment est-elle parvenue à posséder cette coupe de bois ? Comment est-il arrivé, puisque le bois est si rare, que d'autres ne pouvaient le fournir, que le gouvernement se soit mis dans cette position à l'égard de cette compagnie ? Cela est-il arrivé en suivant à l'égard de cette coupe de bois, la politique adoptée dans l'octroi du contrat de cet édifice.

M. MACKENZIE : Je crois que l'honorable monsieur a donné comme raison de l'annulation du permis, le fait qu'il avait été octroyé la veille de notre départ du pouvoir.

M. MILLS : Il n'en a pas été ainsi.

M. MACKENZIE : Si cela était, l'honorable monsieur ne devrait pas oublier que le jour avant de descendre du pouvoir, lorsqu'un vote de non-confiance était pendant contre lui, il nomma son collègue, l'honorable ministre des finances, lieutenant-gouverneur, un autre de ses collègues juge, un autre gouverneur ; de plus, durant la semaine pendant laquelle il fut au ban de la Chambre, il donna des places à cinq ou six cents personnes. Si nous avions suivi la même ligne de conduite, les partisans de l'honorable monsieur auraient été dispersés à droite et à gauche. Ce fut peut-être une faute de notre part de ne pas le faire ; peut-être nous

Sir JOHN A. MACDONALD.

sommes-nous trompés dans notre clémence. L'honorable ministre en a certainement fait assez par la suite pour nous ouvrir les yeux.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je me réjouis de voir quoi que ce soit ouvrir les yeux de l'honorable monsieur sur les fautes qu'il a commises ; il a mis du temps à voir clair ; mais vous ne vous attendez pas, M. l'Orateur, à ce que nous discussions toutes les affaires du Nord-Ouest à propos de cette motion inoffensive du député d'Huron-Ouest.

L'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), dit que nous avons fait toutes sortes de nominations, la veille de notre résignation, en 1873. Il y a eu une protestation indignée, un papier d'Etat très élaboré, qui n'a jamais vu le jour, et dans lequel les honorables députés de l'autre côté dénonçaient l'iniquité du gouvernement qui avait fait ce dont l'honorable monsieur se plaint maintenant. Après les élections de 1873, jusqu'au jour de leur départ, les honorables messieurs de l'autre côté ont fait exactement la même chose.

M. MACKENZIE : Non.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si l'honorable monsieur veut rédiger une motion, nous discuterons cette question ; je produirai ce document important, et nous comparerons jusqu'à quel point les réclamations, les remontrances indignées de ces honorables messieurs contre leurs prédécesseurs en 1874, s'appliquent à la conduite du gouvernement en 1878. Je suis bien prêt à aller jusqu'au fond de la question.

L'honorable monsieur dit que je cite le cas de l'honorable député de Simcoe comme un précédent. Non ; je ne l'ai pas cité comme un précédent, mais en réponse à l'honorable monsieur qui a fait cette motion, qui a maintenu qu'en toute occasion il faut qu'il y ait de la concurrence, que tout doit être accordé par soumission, les coupes de bois et tout, j'ai simplement dit que nous avions suivi l'exemple de nos prédécesseurs.

Il dit : " Oh ! certainement ; nous avons raison quand c'était nous, mais vous avez tort à présent que c'est vous," et il dit que les circonstances sont changées. Oui, elles sont changées, et quelle est la pratique suivie par le gouvernement ? Le gouvernement exige, lorsque quelqu'un va explorer et demande des fonds de bois, qu'il rapporte un plan. Si c'est dans les limites des districts où des patentes sont émises, en reconnaissance de son exploration, sur production d'une carte démontrant qu'il a exploré l'endroit, il obtient sa patente, en payant un boni et un droit de coupe déterminé.

Je crois que le droit de coupe et le boni sont tous deux raisonnables. Ils ont toujours été les mêmes, je pense. Mais s'il y a plus d'une demande pour une coupe de bois, elle est mise à l'enchère, et celui qui offre le plus l'obtient.

M. HESSON : Il me semble que l'honorable député de Bothwell n'a pas fait une distinction raisonnable entre les actes du gouvernement actuel et ceux du gouvernement dans lequel il était ministre de l'intérieur, au sujet des coupes de bois. Je me rappelle parfaitement que l'honorable député de Bothwell a accordé non moins de 200 milles carrés de terres à bois à M. Cook, un de ses amis dans le temps. Cet honorable monsieur obtint alors un monopole, et cependant on objecte à ce que les entrepreneurs qui construisent les édifices publics à Fort-McLeod aient une limite à bois et un moulin. Eh bien ! M. l'Orateur, nous en avons quatre là où l'honorable monsieur n'est constitué qu'un seul monopole, couvrant 200 milles carrés. Le gouvernement actuel a suivi une politique différente et limité la quantité qui doit être accordée à un seul individu ou une seule compagnie à 50 milles carrés. Je crois que c'est une considération importante, et que ce système devra empêcher la création de gros monopoles dans les limites à bois du Nord-Ouest.

M. WOODWORTH: Je désirerais rappeler au député d'York-Est, qui a parlé des juges et des gouverneurs nommés par le gouvernement en 1873, que ces nominations furent faites avant qu'aucun vote adverse eût été donné contre le ministère. Aucun vote hostile n'avait été donné dans cette Chambre, et les ministres jouissaient encore, suivant l'usage parlementaire de la confiance publique.

Quelques MEMBRES: Écoutez, écoutez.

M. WOODWORTH: Que dit l'honorable député de Bothwell? S'il désire me reprendre, il n'a qu'à se lever et à me reprendre en la manière ordinaire.

M. MILLS: Je n'ai rien dit, je n'ai pas dit un mot.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il ne parle jamais.

M. WOODWORTH: Mais le cabinet Mackenzie, lui, nomma des juges après le verdict du 17 septembre 1878, qui l'avait mis en déroute, comme on dit, infanterie, cavalerie et artillerie, du Pacifique à l'Atlantique, et bien qu'il sût combien ce verdict était écrasant pour le gouvernement. Le cabinet Mackenzie nomma M. Wetherbe, juge à Halifax, puis il le nomma juge de la cour suprême. Je ne sache pas qu'il ait nommé de gouverneurs. Je ne sache pas qu'il y eût de vacances alors, mais je ne doute pas que s'il s'en fût produit une, le cabinet l'eût remplie de la même manière que les vacances dans la magistrature.

M. BOWELL: Ces messieurs nommèrent des officiers de douane.

M. WOODWORTH: Certainement ils firent tout ce qu'il était possible de faire, bien que le peuple se fut prononcé contre eux aux polls; tandis que le cabinet conservateur, qui résigna en pleine session, sans qu'aucun vote hostile eût été rendu contre lui—et l'on ne sait pas même aujourd'hui si ce vote eût été donné—possédait réellement le pouvoir, avait l'appui de la majorité de la Chambre et de l'électorat, lorsqu'il fit les nominations en question.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je désirerais dire un dernier mot à l'honorable monsieur. Il représentera peut-être que les circonstances étaient différentes. Les constructions de Battleford ont coûté \$90,000—pas de soumissions. Les constructions de Fort-Pelly ont coûté plus de \$60,000—pas de soumissions. Mais naturellement, les circonstances n'étaient pas les mêmes.

M. BOWELL: Ces messieurs occupaient les banquettes ministérielles; c'était toute la différence.

La motion est adoptée.

LE MAJOR GÉNÉRAL LUARD.

M. MULOCK: Je demande copie de toutes lettres formulant des plaintes au sujet de la conduite tenue par le major général Luard à Cobourg ou ailleurs, et adressées par le lieutenant-colonel A. T. Williams, M.P., ou d'autres personnes, soit au gouvernement, soit à des membres du gouvernement, et aussi copie de toutes réponses faites à ces lettres, de tous documents et de toute correspondance qui se trouvent en la possession du gouvernement relativement à cette question.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je prierais l'honorable député de remettre sa motion.

M. MULOCK: Naturellement, je dois me rendre de bonne grâce, mais c'est la deuxième fois que je suspends cette motion à la demande du gouvernement. On m'a conseillé la dernière fois de la renouveler, et j'ai été forcé moi-même de la laisser passer.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je verrai à ce que la motion de l'honorable député vienne à son tour.

M. MULOCK: Je suppose que c'est la dernière demande de ce genre qu'on me fait?

La motion est suspendue.

M. HESSON.

L'AFFAIRE DU DÉTECTIVE SKIFFINGTON.

M. BLONDEAU: Je demande copie de tous rapports, lettres et documents quelconques se rattachant à la poursuite par le nommé Skiffington contre Thomas Michaud et Florian Dumais, de Saint-Pascal, en 1881, devant les juges de paix, ainsi que copies des plaintes, mandats, preuve, jugements et mémoires de frais; aussi des plaintes faites contre le dit Skiffington ou à son sujet, concernant le non-paiement de frais occasionnés par les poursuites par lui intentées et déboutées avec dépens contre lui; aussi copie de toute la correspondance échangée à ce sujet entre les particuliers et le département des chemins de fer, et entre ce dernier et le dit Skiffington; et aussi copie de tous documents concernant la plainte d'Auguste Martin, de Saint-Pascal, greffier de la dite cour des juges de paix, contre le dit Skiffington, parce que ce dernier ne lui a pas payé ses frais, honoraires et déboursés; et tous les documents s'y rattachant.

Pour obliger ceux de mes amis qui ne comprendraient pas le français, je vais tâcher d'expliquer en anglais les raisons qui me portent à faire cette motion. En agissant ainsi, je dois demander l'indulgence de cette honorable Chambre, vu que je ne me sers pas de ma langue maternelle.

En 1881, M. Skiffington, le soi-disant détective du chemin de fer Intercolonial, s'est adressé à un greffier des juges de paix de Saint-Pascal pour lui demander deux mandats d'arrestation contre Thomas Michaud et Florian Dumais, accusés d'avoir passé sur la ligne du chemin de fer Intercolonial en contravention à la loi. Naturellement, ces deux hommes, qui sont des citoyens très paisibles, ont été très contrariés de la chose, et pour se protéger, ils ont employé un avocat pour les défendre contre l'accusation portée contre eux par le dit Skiffington. Je suppose que ce dernier espérait que tout se passerait selon son désir, mais lorsqu'il vit que l'avocat défendait la cause de ces deux hommes, il crut qu'il était prudent d'abandonner l'action intentée contre Michaud. Comme Skiffington ne parle pas un mot de français et avait affaire à des Canadiens français, il fut obligé d'employer un interprète pour faire sa proposition à Michaud. Cette proposition était que si Michaud voulait payer les frais, l'action intentée contre lui serait retirée. Mais Michaud refusa, en disant que sa cause était entre les mains de son avocat et qu'il était prêt à procéder.

Quand Skiffington s'aperçut qu'il ne pourrait pas sortir de la position difficile qu'il occupait sans continuer les causes, il dut procéder, et ces deux actions furent jugées par le magistrat qui les débouta, avec dépens contre Skiffington.

Vous croyez, sans doute, M. l'Orateur, que Skiffington a payé les frais de ces deux mandats; mais il n'en fut rien. Après s'être vainement adressé à lui plusieurs fois, le greffier du juge de paix, M. Martin, m'a demandé, enfin, si je voulais présenter son mémoire de frais au département des chemins de fer.

C'est ce que j'ai fait, M. l'Orateur, bien que ce M. Martin ne soit pas un de mes amis politiques, et je me suis efforcé de lui faire rendre justice, tout comme s'il eût été un de mes partisans, et je prétends que justice doit être rendue dans le cas actuel. J'ai présenté moi-même ce mémoire, il y a un an, à l'administrateur des chemins de fer du gouvernement, et bien que je lui eusse demandé plusieurs fois si l'on avait rendu quelque décision, le règlement de la question n'est pas plus avancé aujourd'hui qu'il ne l'était au commencement.

Cependant, aujourd'hui, Skiffington prétend qu'il ne se rappelle pas avoir traduit deux hommes paisibles devant le juge de paix, à Saint-Pascal; mais il dit que deux hommes portant le même nom ont été arrêtés comme voleurs à la Rivière-du-Loup.

Eh bien! M. l'Orateur, que pouvez-vous penser d'un homme qui cherche à cacher les faits, qui cherche à éluder la question, et qui cherche, par un moyen ou l'autre, à se

soustraire à l'objection de payer les frais occasionnés par sa bëve.

Je ne puis comprendre, M. l'Orateur, comment il se fait qu'un tel homme occupe un poste si élevé. Si nous le jugeons d'après ses actes, il peut faire ce qu'il lui plaît; il peut arrêter les gens paisibles et les obliger à faire de fortes dépenses pour se défendre contre sa tyrannie. Comment se fait-il que cet individu ne rend pas compte de ses actes à quelqu'un des hauts fonctionnaires du chemin de fer? Si nous avons besoin de renseignements au sujet de sa conduite, nous ne pouvons en obtenir. Je dis, M. l'Orateur, que c'est donner trop de privilèges à un homme de son caractère.

Comment se fait-il que cet homme, qui a été renvoyé de la police de la ville de Québec, ait réussi à obtenir la position pleine de responsabilité qu'il occupe aujourd'hui sur un chemin de fer du gouvernement? Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de donner une semblable position à un homme de son caractère. Cet emploi devrait être donné à un homme de bonne réputation, qui pourrait commander le respect des employés du chemin et du public.

J'espère que l'honorable ministre des chemins de fer verra à ce que cette question soit réglée sans retard.

Bien que l'on m'ait dit que l'on fût obligé de soumettre ces documents à l'honorable ministre de la justice, pour voir si le gouvernement local n'était pas tenu de payer ces frais, je dois dire que, dans mon humble opinion, le gouvernement local n'a pas à s'occuper de la bëve de ce détective. Je prétends que le gouvernement, ou plutôt le département des chemins de fer, est responsable des actes de ses employés. Je prétends que justice devrait être rendue immédiatement par le renvoi de cet officier, car c'est une tache noire sur le département des chemins de fer; il déshonore la position qu'il occupe sur le chemin de fer Intercolonial.

M. BILLY: M. l'Orateur, je n'avais pas l'intention d'adresser la parole à cette honorable Chambre, et encore moins de faire aujourd'hui mon premier discours; mais la question soulevée par mon honorable ami, le député de Kamouraska (M. Blondeau) intéresse grandement mon comté, et je me permettrai de faire quelques remarques à ce sujet. Ces remarques sont celles-ci: des faits semblables à ceux que vient de mentionner mon honorable ami, se sont passés dans le comté de Rimouski. En 1881, M. Skeffington fit arrêter quatre fils de cultivateurs, gens bien paisibles, pour obstruction sur la voie du chemin de fer Intercolonial, dans la paroisse de Sainte-Flavie, dans le district de Rimouski. Comme j'avais alors l'honneur de siéger comme magistrat pour le district de Rimouski, on amena ces accusés devant moi, et l'on procéda à la preuve. L'enquête faite le premier jour n'était pas suffisante pour faire condamner les accusés à subir un procès. On ajourna l'enquête à un autre jour, et le jour arrivé on amena d'autres témoins avec le même résultat; il y eut un second ajournement, puis un troisième, et enfin, le quatrième démontra que l'on n'avait pas de témoins pour prouver les faits que l'on mettait à la charge de ces personnes. Je fus donc forcé de renvoyer ces accusés, et cette enquête a coûté un montant considérable de frais qui n'ont jamais été payés. Le greffier de la cour s'est adressé au gouvernement de la province de Québec qui a refusé de les payer; il s'est adressé ensuite au gouvernement fédéral, et sa demande a eu à peu près la même solution.

La province de Québec laisse à la charge du poursuivant les frais de l'enquête préliminaire lorsque cette enquête n'établit pas l'accusation. De plus, lorsque l'enquête préliminaire prouve que l'accusation est fondée, le gouvernement de la province de Québec ne paie alors que les frais d'huis-sior.

Maintenant, si l'on s'adresse à M. Skeffington pour le paiement des frais, il répondra: Je n'ai rien à faire personnellement à cela; j'étais l'employé du gouvernement et c'est en

M. BLONDEAU

cette qualité que j'ai fait la déposition qui a causé l'arrestation des personnes en question. Je crois que, si l'on examine l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, l'on verra que par la clause 91, § 20, le gouvernement fédéral seul a le droit de passer des lois concernant les offenses criminelles et la procédure qui s'y rapporte; les provinces ayant seulement le pouvoir de constituer les tribunaux. Or, je soumetts que si le gouvernement fédéral a seul le droit de faire les lois criminelles, il doit payer les frais d'exécution de ces lois, comme les provinces paient les frais d'administration de la justice civile. Puisqu'il en est ainsi, il me semble que le gouvernement fédéral devrait payer les frais de l'administration de la justice criminelle, et c'est pour cette raison que j'attire l'attention de cette Chambre sur cette question, étant, d'un autre côté, bien persuadé que si le gouvernement fédéral se charge des frais de la procédure criminelle, la province de Québec n'en sera pas fâchée pour sa part.

Sir HECTOR LANGEVIN: M. l'Orateur, je regrette que l'honorable ministre des chemins de fer ne soit pas à son siège. Il serait plus en état que moi de donner à mon honorable amis les explications que celui-ci demande. Je ne manquerai pas, toutefois, de lui soumettre la question et d'attirer son attention sur ce sujet. Je n'ai aucun doute qu'il fera tout ce qu'il lui sera possible de faire. Il n'y a pas d'objection à ce que la motion soit adoptée.

La motion est adoptée.

LE CAS DE ROGER AMERO.

M. WOODWORTH: Je demande copie des dépêches relatives à l'arrestation et à la détention de Roger Amero, Acadien français, de Digby, N.-E.

Les faits sont simplement ceux-ci: Un individu, du nom de Roger Amero, de Digby, N.-E., Acadien français de naissance, eut le malheur d'être arrêté dans le comté de Digby par deux détectives du Massachusetts, Etats-Unis, sous accusation de meurtre. Après une preuve que je considère comme absolument insuffisante, il fut extradé et amené au Massachusetts par les détectives. Cela se passait en mars dernier. Amero fut mis en prison et détenu jusqu'à ces derniers temps, c'est-à-dire environ neuf mois en tout, je crois. On découvrit alors qu'au lieu d'avoir été impliqué en aucune façon dans le meurtre d'une certaine femme du nom de Etta G. Carlton, commis à Watertown, Massachusetts, il se trouvait au moment même de ce meurtre, et pendant plusieurs semaines ensuite, dans la ville de Gloucester—chose qu'on aurait dû soupçonner longtemps auparavant.

Les esprits étaient tellement montés dans le Massachusetts, à l'époque où ce meurtre atroce fut commis, que si le procès avait eu lieu en juin dernier, Amero, bien que parfaitement innocent, aurait sans doute été pendu. Les détectives, qui devaient recueillir toutes les preuves, et l'avocat de la poursuite, qui devait voir à ce que cet homme, étant étranger, eût un procès loyal, manquèrent à leur devoir sous ce rapport. Le procureur général—je crois qu'il s'appelait Sherman—au lieu de cela, recueillit toutes les preuves qu'il était possible de recueillir contre le détenu, le garda en prison pendant tout ce temps, et c'est seulement lorsque MM. Crowley et Gale, avocats, demandèrent au gouverneur Butler, de mettre des détectives à leur service afin de refaire la preuve et de reconnaître si l'accusé était réellement coupable, s'il avait eu ou non quelque chose à faire avec le crime en question, que deux détectives furent dépêchés par lui, aux frais de l'Etat, et mis à la disposition des défenseurs d'Amero. Ces détectives se rendirent à Gloucester, où ils découvrirent qu'Amero était à cet endroit à l'époque du meurtre et ne pouvait avoir pris part au crime commis à Watertown, qui est à un bon nombre de milles de distance.

Malgré cela, cependant, le procureur général Sherman, en cour, refusa, jusqu'à ces derniers jours, de libérer Amero et d'enregistrer un *nolle prosequi*, bien que le juge lui eût dit qu'il croyait de son devoir de le faire, vu qu'il n'y avait pas la moindre preuve contre le détenu. C'est alors seulement qu'Amero fut relâché. J'ai lieu de croire que le procureur général du Massachusetts a agi de cette façon inhumaine, indigne, contraire à toutes les lois anglaises, pour le motif que les véritables coupables étaient encore en liberté. En retenant en prison le pauvre Canadien français Amero, le procureur général supposait que les vrais coupables, délinquants d'inquiétude, seraient plus faciles à arrêter. Les journaux américains ont déclaré directement que c'était là le prétexte de la détention d'Amero.

Une fois relâché, celui-ci devint fou. Ses deux sœurs, qui étaient à Digby au moment de son arrestation, sont devenues folles aussi, et ont été enrhumées dans un asile. La famille est ainsi détruite. Il y a une hypothèque de \$300 sur la propriété, et les créanciers menacent de procéder de rigueur.

Je ne désire pas employer de termes impropres pour qualifier la conduite du procureur général Sherman ou celle des deux détectives, mais il me semble que l'acte d'extradition doit être défectueux sous quelque rapport, s'il permet aux officiers des Etats-Unis, ou d'ailleurs, d'arrêter des gens ici pour les emmener à l'étranger, comme ils ont fait d'Amero, sous des prétextes aussi futiles. On avait offert une récompense de \$3,500 à quiconque ferait condamner les vrais coupables. C'était une offre séduisante, et les gens dont il s'agit devaient tenir à faire condamner Amero.

Je dois dire ici, à ce propos, que les Canadiens doivent des remerciements au gouverneur Butler, pour sa conduite pleine d'humanité et d'esprit chrétien en cette circonstance. Il n'était pas obligé, en loi—et tout le monde sait qu'il est un avocat éminent—de dépêcher deux détectives dans le but d'aider à la défense de l'accusé; il l'a fait, cependant, pour des motifs d'humanité et de philanthropie. J'apprends de bonne source, et je vois par les journaux qui ont rapporté le procès, que le procureur général s'est plaint de l'action du gouverneur, et qu'il a même écrit à celui-ci une lettre où il l'accusait d'être d'un côté, tandis que lui-même était de l'autre. A cela le gouverneur a répondu qu'il avait des doutes au sujet de la cause, et qu'il était résolu à obtenir une preuve complète qui permit de décider si Amero était coupable ou non.

Il se trouve aussi qu'Amero a été en prison neuf mois, et qu'en étant relâché on dut l'interner dans un asile d'aliénés. Son père fut également confiné en prison pendant huit mois, les lois des Etats-Unis permettant qu'un témoin soit détenu jusqu'au jour de l'audition, à moins qu'il ne puisse donner des cautions suffisantes. Nous savons encore que ses deux sœurs sont devenues folles.

On ne saurait trop louer le juge Savary, de Digby, qui a mis tout en œuvre pour amener un procès équitable à Amero, qui a travaillé dans ce but sans relâche pendant des jours entiers et des semaines entières, qui a même recueilli des souscriptions, auxquelles les avocats de la Nouvelle-Ecosse ont contribué, pour organiser la défense.

Pour vous montrer ce que l'on a pensé aux Etats-Unis de cet affreux déni de justice, de cette infamie, je vais vous lire ce qu'on dit le journal le *Lynn Bee*. L'article est intitulé: "Détectives et primes."

Le public se rappellera parfaitement les faits relatifs au meurtre brutal de madame Etta G. Carlton, commis à Watertown, Mass., et à l'arrestation subséquente, à la détention et à l'extradition de Roger Amero comme accusé du crime. On se rappellera aussi les circonstances particulièrement dramatiques qui ont marqué son arrestation par les détectives Wood et Wiggin, la déclaration de son oncle, et la preuve en apparence forte et irrésistible recueillie par ces habiles officiers. L'opinion était tellement excitée que l'on craignait une exécution sommaire (*lynching*), et l'on prit toutes les mesures pour prévenir un acte aussi illégal. Amero est détenu en prison depuis neuf longs mois. Le public a demandé instamment qu'il subit son procès et qu'il fût exécuté s'il était coupable, et n'a pu comprendre pourquoi son procès était retardé. Aujourd'hui, tout s'explique par l'annonce qu'il y a *nolle prosequi* faute de preuve

dans le cas de Roger Amero, accusé du meurtre de Etta G. Carlton. Aujourd'hui, ce pauvre et ignorant Français se trouve ruiné, sans argent, brisé au physique comme au moral, renvoyé chez lui à moitié fou sous l'accusation de meurtre—chez lui où ses deux sœurs sont devenues folles, dit-on, à la suite de son injuste arrestation—chez lui, où ses anciennes connaissances le montreront du doigt avec mépris comme un homme qui a été arrêté comme coupable d'un des crimes les plus atroces. Et pourquoi cela? Purement et simplement parce qu'on a offert une récompense de \$3,500 pour faire condamner l'assassin de madame Carlton. Quelle que soit l'explication qu'on offre, le détective qui dirigeait cette cause devait savoir depuis longtemps que cet homme était innocent. Lorsqu'on en vient à considérer qu'ils n'ont pas osé soumettre la cause à un jury intelligent, on comprend sur quelles apparences futiles ils se sont appuyés pour diffamer ainsi ce pauvre homme. C'est une honte, une infamie, une honte pour la profession de détective, une insulte à l'humanité et à la justice. Il est possible qu'Amero soit un pauvre être ignorant.....

Je puis dire que ceci est orroreux, attendu que Amero était un ouvrier laborieux, assidu, sobre.

Mais le fait de détruire l'honneur qu'il avait, de rendre des personnes folles de chagrin par suite de la honte et du danger qu'on lui faisait éprouver, de mettre sa vie même en vente pour \$3,500, est une chose en comparaison de laquelle le commerce des esclaves et le vol des cadavres dans un but de lucre sont des métiers honorables et respectables. Nous soutenons que le riche et prospère Etat du Massachusetts a laissé commettre une lâche injustice envers un pauvre et inoffensif individu. Il faut que le tort commis à l'égard de celui-ci soit réparé de quelque manière. Si Amero était riche et puissant, tout le pays se serait indigné de ses malheurs, mais parce qu'il est pauvre et indigent, on le laisse écraser presque sans protestation. Que l'on fasse un exemple de ceux sur qui retombe la responsabilité de l'injustice faite à cet innocent, afin d'empêcher les détectives d'être aussi empressés à l'avenir à fabriquer des témoignages pour gagner des récompenses généreuses.

Je crois, M. l'Orateur, que le gouvernement canadien pourrait faire des représentations à ce sujet, et du moins que l'on devrait donner une certaine somme en guise de compensation à cet homme et à sa famille pour cette arrestation faite, il est vrai, sous le couvert de la loi, mais sans preuves suffisantes, et avec cette promesse de récompense stimulant le zèle des détectives. On le détenait cruellement en prison lorsque les détectives auraient dû savoir qu'il n'y avait pas de preuves contre lui et que, du moins, on avait négligé le plus simple des devoirs en ne voyant pas si les témoignages étaient suffisants pour établir qu'Amero était à Gloucester lorsque le meurtre se commettait à Watertown.

Je considère que l'on doit des remerciements au gouverneur Butler, sans l'intervention de qui cet homme aurait probablement été condamné à l'emprisonnement, sinon à la mort.

Sir JOHN A. MACDONALD: Le cas exposé en termes si émus par mon honorable ami est lamentable à tous égards. Je n'en connais pas de plus triste, et maintenant qu'il est soumis ainsi à la Chambre, il impose l'obligation d'une investigation complète. Naturellement, c'est une affaire dans laquelle je ne crois pas que le gouvernement puisse intervenir directement. Cet homme qui, paraît-il, était innocent, a été libéré faute de preuve contre lui, avait été délégué aux autorités américaines en vertu du traité d'extradition, suivant les formalités ordinaires en pareil cas,—le gouvernement reposant une confiance implicite dans la bonne foi des autorités étrangères et confiant que celles-ci traiteraient avec justice les personnes ainsi livrées. Cette confiance dans les lois et leur administration par l'une ou l'autre est la base de tout traité d'extradition passé par deux nations. S'il est arrivé que, dans le cas dont il s'agit, on se soit aussi manifestement départi de toutes les règles du juste et du droit, je suis d'avis qu'il faut considérer la chose comme constituant une exception, et s'occuper activement surtout, d'assurer autant que possible une compensation à ce malheureux pour les malheurs et les désastres domestiques que lui ont valu les procédés des autorités étrangères. Les pièces seront soumises à la Chambre incessamment, et l'on fera ensuite les démarches voulues.

La motion est adoptée.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Les propositions pour les documents suivants sont agréées.

Etat détaillé du montant payé à M. Jotham O'Brien, à compte de son entreprise pour la construction du steamer *Princess Louise*, avec les dates et sommes respectives payées; aussi, copie de tous certificats sur la visa desquels les dits montants ou partie d'iceux ont été payés.—(M. Weldon.)

Etat indiquant en milles la longueur du chemin de fer Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Moncton, et le coût original de sa construction; aussi, la longueur du dit chemin entre les limites du Nouveau-Brunswick et Truro, et son coût, le matériel roulant non compris.—(M. Burpee, Sunbury.)

1. Copie de tous ordres en conseil ou ordres administratifs touchant la réserve pour un emplacement de ville à Fort-McLeod; 2, de tous ordres ou règlements concernant le dit emplacement de ville, et les termes ou conditions auxquels on se propose d'en disposer; 3, de toutes réclamations faites sur aucune partie d'icelui par des squatters ou autres personnes, et de toutes décisions du département à leur égard; 4, de toute correspondance concernant aucun des sujets ci-dessus mentionnés.—(M. Cameron, Huron.)

Copie de toute correspondance, soumissions et comptes concernant l'achat de mocassins pour le département de la milice et de la défense, pendant l'année 1883.—(M. Somerville, Brant.)

Copie de toute correspondance concernant l'achat de tentes, pendant l'année 1883, par le département de la milice et de la défense.—(M. Somerville, Brant.)

Etat indiquant le montant payé pour remise de droits sur la toile à voiles pour navires et bateaux-pêcheurs, sous l'autorité de l'acte des douanes de l'année dernière; le dit état devant montrer les noms de ceux à qui ils ont été payés, le montant payé à chacun, et si c'est pour voiles de navires ou de bateaux-pêcheurs.—(M. Kirk.)

Etat du montant des sommes perçues par la vente des bâtiments sur le chemin de fer Intercolonial, depuis Hadlow jusqu'à la Rivière-du-Loup inclusivement; par qui vendus, le nom de l'acheteur, et le prix payé pour chaque bâtiment.—(M. Blondeau.)

Sir JOHN A. MACDONALD. Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 11.10 heures p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 4 mars 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

FRAUDES EN RAPPORT AVEC LES CONTRATS PUBLICS.

M. CASGRAIN: Je désirerais attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'elle a ordonné, il y a quelque temps, de déférer à un comité spécial le bill à l'effet de mieux prévenir les fraudes en rapport avec les contrats impliquant des dépenses de deniers publics, et que ce comité n'ayant pu tenir d'assemblée faute de quorum, il n'y a pas encore eu de rapport. La Chambre ordonnera peut-être qu'il soit formé un nouveau comité ou que le comité existant se réunisse pour adopter un rapport, ou que l'on prenne quelque autre moyen d'arriver à un résultat.

Sir JOHN A. MACDONALD.

Je fais cette proposition afin que le gouvernement, qui est chargé de diriger la Chambre dans les cas de ce genre, décide de ce qu'il doit faire en cette circonstance. J'avoue, pour ma part, que je suis coupable d'avoir manqué une des réunions du comité, et je ne désire aucunement jeter du blâme sur les autres membres, qui, sans doute, ont été empêchés d'y assister par des causes sérieuses. Le comité a été convoqué six ou sept fois, et bien qu'il suffise de cinq de ses membres sur neuf pour constituer un quorum, cependant il n'y a pas eu de quorum encore.

Sir HECTOR LANGEVIN: L'honorable député constatera, je n'en doute pas, qu'il lui aura suffi d'attirer l'attention de la Chambre sur ce sujet pour induire les membres du comité à se réunir promptement, afin de pouvoir disposer de l'affaire qui leur a été confiée par la Chambre. L'honorable monsieur dit qu'il a lui-même été absent pendant quelques jours. L'honorable député de Victoria, Ontario, et quelques autres probablement, se seront trouvés dans le même cas ou auront assisté aux réunions de comités différents. Que l'honorable monsieur prenne la peine de voir individuellement les membres du comité, et je n'ai aucun doute qu'il pourra convenir avec eux du jour et de l'heure d'une réunion, vu qu'il ne saurait y avoir de la part de ces messieurs aucun désir de résister aux ordres de la Chambre.

M. CASGRAIN: Je veux bien accepter le conseil que me donne l'honorable ministre. Je le crois efficace. Il y a un avis de convocation du comité pour demain, et si l'on n'y répond pas, je proposerai probablement de réduire le chiffre du quorum ou de prendre quelque autre moyen.

ACTE DE L'INDÉPENDANCE DU PARLEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je demande la permission de déposer un bill relatif à l'acte de l'indépendance du parlement, passé en 1878 (41 Victoria, chap. 5). La première clause du bill pourvoit à ce que l'acte en question soit amendé comme suit:

Pourvu, de plus, que rien de contenu dans la présente section ne rende inéligible aucune personne occupant une charge, une commission ou un emploi de la nature ou description mentionnée dans l'alinéa coté (a) du premier paragraphe de la présente section, comme député à la Chambre des communes, ou ne la rende inhabile à y siéger ou voter, si, par sa commission ou autre instrument de nomination, il est déclaré ou prescrit qu'elle occupera cette charge, cette commission ou cet emploi sans traitement ou salaire, honoraires, gages, allocations, émoluments ou autres profits d'aucun genre qui peuvent y être attachés.

Par une autre clause, il est pourvu au cas de mon honorable voisin le ministre des chemins de fer. Je propose que ce bill soit déféré au comité des privilèges et élections au temps voulu.

M. BLAKE: Je propose en amendement d'ajouter les mots suivants:

Et pour nuire à l'efficacité du dit acte de l'indépendance du parlement.

L'amendement est rejeté sur la division suivante:

Pour:

Messieurs

Allen,	Gillmor,	Mulock,
Allison (Lennox),	Gunn,	Paterson (Brant),
Auger,	Harley,	Platt,
Béchar,	Holton,	Ray,
Blake,	Innes,	Rinfret,
Burpee (Sunbury),	Irvine,	Robertson (Shelburne),
Cameron (Huron),	Jackson,	Scrivner,
Cameron (Middlesex),	King,	Somerville (Brant),
Campbell (Renfrew),	Kirk,	Somerville (Bruce),
Cartwright,	Landerkin,	Springer,
Casgrain,	Lister,	Sutherland (Oxford),
Charlton,	Livingstone,	Thompson,
Cockburn,	Mackenzie,	Trow,
Cook,	McCraney,	Vail,
Davies,	McIntyre,	Watson,
Fairbank,	McIsaac,	Weldon,
Fleming,	McMullen,	Wilson,
Forbes,	Mills,	Yeo.—56.

CONTRE :
Messieurs

Abbott,	Dundas,	McLelan,
Amyot,	Dupont,	McNeill,
Bain (Soulanges),	Farrow,	Maasne,
Baker (Victoria),	Ferguson (Welland),	Méthot,
Barnard,	Fortin,	Moffat,
Beaty,	Foster,	Orton,
Benoit,	Gagné,	Paint,
Benson,	Gigault,	Pinsonneault,
Bergin,	Girouard,	Pope,
Billy,	Gordon,	Riopel,
Blondeau,	Grandbois,	Robertson (Hastings),
Bolduc,	Guilbault,	Royal,
Bossé,	Guillet,	Rykert,
Bowell,	Hackett,	Scott,
Brecken,	Hall,	Shakespeare,
Bryson,	Hay,	Small,
Burns,	Hesson,	Smyth,
Cameron (Inverness),	Hickey,	Sproule,
Campbell (Victoria),	Homer,	Stairs,
Carling,	Hurteau,	Taylor,
Caron,	Kaulbach,	Temple,
Chapleau,	Kilvert,	Tilley,
Cochrane,	Kinney,	Tupper (Picton),
Costigan,	Kranz,	Tyrwhitt,
Coughlin,	Landry (Kent),	Valin,
Coursol,	Landry (Montmagny),	Wallace (York),
Curran,	Langevin,	White (Cardwell),
Cuthbert,	Macdonald (Sir John),	White (Renfrew),
Daly,	McDonald (Cap-Breton),	Wigle,
Daoust,	Mackintosh,	Wood (Brockville),
Dawson,	Macmaster,	Wood (Westmoreland),
Desaulniers,	Macmillan (Middlesex),	Woodworth,
Dickinson,	McCallum,	Wright.—101.
Dodd,	McDougald,	

La motion principale est adoptée sur la même division, renversée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je présente le bill (n° 111) concernant l'acte d'indépendance du parlement de 1878, 41 Vic., chap 5.

Le bill est lu pour la première fois.

AFFAIRES DU GOUVERNEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose que pendant le reste de la session, les mesures du gouvernement aient la priorité, le jeudi, après les affaires courantes.

M. BLAKE: Je regrette que l'honorable monsieur ait proposé cette motion; car durant la majeure partie de cette session, l'honorable monsieur a déjà pris pour les affaires du gouvernement presque tous les jours qui appartiennent à la législation dont l'initiative est laissée aux simples députés. En conséquence, le résultat pratique de la proposition est d'empêcher à une date beaucoup moins avancée que d'ordinaire sur les jours réservés aux simples députés. Cela est d'autant moins nécessaire que les affaires du gouvernement peuvent être traitées chaque jour après la législation d'initiative privée. Vu le temps déjà occupé à l'étude des résolutions du chemin de fer du Pacifique canadien, et vu la règle que l'on veut adopter maintenant, en pratique, presque tout le temps du parlement devra être consacré aux mesures du gouvernement.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne suis pas d'accord avec l'honorable monsieur. Nous avons cinq jours par semaine, et les lundis et les mercredis sont encore réservés à la législation d'initiative privée. Je crois qu'à la dernière session, l'impression générale était que nos sessions étaient trop longues, et nous nous sommes réunis au commencement de janvier cette année pour rencontrer les désirs bien compris de la Chambre. Le gouvernement a quelques mesures importantes, mais elles ne sont pas nombreuses, ainsi qu'on peut le voir par le programme. Je crois que le désir de la Chambre est que l'ajournement ait lieu avant Pâques si c'est possible; et avec l'aide de la Chambre et avec une entente entre les deux partis, qu'en considérant les diverses mesures nous n'aurons pas autant de discours, ni de discours aussi longs, je crois qu'il nous sera possible de terminer pour cette date.

Au pis-aller la prorogation devrait avoir lieu le 14 avril, afin que les honorables députés puissent être convaincus qu'ils auront fait leur devoir envers leurs pays sans nuire sérieusement à leurs affaires privées. Je puis assurer l'honorable monsieur que nous donnerons toutes les facilités pour la considération des mesures et des motions présentées par de simples députés. En faisant preuve de courtoisie et de bonne volonté de part et d'autres, je crois que nous pourrions nous arranger de façon à ce qu'aucune mesure ne soit mise de côté ou ne soit pas convenablement étudiée par la Chambre, mais je crois que, dans les circonstances, si la Chambre y consent, je vais faire adopter ma motion.

La motion est adoptée sur division.

TROISIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont lus séparément pour la troisième fois et passés.

Bill (n° 36) autorisant une nouvelle avance à la province du Manitoba pour aider à ses écoles publiques.—(Sir Leonard Tilley.)

Bill (n° 37) à l'effet de pourvoir au traitement et aux frais de voyages du juge de la cour de comté de Caribou, dans la province de la Colombie-Britannique.—(Sir John A. Macdonald.)

BANDES INDIENNES.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose la troisième lecture du bill (n° 22) à l'effet de conférer certains privilèges aux bandes les plus éclairées des sauvages du Canada dans le but de les habituer à l'exercice des pouvoirs municipaux.

M. PATERSON (Brant): L'honorable premier ministre a dit l'autre jour qu'il croyait que certaines modifications pourraient être faites. Il est évident qu'il a décidé de laisser le bill tel qu'il est.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je serai très heureux d'en conférer privéement avec l'honorable monsieur; mais en même temps je crois qu'il vaudrait mieux adopter le bill.

M. BLAKE: Alors la consultation ne sera d'aucune utilité, en tant qu'il s'agit de cette Chambre.

Le bill est lu la troisième fois et adopté.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend le débat sur la motion de sir Leonard Tilley,—que la Chambre se forme maintenant en comité des voies et moyens.

M. WHITE (Cardwell): J'aurais été très heureux, si cela eût pu être fait sans incommoder la Chambre, de répondre à l'honorable monsieur, vendredi dernier, car je crois que tous ceux qui ont lu le discours prononcé par l'honorable monsieur admettront qu'il eût mieux valu y répondre de suite. Si, M. l'Orateur, les raisonnements et les faits cités par l'honorable monsieur doivent être jugés d'après les conclusions, auxquelles il arrive, je crois que nous pouvons raisonnablement supposer que le public du dehors, s'il prend la peine de suivre l'honorable monsieur dans ces conclusions, ne sera guère convaincu par ses arguments, et qu'il n'est guère probable que son discours fasse beaucoup de tort. Je constate qu'après nous avoir donné force détails sur les pertes éprouvées par le pays, il a terminé par l'assertion extraordinaire que voici :

Quant à moi, je n'hésite pas à dire que, en considérant la chose à tous ses points de vue, je crois que nous aurions fait mieux d'emprunter \$300,000,000 ou \$400,000,000 et de jeter cet argent à la mer, ou de l'avoir gaspillé en feux de joie, comme cela a été fait par d'autres nations, que de permettre à ces honorables messieurs de contrôler l'administration de ce pays. Cinq années de leur administration ont fait autant de mal au Canada,—relativement au chiffre de notre population et à nos ressources,—que quatre années de guerre civile n'en ont fait au peuple et au pays qui nous bornent au sud.

Lorsqu'un honorable monsieur qui a occupé la position de ministre des finances en ce pays, dont la position en ce pays était si éminente qu'il a été honoré d'une décoration de la part de sa souveraine, ose faire une déclaration de ce genre à la face du parlement et du pays, je crois que nous pouvons dire en toute sincérité qu'il a complètement perdu le sens de la responsabilité qui s'attache à un honorable député qui s'adresse au parlement, ou qu'il est devenu tout à fait insouciant de l'effet que peut produire tout ce qu'il dit. Non-seulement il a dit cela dans sa première conclusion, mais sa seconde conclusion était aussi très remarquable :

Il y a plus, M. l'Orateur, — et je le dis avec regret, — mais je dis que le peuple du Canada a délibérément rétrogradé. Je dis que le peuple du Canada n'a pas manifesté, comme peuple, cet amour de sa liberté, cette surveillance jalouse des hommes qui dirigent le pouvoir, qui sont le prix que chaque nation libre doit payer si elle veut être bien gouvernée. Je dis aujourd'hui, au Canada, — disons-le à notre honte et à notre discrédit, — la morale publique est péniblement abaissée et le sentiment public douloureusement affaibli.

C'est la déclaration de l'honorable monsieur, qui semble maintenant se réjouir de l'avoir fait. Je dis à l'honorable monsieur que le peuple de ce pays pèsera ces paroles et y réfléchira. Je dis à l'honorable monsieur que le peuple de ce pays ne se soumettra pas paisiblement à l'insulte, tout simplement parce qu'il lui a plu de croire que l'administration des affaires publiques par l'honorable monsieur, n'était pas dans l'intérêt du pays, et parce qu'il a exercé le droit indéniable qu'il avait de le reléguer dans la position qu'il occupe maintenant.

L'honorable monsieur a commencé son discours en nous disant qu'un acte du parlement l'a empêché de siéger ici pendant la dernière session. Nous avons déjà entendu semblable déclaration de la part d'autres députés ; mais quels sont les faits relatifs à l'honorable député lui-même ? Il représente aujourd'hui un collège électoral dans lequel il aurait pu se présenter si le peuple l'eût seulement choisi en 1882 — un collège électoral qu'il représente aujourd'hui grâce à la forte pression exercée sur une assemblée des chefs du parti libéral dans cette circonscription, par l'ex-chef de l'opposition, qui leur a dit que la discussion des questions financières dans cette Chambre occuperait à l'avenir l'attention des députés beaucoup plus que par le passé, et que la présence de l'honorable député était d'une très grande importance pour le parti. Par ce moyen il a réussi à obtenir une majorité de deux dans une assemblée de 120 libéraux du collège électoral, et à engager l'assemblée à le nommer et à l'envoyer occuper ici la position qu'il occupe actuellement.

Je crois que l'honorable député a ressenti profondément la rebuffade, car en pratique, c'était une rebuffade, qui lui a été administrée par la convention à cette époque. J'ose dire qu'il en est encore aigri aujourd'hui, lorsqu'il dit à cette convention comme il dit au pays, qu'ils ont pitoyablement rétrogradé, que leur sens moral a baissé, et que l'opinion publique est d'une faiblesse désolante. L'honorable monsieur peut-il prétendre qu'il s'est trouvé en dehors du parlement l'an dernier en conséquence d'un acte du parlement ? Où était le comté de Lennox qu'il a représenté pendant de longues années et qui l'élisait autrefois à des majorités de 600 à 800 ? Ce comté lui était ouvert s'il eût voulu y aller. Le parti au pouvoir aujourd'hui était au pouvoir depuis quatre ans ; sa politique était devant le pays ; les effets de cette politique étaient connus du peuple ; les temps durs, qui d'après lui avaient trompé le peuple et l'avaient porté à soutenir ses adversaires, étaient passés, et il aurait pu retourner à son ancien collège électoral. Mais non ; il n'y est pas retourné, et ce qui plus est, il n'y est pas retourné même lors de la dernière vacance dans le collège électoral où il était le mieux connu, mais il a préféré le contraire.

Il a voulu que l'on adoptât la ligne de conduite très extraordinaire qui consistait à ouvrir pour lui ce qui était probablement le collège électoral le plus sûr pour le parti dans la province d'Ontario, afin de lui permettre de prendre son siège en cette Chambre.

M. WHITE (Cardwell)

Et, M. l'Orateur, dans le collège électoral où il s'est présenté, dans le collège électoral de Wellington-Centre, qu'est-il arrivé ? A-t-il été laissé en arrière dans ce collège électoral par l'effet d'un acte du parlement ? Quelle a été la cause de sa défaite ? Mais, M. l'Orateur, dans les townships compris dans ce collège électoral en 1878 et où mon honorable ami qui le représente actuellement obtenait à cette époque, une majorité de 6 seulement, l'honorable monsieur a été laissé en arrière avec une minorité de 130, malgré tout le prestige de sa position. Et avec ces preuves que le peuple, dans tous les cas, n'a aucune confiance en lui, il vient devant la Chambre, dans les circonstances singulières que nous connaissons, et de propos délibéré, dans le premier discours sérieux qu'il a l'occasion de faire, il insulte le peuple du Canada de la façon que je viens de rappeler.

L'honorable monsieur nous a dit que le ton de l'honorable ministre des finances cette année est quelque peu différent du ton de l'honorable ministre des finances à la dernière session du parlement, et il a semblé se réjouir du fait que d'après lui, il est maintenant admis que cette politique n'empêcherait pas la surproduction ni le tort qui en résulterait pour les fabricants, n'empêcherait pas non plus la perte des gages pour les malheureux employés, que cela n'empêcherait pas les récoltes médiocres, et ne donnerait pas de meilleur débouché pour le bois de construction, n'arrêterait pas l'excès d'importation ; et ce qu'il dit est assez vrai, mais, est-là une preuve que sa politique à lui est bonne ? Parce que, réellement, il y a certaines choses que nulle politique ne pourrait empêcher, il s'ensuit que la doctrine de l'honorable monsieur telle que mise à exécution lorsqu'il était au pouvoir, était non pas de faire ce qui peut être fait pour éviter les maux qui peuvent être évités, mais de se croiser les bras et de regarder, et, admettant que la Providence règle nos destinées, admettant que les récoltes peuvent être mauvaises sans notre influence, admettant que les marchands peuvent importer en trop grandes quantités, admettant que les manufacturiers peuvent produire en trop grandes quantités, admettant toutes ces choses, de nous croiser les bras et de refuser de faire ce qui peut être fait, et ce dont la politique du gouvernement a prouvé la possibilité, ce que le gouvernement a bien fait et a fait sagement pour favoriser les intérêts du pays.

L'honorable monsieur a ensuite parlé des taxes énormes qui existent au Canada aujourd'hui, et avec l'oubli le plus profond des faits dans la cause, il a fait une assertion qu'en vue du fait qu'il a été ministre des finances et qu'il est aujourd'hui l'interprète financier d'un grand parti, il n'aurait pas dû faire. Il nous dit que les taxes du pays sont aujourd'hui de \$35,000,000, et d'après cette base il entreprend de comparer la position du Canada à celle des Etats-Unis et à celle de l'Angleterre, et il en arrive à la conclusion d'avertir tous et un chacun de ceux qui peuvent avoir intérêt à connaître notre position, que le peuple du Canada est dans une position bien pire que le peuple de la mère-patrie ou des Etats-Unis, relativement à l'impôt.

Mais l'honorable monsieur sait très bien que sur ces \$35,000,000, il y a au moins \$6,524,950 qui ne sont nullement des taxes. L'honorable monsieur ferait aussi bien de prétendre que les marchands du Canada paient des taxes lorsqu'ils paient le fret pour leurs marchandises aux chemins de fer indépendants, que de prétendre qu'ils paient une taxe lorsqu'ils font transporter leurs marchandises sur le chemin de fer Intercolonial. Il en est ainsi pour les autres branches du service. Comme je l'ai dit, sur ces \$35,000,000, au moins \$6,524,950 ne peuvent être comptés en aucune manière comme étant une taxe sur le peuple du pays. Mais tout son système me semble consister à compter les revenus du pays comme impôt et à citer ces chiffres comme donnant la mesure des fardeaux imposés au peuple. C'est un système tout à fait faux. Qu'il me soit permis de citer un ou deux faits à ce sujet.

Je prends les chiffres de l'année 1874-75, et je constate que les revenus que l'honorable monsieur a perçus durant cette année ont été de \$24,648,715. Je prends l'année 1877-78, et je constate que les revenus perçus par l'honorable monsieur ont été de \$22,375,012, soit une diminution de \$2,273,703 sur le revenu durant cette période. L'honorable monsieur prétendra-t-il que les taxes du pays étaient plus élevées en 1874-75 qu'en 1877-78. Mais il avait introduit dans le tarif des amendements qui avaient ajouté \$1,600,000 à la taxe payée par le peuple durant cet intervalle, et loin de donner la mesure des fardeaux dont le peuple est chargé, cela donnait tout simplement la mesure de ceci : qu'en 1877-78 le peuple était moins capable d'acheter des marchandises, était moins capable de se payer des articles de luxe, était moins capable de vivre confortablement, et qu'en conséquence les recettes du gouvernement ont été moindres qu'en 1874-75. Mais la proportion des droits payés par le peuple en 1874-75 a été de 12.83. En 1877-78, lorsque le revenu était moindre et qu'il y avait par conséquent moins de taxes, elle était de 14.03 pour 100. C'était là la condition des choses pendant ces deux périodes.

Je prends ensuite les autres périodes. Je prends 1867-68 et 1873-74, et je constate que notre revenu en 1867-68 était de \$11,700,681, et en 1873-74, de \$20,129,185, et qu'entre ces deux périodes le gouvernement de ce pays a réellement réduit les taxes en abolissant les droits sur un grand nombre d'articles taxés en 1867-68. Prétendra-t-on que le fardeau des taxes en ce pays était plus grand en 1873-74 qu'en 1867-68 ? J'ose dire que nul homme en cette Chambre ou en dehors de cette Chambre qui envisage cette question franchement et désire la traiter franchement, ne prétendra un seul instant que les recettes du gouvernement sont la mesure du fardeau de l'impôt dans le pays. Mais durant le dernier semestre nous avons constaté une réduction très considérable dans les recettes du gouvernement. Les taxes ont-elles diminué ?

La majeure partie du discours de l'honorable monsieur a été consacrée à nous dire que le peuple de ce pays était plus à plaindre maintenant qu'il ne l'était dans la période correspondante l'année d'auparavant. Assurément il n'était pas moins à plaindre à cause du fait qu'il était mieux taxé. Donc tout ce système qui consiste à prendre les recettes du gouvernement comme mesure du fardeau des taxes dans un pays est absolument faux, et je crois que l'honorable monsieur n'aurait pas dû y avoir recours dans la discussion d'un sujet comme celui-ci en parlement, vu le fait que toutes ces paroles—à moins que les gens parcourent son discours d'un bout à l'autre et lisent les deux passages que j'ai cités au commencement de mes remarques—tout ce qu'il dit peut être employé en dehors au préjudice, non pas d'un parti au pouvoir,—ce qui après tout serait une question d'une importance secondaire, mais au préjudice du pays même et de ses intérêts. Maintenant il a été dit avec raison que nous avons eu une période de prospérité moindre que celle que nous avons eue il y a un an. Il est très vrai qu'il y a eu quelques faillites, quelques banqueroutes dans le pays.

M. PATERSON (Brant) : Assurément, non.

M. WHITE : Mais quels sont les faits ? Je constate que durant l'année dernière le nombre des faillites a été de 1,334, et le montant de leur passif de \$15,949,361. Je constate qu'en 1879, qui est l'année pendant laquelle nous avons le plus profondément ressenti les effets de la dépression qui avait existé avant cette époque, nous avons eu 1,902 faillites et le montant total du passif des faillites s'est élevé à \$29,347,937.

Mais, M. l'Orateur, relativement aux faillites de l'année dernière, il n'est que juste de parler de celles qui ont eu lieu au Manitoba et au Nord-Ouest. Parlant de cette question, l'autre jour, l'honorable ministre des finances a mentionné les faillites de Winnipeg—je suppose qu'il voulait dire celles du Manitoba et du Nord-Ouest, et je vois, M. l'Orateur, que

les faillites du Manitoba et du Nord-Ouest, pendant l'année dernière, ont été de 232, avec un passif de \$2,869,000. De sorte qu'en faisant une juste comparaison des faillites des deux périodes que j'ai mentionnées, nous trouvons que le nombre des faillites de l'année dernière a été de 1,152, et que le montant du passif a été de \$13,080,000, contre 1,902 faillites en 1879, avec un passif de \$29,347,937. Mais, M. l'Orateur, si nous tenons compte de l'augmentation du nombre des négociants, la comparaison devient encore plus significative.

En 1879, il y avait 56,000 négociants en Canada, et 1,902 faillites, soit une faillite par vingt-neuf négociants, tandis qu'en 1883, il y avait 65,000 négociants et 1,384 faillites, soit une faillite pour chaque quarante-sept négociants. C'est là la différence entre les deux périodes de 1879 et 1883. Maintenant, M. l'Orateur, il y avait à cette époque des faillites aux Etats-Unis aussi bien qu'en Canada.

Les faillites aux Etats-Unis ont augmenté presque dans la même proportion qu'en Canada, depuis trois ans. Aux Etats-Unis, le nombre de faillites a augmenté de 4,735 en 1880 à 9,184 en 1883, et le passif de \$65,752,000 à \$172,874,000. Maintenant, M. l'Orateur, quelle était l'opinion de ceux qui, après tout, ont peut-être le meilleur moyen de connaître la condition exacte du pays ? Je constate que Dunn, Wiman et Cie, dans leur rapport, parlant de l'état des affaires aux Etats-Unis, en dépit de ces grandes faillites, disait :—

Tandis que d'un côté les désastres de l'année qui vient de finir ont montré qu'il y avait des points faibles dans la charpente de l'édifice commercial qu'on ne s'attendait pas le moins du monde à découvrir pendant cette période de prospérité, il y a des preuves indéniables de stabilité publique. Il est permis de dire en toute sûreté qu'il y a aujourd'hui aux Etats-Unis un nombre d'hommes d'affaires qui réussissent beaucoup plus considérablement qu'auparavant ; qu'un grand nombre de genres de manufactures et de commerce donnent un rendement libéral, que des corporations possédant des fortunes immenses, de l'influence et de l'influence prospèrent au delà de tout ce qu'on a vu de semblable dans leur histoire, et que les institutions monétaires dans tout le pays sont généralement assises sur des bases solides et rémunératives. La saison qui vient d'être terminée a été extrêmement favorable pour les animaux broutant sur les mille collines ; tous les animaux ayant été mis en hibernation en bonne condition, ce qui sera cause que leur hivernement coûtera moins cher.

L'augmentation de notre population au moyen de l'immigration et l'augmentation de la richesse du pays provenant de cette source ont été plus considérables que pendant aucune des années précédentes. Des parties du pays qui dans les années précédentes étaient improductives ou peu productives, prospèrent maintenant au delà de tout ce qu'on a vu jusqu'à présent.

M. l'Orateur c'était là la déclaration de MM. Dun, Wiman, et Cie, relativement aux faillites aux Etats-Unis, qui ont augmenté en proportion de leur augmentation en Canada. Quelle était la déclaration de la même compagnie relativement au Canada même, l'autre jour, qui, je puis le dire, est jusqu'à un certain point la baromètre qui peut servir à juger de la condition du commerce du Canada ? Il y avait en cette ville des particuliers qui ont essayé de créer presque une panique relativement aux affaires commerciales, et M. W. W. Johnston, gérant de Dunn, Wiman et Cie à Montréal, a publié la circulaire suivante en date du 28 octobre 1883 :

Il est très regrettable que des rumeurs à sensation et des insinuations contre le crédit collectif et individuel de nos banques et de nos marchands sont tous les jours mises en circulation. Depuis un mois, chaque jour nous a donné une récolte de ces rumeurs qui causent tant de malaise. Aucune classe d'intérêts commerciaux n'a échappé à ces tentatives.

Dans notre opinion, basée sur des données passablement exactes, il n'y a aucune raison valable de craindre une crise générale dans le commerce. Les conditions qui pourraient affaiblir le commerce en général manquent en grande partie. Une seule récolte médiocre ne suffit pas pour causer des perturbations durables. Avec l'effet que nous ressentons encore des récoltes passablement bonnes, le malaise temporaire causé par une récolte médiocre ne peut durer. Les intérêts commerciaux conservent encore assez de vitalité pour être à l'abri de toute interruption sérieuse.

La plupart des suspensions qui ont eu lieu ont été créées par des causes naturelles—elles peuvent avoir lieu dans les meilleures circonstances possibles—et n'ont par elles-mêmes aucune signification en tant qu'elles s'appliquent à la société en général. Que des entreprises disparaissent tranquillement de temps à autres, c'est là un bien et non un mal.

Plusieurs se rappelleront l'excitation du printemps dernier et le caractère de la plupart des établissements qui ont disparu. Après coup on s'est étonné que cela ait pu causer un si haut degré d'excitation.

Depuis dix jours, on nous a posé les questions les plus ridicules au sujet de quelques-unes de nos maisons les plus anciennes et les plus solides. L'une des plus récentes s'appliquait à une maison remuant un capital de plusieurs centaines de mille dollars, ayant en banque une balance de \$50,000 et plus en sa faveur, et ayant une besogne bien administrée. Une autre se rapportait à une maison ayant une balance de près de \$30,000 en sa faveur, très prudente et capable de choisir ses pratiques.

On ne saurait trop blâmer les auteurs de ces rumeurs, et si elles ont été créées dans un but d'intérêt personnel, cette conduite est indigne et condamnable au possible.

C'était là l'opinion du gérant local de Dun, Wiman et Cie à Montréal, relativement à la condition du commerce en cette ville à cette date. Eh bien ! M. l'Orateur, j'irai plus loin. A cette époque un certain nombre de marchands de Montréal ont été consultés et ils ont donné leur opinion sur la condition absolue du commerce.

Je ne retiendrai pas la Chambre pour lui lire toutes ces déclarations, mais je constate que presque tous ceux qui ont été consultés ont rendu témoignage du fait que bien que le commerce fût tranquille, il n'y avait aucune raison d'être sérieusement alarmé; qu'il y avait un fond solide, et qu'il n'y avait aucune crainte quant à l'effet que la dépression temporaire pourrait produire. Je constate entre autres choses que M. A. F. Gault a dit :

Je crois que les marchands espèrent que le commerce sera bon au printemps. Les importations ont été beaucoup moins considérables cet automne, comparées à ce qu'elles ont été depuis deux ou trois ans. Le commerce des cotons s'est amélioré depuis les derniers rapports.

Je vois que M. McLachlan, de la maison McLachlan, et Cie, disait :

Le commerce d'automne a été passable, mais les paiements ont été retardés vu le retard de la récolte, qui a été faite au moins quinze jours plus tard que d'ordinaire. Naturellement les importations ont été moins fortes que depuis deux ou trois ans, vu l'augmentation de la fabrication indigène. Les importations pour le commerce de printemps seront, à mon avis, beaucoup moins considérables que celles de l'année dernière. Pour toutes les classes de produits de fabrication indigène, les prix ont été moindres qu'ils n'ont jamais été jusqu'ici.

Je trouve aussi que l'honorable sénateur Thibaudeau, dont les opinions seront acceptées, je suppose, par les honorables députés de la gauche — à moins, du reste, que le vote qu'il a donné dans un autre endroit hier soir puisse avoir eu quelque effet sur eux, — mais je vois qu'on lui prête les paroles suivantes dans le rapport :

Bien que les ventes n'aient pas été très considérables, les rentrées de fonds ont été satisfaisantes, à tout prendre. Les assortiments généralement en mains dans tous le pays ne sont pas trop considérables, et les affaires dans la ville et dans d'autres petits centres ne sont pas trop encombrées. Pendant les premiers six mois il y a eu un grand nombre de faillites; mais durant la dernière partie de l'année, le nombre des faillites a été très limité. Les importations ont été beaucoup moins fortes cet automne que pendant les deux ou trois dernières années, et nos commandes pour le printemps prochain seront d'environ 25 pour 100 moindres que celles de l'année dernière. L'état du commerce du coton a été représenté sous un jour tout à fait faux, et il est loin d'être aussi mauvais que certaines gens ont voulu le faire croire. Je ne crois pas, non plus, que les fabricants soient aussi encombrés de marchandises qu'on l'a prétendu.

Ensuite, M. l'Orateur, je constate que M. James O'Brien, de la maison James O'Brien et Cie, vêtements en gros, dit :

Un commerce d'automne magnifique, et des paiements très passables. Les assortiments dans tout le pays ne sont pas en général très considérables, et le commerce dans les villes n'est pas plus surmené qu'il ne l'a été depuis vingt ans.

MM. Cantlie, Ewan et Cie, disent :

Le commerce cet automne est un peu tranquille, mais les affaires que l'on fait sont faites sur une base solide. Les rentrées de fonds se font très bien; les importations ont été beaucoup moins considérables cet automne que depuis quelques années, et un magasin de nouveautés en gros nous a informé que ses importations pour le printemps prochain seront de \$11,000 moins considérables que l'année dernière. Cela ne veut pas dire que les ventes de cette saison seront moindres que celles

M. WHITE (Cardwell)

de cette année, mais tout simplement qu'elle vendra cette quantité de produits canadiens à la place des produits importés.

M. Thomas Workman, dont l'opinion comme marchand aura, je suppose, beaucoup de poids en cette Chambre, déclare que

Le volume des affaires que l'on fait cette année n'est guère égal à celui de l'année dernière, mais il a été très satisfaisant jusqu'à présent et les paiements sont très passables. Les assortiments en mains, dans tout le pays, sont peut-être un peu considérables, et il y a peut-être trop de commerçants dans les villes, mais je ne suis pas découragé le moins du monde. Je crois que l'avenir est rempli de promesses. Je ne crois pas que les affaires soient très considérables pendant la saison prochaine, mais je ne vois aucun des éléments de danger que certaines personnes semblent redouter.

Je pourrais continuer à lire un grand nombre de ces citations, mais je ne retiendrai la Chambre que pour lire encore celle-ci : M. Hutchison, vice-président de l'association des commis-voyageurs du Canada, un corps de gentlemen qui a probablement autant que tout autre les moyens de se renseigner sur la condition du commerce, au banquet annuel de l'association donné à l'hôtel Windsor à la fin de décembre dernier, a fait la déclaration suivante :

Qu'il me soit permis de dire brièvement ici, comme étant le résultat de mon expérience personnelle, ainsi que des renseignements que je me suis procurés en comparant mes notes avec d'autres commis-voyageurs, que nous ne considérons pas la perspective du commerce comme étant de nature à causer des alarmes.

C'était là, M. l'Orateur, la condition du commerce dans l'opinion d'un homme ayant à sa disposition pour savoir ce qui se passait, des moyens probablement aussi bons que ceux de n'importe quel autre. Je trouve ensuite, M. l'Orateur, que M. Smithers, gérant de la banque de Montréal et président de cette institution, a fait la déclaration suivante :

Nous ne nous attendons à aucune difficulté de la part des importateurs et des manufacturiers dans le paiement des obligations dont l'échéance arrive en février et en mars, et nous ne nous attendons pas à ce qu'il se produise un état de gêne dans les cercles commerciaux. Nous ne pouvons nous rappeler le nom d'une seule maison qui nous ait fait des propositions extraordinaires. Notre escompte étant réduit, est très raisonnable comme montant.

Et les gérants des banques des Marchands, du Commerce, du Peuple, Amérique Britannique du Nord, Molson et Toronto, ont tous exprimé la même opinion, à proprement parler, à cette époque, relativement à la condition du commerce dans le pays.

M. PATERSON (Brant) : Puis-je, sans interrompre l'honorable monsieur, lui demander la date de la lettre de Dun, Wiman et Cie ?

M. WHITE : Le 20 octobre. Ensuite, M. l'Orateur, j'ai une autorité aussi récente que le 1er décembre 1883, que les honorables messieurs de la gauche considèrent ordinairement comme une autorité passablement bonne. Je veux parler de l'autorité du *Globe* de Toronto, qui pendant un intervalle lucide, a dit ce qui suit relativement à la condition du commerce :

Notre commerce d'exportation a augmenté rapidement. Pendant neuf mois de cette année, la valeur des bêtes à cornes et des moutons expédiés dans la Grande-Bretagne a excédé la valeur du blé et de la farine que nous y avons expédiés. Cette année nous avons eu une récolte de foin magnifique, et la récolte des racines a été bonne dans plusieurs parties du pays. En conséquence nous devrions pouvoir exporter plus de bêtes à cornes, plus de beurre et plus de fromage, et compenser ainsi en grande partie le déficit dans le rendement du grain. Notre commerce de bois de construction est aussi dans le marasme, mais il n'est pas de tout dans une condition aussi mauvaise qu'il l'a été souvent auparavant. A tout prendre, la perspective, bien qu'elle soit un peu nuageuse et sombre, n'est pas de nature à justifier les alarmes qui ont cours dans certains quartiers.

Ce sont là les opinions d'un grand nombre de personnes relativement à la condition du commerce. Mais nous avons encore une autre épreuve, et après tout, c'est peut-être la meilleure épreuve à laquelle nous puissions avoir recours pour juger de la position du commerce, et cette épreuve est la position des banques aux diverses époques. Je constate, M.

l'Orateur, que la condition des banques à la fin des années 1882-1883, respectivement, nous donne une bonne idée de la condition du commerce. Voici les chiffres :

CIRCULATION ET PRÊTS.

	Déc. 1882.	Déc. 1883.
Circulation.....	\$36,501,694	\$33,589,454
Prêts sur stocks ..	\$16,861,583	\$10,415,155
Prêts aux compagnies commerciales.	12,153,532	15,254,866
Escomptes.....	144,414,108	133,378,550
Créances en souffrance	3,131,551	4,398,298
Total des prêts.....	\$176,560,774	\$163,444,869

Je prends ensuite les ressources des banques en numéraire, qui de fait étaient beaucoup plus considérables en 1883 qu'en 1882. En tout, l'augmentation a été—je ne retiendrai pas la Chambre pour entrer dans des détails—de \$41,077,273 à \$52,184,833, une augmentation totale de \$11,000,000 pendant cette période. De plus la condition du change a été très favorable aux banques en comparant ces deux périodes. L'état se lit comme suit :

	Déc. 1882.	Déc. 1883.
Dû aux Etats-Unis	\$ 211,375	\$ 155,141
Dû à la Grande-Bretagne.....	1,349,442	1,430,171
	<u>\$1,560,817</u>	<u>\$1,585,312</u>
Dû par les Etats-Unis.....	\$11,140,072	\$18,060,156
Dû par la Grande-Bretagne.....	1,813,235	4,225,913
	<u>\$12,953,307</u>	<u>\$22,286,069</u>

Les dépôts ont été virtuellement maintenus pendant cette période. Ils ont été comme suit :

	Déc. 1882.	Déc. 1883.
Dépôts du gouvernement fédéral.....	\$ 3,468,228	\$ 7,032,410
Dépôts du gouvernement provincial.	2,192,045	3,176,330
Dépôts du public.....	96,879,544	96,609,746

Mais j'arrive à un autre point, et c'est à la condition des stocks de banque. L'honorable ministre des finances a parlé de cette question. Je sais que la condition des effets de banque ne peut pas toujours être prise comme critérium absolu de la condition du commerce du pays ; mais elle a bien son influence et elle doit être considérée comme un élément important pour déterminer cette condition. Que voyons-nous ? Nous voyons, onze banques ; les banques de Montréal, d'Ontario, du Peuple, Molson, de Toronto, Jacques-Cartier, des Marchands, des Cantons de l'Est, du Commerce, de Québec et d'Hamilton, dont la valeur totale du stock s'élevait, le 2 janvier 1879, à \$38,357,000, et le 2 janvier 1884, à \$48,803,000, soit une augmentation dans la valeur des stocks de ces onze banques pendant la période écoulée entre 1879 et 1884, de pas moins de \$10,446,000, et ce qui est assez curieux, c'est que depuis l'ouverture du parlement actuel nous avons eu une augmentation dans la valeur des stocks de ces onze banques s'élevant à près de \$3,000,000, les chiffres exacts étant de \$2,977,000. Mais ce qui est encore plus étrange, c'est que je trouve que depuis le discours de l'honorable monsieur, depuis que le monde commercial du Canada a eu l'occasion de savoir quelles pertes terribles le pays a essuyées, depuis qu'il a entendu dire qu'il y a \$300,000,000 ou \$400,000,000 qu'on aurait fait aussi bien de jeter à la mer, ou brûlés ou pétards comme d'autres nations l'ont fait, le stock de ces banques a augmenté de près de \$500,000.

Les stocks, d'après le rapport des transactions de bourse, hier, valent aujourd'hui \$130,000 de plus qu'il y a cinq jours. Je puis, dans tous les cas, accepter ce fait comme une preuve que le discours de l'honorable monsieur, quel que soit l'effet qu'il ait eu dans cette Chambre, n'a pas alarmé très sérieusement ceux qui ont l'habitude des affaires commerciales et qui en étudient à fond les conditions.

Pour ce qui regarde le commerce maritime, dans quelle condition s'est-il trouvé durant l'année dernière ? Le ton-

nage des navires, arrivés dans le port de Montréal, a été de 628,271 tonneaux. En 1881, il fut de 531,929 tonneaux. En 1882, de 554,646 tonneaux. En 1883, de 664,263, soit une augmentation sur l'année 1882 de près de 111,000 tonneaux.

Ces chiffres ne prouvent certainement pas que le commerce du pays souffre sérieusement, malgré la tranquillité dans laquelle se trouvent plusieurs de ses branches. Prenons comme autre point de comparaison le département des postes et les banques d'épargne du gouvernement. Le ministre des finances nous a déjà donné des chiffres établissant que les dépôts, dans ces banques, se sont montés, durant l'année, à \$17,722,094. Ces dépôts se sont accrus sans interruption, comme le démontrent les chiffres suivants :

L'augmentation, en 1879, fut de \$710,669 ; en 1880, de \$1,845,272 ; en 1881, de \$4,783,715 ; en 1882, de \$5,931,939 ; en 1883, de \$4,450,445. Telles furent les augmentations durant les six dernières années. L'année dernière, malgré la dépression dont on nous a parlé ; malgré la misère que l'on prétendait avoir partout dans le pays, les dépôts, dans les banques d'épargne du gouvernement, se sont accrus de \$4,500,000.

L'honorable monsieur a été assez bon de nous dire qu'il ne considérait pas ces chiffres comme un signe évident de prospérité, ou comme un état de chose dont on pût se réjouir. Ils indiquent, suivant lui, deux autres choses : premièrement, que le gouvernement payait 4 pour 100 pour de l'argent, qui, dans les banques ordinaires du pays, serait obtenu pour 3 ou 3½ pour 100 seulement. Or, c'est enchérir contre les banques constituées en corporation, pour obtenir en dépôts les épargnes du peuple.

L'honorable monsieur nous a dit, en outre, que cet argent, qui était ainsi déposé à la poste, dans les banques d'épargne du gouvernement, devrait être employé aux fins ordinaires du commerce et de l'industrie. Quant à la dernière raison, j'avoue que la doctrine de l'honorable monsieur m'a passablement étonné. J'ai été étonné d'entendre dire qu'il y eût à l'heure qu'il est dix millions de l'argent du peuple placés dans des industries non productrices. Que veut l'honorable monsieur ?

Si le peuple place son argent dans les banques d'épargne, on lui dit qu'il commet une grande erreur et que c'est dans les industries productrices qu'il devrait faire ses placements. Si, d'un autre côté, il place son argent dans les industries productrices, l'honorable monsieur lui reproche de placer dix millions de piastres dans les industries productrices, au grand préjudice du pays. Mais est-il vrai que le gouvernement enchérisse contre les banques constituées en corporation pour obtenir ces dépôts ? Si cet argument était vrai, l'honorable monsieur devrait être capable de démontrer que les dépôts faits dans les banques régulières du pays ont diminué durant la période dont il parle. Loin de là, je constate, et je l'ai déjà démontré par d'autres chiffres, que depuis le 31 juillet 1879 jusqu'au 31 juillet 1883, ces dépôts étaient en réalité les mêmes, à la fin de l'année. Je constate même une augmentation de pas moins de \$35,393,180. On ne saurait donc conclure que le pays a perdu par suite des dépôts faits dans les banques d'épargne. L'honorable monsieur n'a pas toujours cru qu'il ne fallût citer les dépôts des banques d'épargne comme une preuve de la prospérité du pays. Je ne citerai pas les honorables messieurs de la gauche les uns contre les autres, parce que c'est une pratique dont il vaut mieux ne pas se servir ; mais quand l'honorable monsieur nous revient, après avoir été annoncé d'avance comme le financier de son parti, nous pouvons convenablement rappeler ce qu'il a dit, non en parlement, mais sous la forme la plus soignée que puisse faire un ministre, dans une circulaire adressée aux capitalistes anglais. Cette circulaire est un exposé des opinions qu'avait alors l'honorable monsieur. Elle fut publiée en 1874, et M. Cartwright s'exprimait comme suit dans ce document :

Les dépôts dans les banques d'épargne et sociétés de crédits se sont accrus de £1,240,059 sterling, en 1867, à £3,754,820 sterling, en 1875

A cette époque, on pouvait donc se réjouir de ce fait ; on pouvait donc le présenter aux capitalistes anglais comme une preuve de prospérité ; on pouvait leur dire qu'il y avait des dépôts considérables dans les banques, et l'honorable monsieur s'en est servi très à propos. Mais aujourd'hui, trouvant que ces augmentations contredisent le sombre tableau qu'il veut peindre, il nous dit que ces chiffres sont une preuve ou que le gouvernement a enchéri indûment contre les banques ordinaires pour obtenir des dépôts, ou que cet argent a été déposé dans les banques d'épargne lorsqu'il aurait dû être placé dans les industries productrices. Quant à cette question d'argent placé dans les industries productrices, je dois faire remarquer que des \$17,750,000 en dépôt alors dans les banques d'épargne, à la fin de l'année, pas moins de \$11,976,237 se trouvent dans les banques d'épargne des bureaux de poste. Or, il est bien connu qu'un déposant dans les banques d'épargne des bureaux de poste ne peut avoir à son crédit, en aucun temps, plus de \$1,000. Et que voyons-nous ? Il y a, en ce moment, pas moins de 61,063 déposants dans ces banques d'épargne du département des postes, ou personnes qui ont des comptes dans ces institutions, et la moyenne au crédit de chaque déposant est considérablement au dessous de \$500. Nous pouvons raisonnablement dire que les 61,000 personnes qui ont, chacune, une moyenne de \$200 à leur crédit dans les banques d'épargne du pays, sont guère en position de placer cet argent dans des industries productrices, comme le voudrait l'honorable monsieur ; mais ces chiffres sont l'indice sûr que le peuple du Canada, la classe ouvrière du Canada, les salariés ordinaires du Canada, sont ceux qui ont des comptes ouverts dans les banques d'épargne du département des postes, et que la meilleure preuve qu'il n'existe pas une telle gêne dans le pays, comme le prétend l'honorable monsieur, c'est le fait que ce montant considérable est déposé dans ces banques au crédit de cette classe ouvrière.

On nous dit que le peuple souffre beaucoup, et l'honorable monsieur, comme un autre l'a fait avant lui dans cette Chambre, nous a signalé les fourneaux économiques établis çà et là comme une preuve que la politique nationale a réellement fait défaut. Il y a, sans doute, dans toutes les grandes cités et autres centres de population, des pauvres qu'il faut assister.

C'est une des gloires de ce pays que d'avoir un système de contributions volontaires établi à Montréal, ainsi qu'à Toronto et dans d'autres cités, où des établissements économiques ont été fondés et qui sont exclusivement destinés au soin et à l'entretien des indigents, comme il en existera toujours au milieu de nous, ainsi que l'a dit Celui qui parlait comme jamais homme n'a parlé. Il est très vrai que nous possédons cette classe d'hommes dans ce pays ; mais permettez-moi de citer un ou deux exemples. Dans la cité d'Hamilton, à l'ouverture du présent exercice municipal, mon grand ami personnel, bien qu'adversaire politique, le maire actuel d'Hamilton, fit une adresse d'inauguration dans laquelle le politicien prenant le pas sur le maire, fit une déclaration importante au sujet de la somme considérable de misère qui existait dans cette ville. Un membre du conseil lui demanda immédiatement des preuves. Le maire refusa ; mais à la séance suivante, si je ne me trompe, le maire retira tous ses avancés, déclarant que parmi un grand nombre de familles, quelques 110, qu'il avait visitées, en compagnie de deux des échevins, chargés avec lui d'une mission de charité, il n'avait pas rencontré plus d'un ou deux artisans sans emploi. Ce sont toujours pour des vieillards décrépits, des veuves et des orphelins, que nous prélevons des contributions volontaires ; c'est aussi ce que nous devons faire, et ce que nous devrions toujours nous efforcer de faire pour soulager cette classe de malheureux.

Un membre de la législature locale, représentant un des districts de Wentworth, fit, de son côté, une déclaration con-

M. WHITE (Cardwell)

cernant la condition de son comté, que le conseil-de-ville de Dundas désavoua comme injurieuse à l'égard de leur ville et comme ne représentant pas convenablement la condition des industries et du peuple de cette ville. De plus, devant un des comités de cette Chambre, si l'on me permet de citer ce fait, il a été démontré que parmi ceux qui dépendent de la charité dans la cité de Toronto, 226 sont des vieillards et des femmes, puis 400 enfants. Si vous visitiez aujourd'hui nos cités, M. l'Orateur, vous trouveriez peu d'hommes, capables de travailler, sans emploi.

Les salaires peuvent n'être pas aussi élevés qu'ils l'étaient il y a un an ou deux. Mais l'ouvrier obtient ici les mêmes conditions qu'aux Etats-Unis et qu'en Angleterre, aujourd'hui. Les salaires baissent par suite de la dépression générale et de la diminution de la valeur des marchandises. Ces faits se produisent partout, malgré la politique. Ils se produisent en Angleterre sous le libre-échange ; ils se produisent aux Etats-Unis sous la protection absolue, et aussi dans notre pays, sous la quasi-protection, qui, aux Etats-Unis, serait regardée presque comme du libre-échange.

Un honorable DÉPUTÉ : Et en France.

M. WHITE : Ainsi qu'en France. Partout vous trouverez une situation analogue. L'ouvrier est obligé d'accepter une moindre rémunération pour son travail, comme, d'un autre côté, le peuple reçoit moins pour ses produits. Mais on ne saurait trouver dans les cités et les villes de la Confédération l'état de choses que nous avions en 1877 et 1878, alors que le manque de pain provoquait des émeutes à Montréal, et presque la même chose dans la cité d'Ottawa ; alors que, dans presque toutes les cités et les villes de ce pays, il y avait des hommes capables et désireux de travailler, qui ne pouvaient pas se procurer de l'emploi. Un tel état de choses n'existe pas actuellement. Notre situation est-elle exceptionnelle ? La même chose existe en Angleterre. J'ai ici un extrait d'un article du *Daily Telegraph*, de Londres, en date du 14 février, lequel se lit comme suit :

Les temps sont durs partout. Non-seulement une seule branche, mais toutes les branches de commerce sont embarrassées et découragées. Une autorité libérale nous déclare que l'année a mal commencé partout pour les hommes d'affaires.

La dépression de douze mois s'est aggravée. De tous côtés nous voyons la preuve que le commerce n'est pas rémunérateur et que la production doit être réduite. Les salaires par tout le pays baissent rapidement. C'est l'habitude générale, dans la cité, de dire qu'il n'y a aucun commerce actuellement qui soit aussi mauvais que le commerce de fer, excepté le commerce de grain, et les filatures coton sont encore dans une pire condition. Cet état de choses aura pour effet de priver d'emploi des milliers, peut-être des centaines de milliers d'ouvriers.

M. PATERSON (Brant) : Quel est ce journal ?

M. WHITE : Le *Daily Telegraph*, de Londres.

M. PATERSON : Quel journal anti-patriotique !

M. WHITE : Peut-être. Les questions doivent être traitées sérieusement dans cette Chambre ; mais je n'ai aucune objection de changer de ton avec l'honorable monsieur, s'il le désire.

Voilà, M. l'Orateur, pour ce qui regarde la condition du commerce dans ce pays, au moment actuel.

L'honorable monsieur nous a dit que la politique nationale était un insuccès, parce qu'elle n'avait pas eu pour effet d'augmenter le commerce avec la Grande-Bretagne, comme on l'avait prédit, et il choisit comme point de comparaison les années 1873 et 1883. Pourquoi a-t-il choisi ces deux années ? Ignore-t-il qu'en 1873, la condition économique des Etats-Unis, pour ce qui regarde le salaire, le coût de la production, et le prix des diverses nécessités de la vie, était telle qu'elle opérât comme une meilleure protection pour le peuple et les manufacturiers du Canada qu'aucun tarif protecteur que nous avons eu depuis ou auparavant ? Ignore-t-il qu'à cette époque nous pouvions acheter des marchandises en Canada, dans nos magasins de détail, pour presque la moitié, certainement les trois quarts du

prix payé aux Etats-Unis pour les mêmes articles ? Ne sait-il pas que les Etats-Unis étaient alors un pays où la vie coûtait cher, par suite de conditions qui existent encore, étant l'effet d'une monnaie dépréciée et en circulation.

Or, une comparaison entre les années 1873 et 1883 n'est pas une comparaison juste. Ce qui serait une comparaison juste, est celle qui mettrait en regard la période de 1873 à 1878 avec celle de 1879 à 1883, et je choisis ces deux périodes, parce que les états du commerce sont préparés de la même manière de 1873 à 1878 et de 1879 à 1883. Les perturbations signalées par l'honorable monsieur n'existent pas. Et que trouvons-nous ?

De 1873 à 1878, la valeur de nos importations des Etats-Unis s'est accrue de \$47,735,678 à \$48,631,739, ou une augmentation de \$1,000,000, et dans la Grande-Bretagne, durant la même période, la valeur de nos importations a diminué de \$68,522,776 à \$37,431,180, soit une diminution de plus de \$31,000,000; de sorte que, lorsque l'honorable monsieur avait la haute main sur les affaires du pays, cette période durant laquelle, en punition des péchés du peuple, il eût la charge des finances, pendant que la valeur des importations des Etats-Unis s'accroissait de \$1,100,000, la valeur des importations de la Grande-Bretagne baissa de plus de \$31,000,000. Voilà la position quant à nos importations.

Voyons l'autre côté de la question. Durant la même période, la valeur des exportations aux Etats-Unis a diminué de \$42,072,526, en 1873, à \$25,244,898, en 1871, soit une diminution de \$16,827,728; et tandis que la valeur de nos importations de la Grande-Bretagne diminuait dans la proportion énorme que j'ai mentionnée, la valeur de nos exportations en Angleterre ne s'est accrue que de \$7,197,691. Quelle situation avons-nous eue de 1879 à 1883, période durant laquelle les honorables messieurs de la droite ont dirigé les affaires, et inauguré la politique nationale ? La valeur des importations de la Grande-Bretagne s'est accrue de \$30,993,130, à \$52,052,465, soit une augmentation de \$21,059,365; tandis que la valeur des importations des Etats-Unis, bien qu'elle se soit aussi accrue, ne montre qu'une augmentation de \$12,293,114.

La valeur de nos exportations en Angleterre, durant cette période, s'est accrue de \$10,849,499, et la valeur de nos exportations aux Etats-Unis, de \$13,503,222. Mais si nous soumettons à une analyse le commerce entre les deux pays, nous trouvons que la valeur de nos importations de la Grande-Bretagne, de produits manufacturés que ce dernier pays est intéressé à exporter, s'est accrue dans une bien plus grande proportion relative que les chiffres que je viens de soumettre nous l'indiquent. La valeur des importations des Etats-Unis de 1878 à 1883, s'est accrue de \$7,400,594; mais l'augmentation des importations de matières brutes et de machines, seule, s'est montée à \$9,483,652, ou \$2,082,058 de plus que l'augmentation de l'importation générale. Ainsi, plus de deux millions de piastres que le montant total de l'augmentation de nos importations des Etats-Unis, ont été absorbées pour la matière brute et les machines, ce qui est certainement une preuve du développement de l'industrie manufacturière dans notre pays. Prenons maintenant les fournitures de chemins de fer et les articles destinés aux colons, et nous trouvons que la valeur des importations des Etats-Unis, de matière brute, de machines, de fournitures de chemins de fer, et d'articles pour les colons, se monte, pour le tout, à \$5,483,240 de plus que l'augmentation totale des importations des Etats-Unis. Quel résultat avons-nous en ce qui regarde la Grande-Bretagne ? L'augmentation totale de nos importations de ce dernier pays a été de \$14,621,285, et dans ce montant est comprise la somme de \$4,693,236 pour la matière brute, les machines, les fournitures de chemins de fer et les articles destinés aux colons. C'est-à-dire que l'augmentation des importations de marchandises ordinaires fabriquées en Angleterre, a été de \$9,927,999, ou \$10,000,000, en chiffres ronds. De sorte que l'effet de notre politique, autant qu'il apparaît jusqu'à présent dans les

états du commerce, a été de réduire de \$5,500,000 la valeur des importations des Etats-Unis, de marchandises ordinaires fabriquées, et d'augmenter, au contraire, de plus de \$10,000,000 la valeur des importations de la Grande-Bretagne de marchandises ordinaires fabriquées.

Je trouve une autre preuve de l'effet de notre politique sur le commerce des deux pays et à l'égard de la prétention de l'honorable monsieur que cette politique est hostile à la Grande-Bretagne. Le taux des droits sur les marchandises importées de la Grande-Bretagne a été augmenté de 16 1/2 pour 100 en 1877, à 19 pour 100, en 1883, et les droits sur les importations des Etats-Unis ont été élevés de 0.5 pour 100 à 14.5 pour 100 durant la même période. C'est-à-dire que l'augmentation en 1883, sur 1877, des droits sur les marchandises de la Grande-Bretagne, a été de 0.9 pour 100, et sur les marchandises des Etats-Unis, de 0.6 pour 100, ou une moyenne de 11 pour 100 d'augmentation de droits sur les importations anglaises, et une moyenne de 70 pour 100 d'augmentation de droits sur les importations des Etats-Unis. Voilà ce qui ressort des états du commerce relativement à notre commerce avec la Grande-Bretagne.

Puis, il y a la question de la balance du commerce que l'honorable monsieur a également abordée. La valeur entière de nos importations, en 1878, fut de \$93,000,787, et de nos exportations, de \$68,158,789, en produits du Canada seulement. C'est donc une balance adverse de \$24,922,998. La balance adverse, en 1883, est apparemment beaucoup plus grande, les importations se montant à \$132,264,022, et les exportations à \$88,334,031, ce qui fait une balance adverse de \$43,919,804; mais si nous considérons de nouveau la question de la matière brute, des fournitures de chemins de fer et des machines, dont l'importation est une preuve du développement de l'industrie manufacturière dans ce pays, nous constatons, en mettant de côté cette classe d'importations, que la balance adverse du commerce, en 1878, a été de \$12,114,919, et en 1883, de \$12,401,121, et cela en dépit du fait que nous ayons si considérablement accru nos importations du dehors. Comparant 1874 et 1875, qui nous donnèrent, chacune, une balance adverse d'au delà de \$50,000,000, nous pouvons dire que notre tarif n'a pas été un insuccès et que le résultat produit par son action est aussi près que possible de l'équilibre entre nos importations et nos exportations.

L'honorable monsieur s'est étendu longuement sur les dépenses de ce pays. Il a essayé de faire croire que ces dépenses avaient été extraordinairement extravagantes, et que, si lui et ses amis étaient restés au pouvoir, la somme de \$25,000,000 eût été le maximum des dépenses nécessaires pour la gestion du gouvernement. Or, quels sont les faits exacts à cet égard ? En 1878, les dépenses furent de \$23,503,158; en 1883, elles s'élevèrent à \$28,730,157, différence de \$5,226,999. Mais si vous analysez cette augmentation, vous trouvez que, pour l'intérêt de la dette publique, le fonds d'amortissement, les subsides aux provinces, la législation, l'immigration, les travaux publics, le compte des sauvages, la milice et les frais de perception du revenu, il n'a pas été dépensé moins que \$4,537,041. L'honorable monsieur, s'il fut resté au pouvoir, aurait, peut-être, été capable de diminuer les dépenses sur les divers services que je viens de nommer. Il peut se faire qu'il eût réduit l'intérêt sur la dette publique; mais si nous pouvons en juger par l'expérience acquise, il nous sera permis d'entretenir des doutes à cet égard, vu qu'il augmenta, lui-même, cet intérêt, pendant qu'il était ministre des finances. Il peut se faire aussi qu'il aurait été capable de diminuer le montant payable au fonds d'amortissement. Il peut se faire qu'il aurait pu refuser de donner aucun subside additionnel aux provinces, et réduire d'autant les dépenses. Il aurait pu aussi, peut-être, diminuer le montant payable pour la législation, bien que les membres de cette Chambre, et le peuple en général, trouveront que si quelques-uns sont responsables de l'énormité des dépenses pour la législation, les honorables

chefs de la gauche doivent prendre une bonne part de cette responsabilité. Il peut se faire qu'il aurait pu diminuer le montant pour l'immigration—c'est une affaire de politique générale.

Il peut se faire qu'il eût diminué le montant voté pour les travaux publics, \$861,000; mais s'il l'avait fait, le peuple eût été privé des avantages résultant de cette dépense faite pour des travaux publics dans toutes les parties du pays, et j'ose dire qu'il doit aujourd'hui préférer de beaucoup ce qui est arrivé. Il peut se faire que l'honorable monsieur eût diminué la dépense pour la milice. Peut-être eût-il aussi fait en sorte que la perception du revenu ne coûtât pas autant sous son administration que sous le gouvernement actuel, bien que, si nous en jugeons par ses cinq années d'administration des finances, il soit naturel de penser qu'il n'eût pas fait mieux sur ce point que sur d'autres.

Sur ces items seuls l'augmentation des dépenses a été de \$4,500,000. Cette somme et les \$23,500,000 dépensées sous l'administration de l'honorable monsieur, formeraient \$28,000,000, comme montant total de la dépense, même si l'honorable monsieur, resté au pouvoir, eût exercé toutes les économies possibles, et il n'aurait pu, comme il l'a dit, se borner à \$25,000,000.

Prenons l'item de la perception du revenu. C'est une grande augmentation, je l'admets, de \$1,321,631; mais dans ce montant sont compris deux items, qui, à eux seuls, absorbent \$1,234,590; mais pendant que la dépense s'est accrue d'autant, le service des travaux publics et celui des postes ont rapporté au dessus de \$400,000 de plus que le montant ci-dessus dépensé, de sorte que nous n'avons pas beaucoup perdu dans cette opération.

Mais la meilleure comparaison à faire, comme indication de ce que la dépense eût été, si l'honorable monsieur était resté au pouvoir durant les années prospères que nous avons eues, années qui, suivant lui, eussent été aussi fécondes sous l'administration de ses amis que sous celle du présent gouvernement, est de prendre les années 1875-76, alors que lui et ses amis étaient au pouvoir et dans une position au moyen de laquelle ils comptaient pouvoir, pendant des années, poursuivre une heureuse carrière administrative. Or, la dépense totale de 1875-76, sous l'administration des honorables chefs de la gauche, qui nous disent, aujourd'hui, qu'ils n'auraient jamais dépensé au delà de \$25,000,000, a été de \$24,488,372, ce qui fait un excellent pour l'année dernière de \$4,241,785. En regard de ces chiffres, prenons quelques items spéciaux; prenons les dépenses ordinaires, que l'on peut considérer comme contrôlables. L'augmentation des dépenses ordinaires a été de \$684,096, et l'augmentation des octrois aux sauvages, compris dans la dépense ordinaire, s'est élevée à \$930,636, ou plus que l'entière augmentation de la dépense ordinaire. Mottant de côté les octrois aux sauvages, que je considère, dans une grande mesure, comme hors du contrôle d'aucune administration, si nous adoptons le principe de nourrir les sauvages plutôt que de les combattre dans le Nord-Ouest—politique que tout le monde reconnaît comme sage—alors la dépense ordinaire est actuellement de \$146,540 de moins, en 1883, qu'en 1875-76.

Prenons maintenant la perception du revenu. L'augmentation de la dépense, sur cet item, a été de \$1,853,619, dont \$1,773,641 ont été dépensées pour bureaux de poste et travaux publics; mais le revenu des postes et des travaux publics, durant cette période, augmentait de \$546,126 de plus que la dépense. Ceci laisse une augmentation de dépense de \$79,875 pour la perception des autres revenus, outre les deux items des postes et des travaux publics, le revenu provenant des autres sources ayant été de \$10,887,296, tandis que la dette et les subsides étaient augmentés de pas moins de \$1,731,172. Voilà la position que nous fait une comparaison appuyée sur l'année 1875-76, alors que les honorables chefs de la gauche étaient au faite de leur puissance, et l'année 1883, qui a été une année exceptionnellement prospère, permettant au gouvernement actuel, par une

M. WHITE (Cardwell)

politique adoptée par le parlement et acceptée par le pays, d'être généreux, surtout en matière de travaux publics, et cela dans l'intérêt général du peuple.

Mais on nous a dit que la dette s'était accrue. Oh! bien, oui. Elle s'est accrue en sept années, de 1867 à 1874, de \$32,596,323, ou une augmentation moyenne annuelle de \$1,370,903. Je ne pense pas que l'honorable monsieur puisse se plaindre de cela. Cette augmentation a eu lieu quand il est allé en Angleterre pour négocier son emprunt.

Dans sa fameuse circulaire adressée aux capitalistes, aux prêteurs d'argent d'Angleterre, il s'exprimait comme suit au sujet de cette augmentation de la dette :

Toute cette dette a été créée pour des objets d'utilité publique. Bien que plusieurs des travaux publics n'aient, jusqu'ici, rapporté que peu de revenu en proportion de l'intérêt à payer sur ce qu'ils coûtent, beaucoup de ces dépenses ont été considérées par le gouvernement impérial et le gouvernement canadien comme nécessaires, non-seulement au point de vue exclusif des intérêts du Canada; mais aussi au point de vue des intérêts nationaux. C'est tellement le cas, qu'en différents temps, le gouvernement impérial a donné pour aider à l'exécution de ces travaux publics, sa garantie jusqu'au montant de £3,400,000.

Voilà le témoignage de l'honorable monsieur à l'égard de cette première augmentation de la dette.

L'honorable monsieur est arrivé au pouvoir, et durant la période de 1874 à 1879, la dette publique s'est accrue de \$34,665,223, ou une moyenne annuelle de \$6,933,040, en cinq années.

Je sais que l'honorable monsieur nous dira qu'il n'est pas responsable de cette augmentation. Je sais qu'il nous dira que cette augmentation était nécessaire, à cause des obligations léguées par le parti qui l'avait précédé au pouvoir.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Ecoutez, écoutez.

M. WHITE: Je comprends l'adhésion que me donne présentement l'honorable monsieur. Mais quelles étaient les obligations en question? Était-ce l'approfondissement des canaux? Et pourquoi? C'était une obligation contractée par l'Acte de la Confédération; mais dont l'exécution dépendait de la condition des finances de ce pays, et lorsque les honorables chefs de la gauche arrivèrent au pouvoir, ils se montrèrent si peu disposés à assumer les obligations contractées par leurs prédécesseurs qu'ils annulèrent des soumissions reçues par le gouvernement pour les travaux à exécuter sur le canal Welland, et sur leur propre responsabilité, demandèrent par les journaux de nouvelles soumissions pour cette entreprise. Il leur sied donc mal de nous dire qu'ils ont hérité de la responsabilité de leurs prédécesseurs.

Ils auraient pu, en vertu de l'acte de la Confédération, s'ils croyaient que les finances du pays ne justifiaient pas cette dépense, différer indéfiniment l'agrandissement des canaux. Puis, ils nous disent que le chemin de fer du Pacifique était une autre obligation léguée par leurs prédécesseurs. S'il en est ainsi, c'était une obligation en vertu de laquelle nous devons, dans l'espace de dix ans, ou à peu près, construire un chemin de fer pour relier la Colombie-Anglaise au système de chemins de fer du Canada. Ont-ils considéré cette entreprise comme une obligation? Quand il fut question d'accorder le premier contrat, l'ont-ils regardé comme une obligation? Non; ils votèrent unanimement contre, déclarant que, l'état des finances du pays restreignait cette obligation. Ils ont donc assumé cette responsabilité de leur propre mouvement.

Ces honorables messieurs ne peuvent rejeter sur leurs prédécesseurs la responsabilité d'aucune des obligations qu'ils ont rencontrées, si l'on considère ce qui a eu lieu depuis leur passage au pouvoir. Ils ont assumé, eux-mêmes, cette responsabilité; ils entreprirent la construction de ces travaux publics; ils contractèrent ces obligations de leur propre mouvement. Or, ayant voulu toutes ces choses, ils ne devraient pas, en justice et par convenance, venir nous dire: "Nous étions obligés de faire ceci, parce que cette obligation nous a été léguée par nos prédécesseurs." Non,

M. l'Orateur, ils augmentèrent la dette du pays en y ajoutant annuellement \$7,000,000 en chiffres ronds, durant la période de leur passage au pouvoir.

Puis, les honorables chefs de la droite actuelle reprirent les rênes de l'Etat, et ils ont, depuis cette époque jusqu'à présent, augmenté la dette de \$15,476,647, soit une augmentation moyenne de \$3,869,037 par année. Mais si vous considérez l'augmentation des intérêts sur la dette, ce qui est, après tout, la vraie représentation du fardeau de la dette qui pèse sur le pays, vous trouverez que notre condition est beaucoup plus favorable aux honorables députés de la droite. De 1867 à 1874, l'augmentation annuelle de l'intérêt a été de \$207,715 par année. De 1874 à 1879, l'augmentation fut de \$222,345 par année, et je considère présentement l'intérêt réel et non l'intérêt apparent.

De 1879 à 1883, il y a eu une diminution de l'intérêt réel de \$60,866. De sorte que si, depuis que le parti conservateur est arrivé au pouvoir, il y a eu une augmentation de la dette, cette augmentation, représentée par l'intérêt annuel à payer et qui est le vrai fardeau à supporter, cette augmentation, dis-je, est actuellement diminuée de \$60,866. Si nous considérons, maintenant, l'intérêt apparent sur la dette, nous trouvons ceci : depuis 1867 jusqu'à 1874, l'intérêt sur la dette s'est accru de \$181,595 par année. Depuis 1874 jusqu'à 1879, il s'est accru de \$279,067 par année, tandis que de 1879 à 1883, il s'est accru seulement à \$82,035 par année.

Puis, quel a été notre position concernant la dépense imputable sur le capital ? La dette a été augmentée, nous l'admettons ; mais qu'avons-nous fait avec cet argent dépensé ? Je trouve que la dépense imputable sur le capital, en sus de l'augmentation de la dette, de 1867 à 1874, a été de \$13,778,037. De 1874 à 1879, l'augmentation de la dette fut augmentée de \$6,720,083, en sus de la dépense imputable sur le capital. C'est-à-dire, que ces honorables messieurs augmentèrent d'autant la dette publique pour l'administration des affaires ordinaires du pays, et non pour l'exécution d'aucuns travaux publics. De 1879 à 1883, nous avons dépensé sur le capital \$22,463,439, en sus de l'augmentation de la dette.

Voilà la position dans laquelle les deux partis politiques se trouvent respectivement à l'égard de la dette de ce pays. Je n'ai pas encore dit un seul mot de cette augmentation de la dette survenue dans la première période conservatrice, depuis la confédération. Ce fut une augmentation d'au delà de \$14,000,000, qui ne fut qu'un simple déplacement d'entrée dans les comptes. Ce furent les dettes des anciennes provinces, qui furent transférées des comptes de celles-ci aux comptes de la Confédération.

Je n'ai pas touché à ce point, et j'ai parlé de l'ensemble de la dette qui pèse sur la Confédération. L'augmentation de la dette publique est l'œuvre des deux partis politiques, et le parti conservateur, je pense, n'a pas à rougir de la part qu'il a prise à cette augmentation. Mais on a dit que la politique du présent gouvernement s'est bornée à entasser des surplus, et l'on affirme que ces surplus sont le fruit d'une taxation oppressive sur le peuple. L'honorable monsieur n'a pas toujours considéré qu'un surplus fut à déplorer. Je me rappelle encore de ce qu'il déclara dans cette fameuse circulaire—qui est inestimable comme modèle et moyen d'exposer la position de ce pays à l'étranger. Je trouve que les \$13,000,000 de surplus que nous avons eus, durant les premières années de la Confédération, ne sont pas considérés, dans cette circulaire, comme fournissant le moindre motif de se plaindre. Au contraire, ces surplus ont été représentés en Angleterre, par cette circulaire comme un état de choses dont nous pouvions être fiers, comme une preuve de notre stabilité croissante et du plus grand crédit acquis par le peuple canadien.

Voici ce que disait l'honorable monsieur dans sa circulaire :

Le revenu s'est accru constamment, chaque année, depuis l'inauguration de la Confédération en 1867, bien que, par intervalle, il ait été

chargé de lourdes dépenses d'un caractère exceptionnel. Les huit premières années de la Confédération nous ont donné un surplus accumulé de £2,443,111 sterling, sans y comprendre le fonds d'amortissement. Ce surplus a été partiellement appliqué au rachat de la dette et partiellement dépensé en nouveaux travaux publics.

Telle est la position prise par l'honorable monsieur au sujet du surplus que nous avons lorsqu'il se trouvait obligé d'aller en Angleterre et d'exposer aux capitalistes de ce dernier pays que durant les six ou sept années précédentes, il y avait eu ce surplus considérable dans notre trésor.

Quant au coût de l'administration, nous trouvons un autre contraste significatif. L'honorable monsieur nous dit que le pays a été gouverné avec extravagance, et que l'administration eût coûté bien moins cher sous la direction de son parti.

Or, permettez-moi de donner un exemple, ou d'offrir un contraste en comparant la manière dont le revenu était prélevé sous l'administration de ce parti, avec celle d'aujourd'hui. Prenez la perception du revenu des douanes. En 1878, les recettes de cette provenance se montèrent à \$12,705,693, tandis qu'en 1883, elles s'élevèrent à \$23,172,309.

Je vois que les frais de perception du revenu en 1878 ont été de \$714,527 ; tandis qu'en 1883, ils ont été de \$757,245. C'est-à-dire que pendant ces années, notre revenu a augmenté d'au moins 81 pour 100 tandis que les frais de perception n'ont augmenté que de 6 pour 100.

Maintenant, M. l'Orateur, relativement aux frais de perception, l'on doit rappeler que dans les cinq provinces situées à l'est du Manitoba, savoir : Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Édouard, le nombre des ports a augmenté durant cette période de 295 à 314 ; et cependant le coût de la perception du revenu dans ces ports dont le nombre a été ainsi augmenté, a diminué de \$9,919.

Et puis, M. l'Orateur, l'augmentation des frais de perception au Manitoba a été de \$29,770, mais pendant cette période, le revenu a augmenté de \$223,530, à \$1,764,806. Dans les territoires du Nord-Ouest l'augmentation du coût de la perception a été de \$4,121, tandis que le revenu a augmenté de \$19,098, à \$68,165 pendant la même période.

Le service extérieur du ministère des douanes, c'est-à-dire, les experts et les détectives qui ont été employés, et dont la nomination a été rendue nécessaire par les changements apportés au tarif, a coûté \$12,526.

Maintenant, permettez-moi d'établir une autre comparaison. En 1873-74, les importations se sont élevées à \$128,213,582, les droits à \$14,421,883, et les frais de perception à \$567,765, tandis que pendant les années 1878-79, les importations se sont élevées à \$93,031,787, les droits prélevés à \$12,795,693, et les frais de perception à \$714,527 ; ou, en d'autres termes, pendant la période d'administration des honorables membres de la gauche, lorsqu'ils administraient avec économie les affaires du pays, lorsqu'ils s'arrogeaient le droit de condamner les prétendues extravagances de leurs adversaires, je constate que les importations ont diminué de 28 pour 100, le revenu de 11 pour 100, tandis que les frais de perception ont augmenté de 27 pour 100. Mais, M. l'Orateur, l'honorable monsieur nous dit que les taxes imposées sur le peuple de ce pays ont augmenté sous une autre forme ; il nous dit que nous avons augmenté énormément les taxes du Canada en augmentant le prix des marchandises par les droits protecteurs qui ont été imposés. L'honorable monsieur a évalué à \$50,000,000 la perte éprouvée par le pays ; je suis surpris qu'il ne l'ait pas portée à \$100,000,000.

Permettez-moi de répéter à la Chambre une ou deux choses que l'honorable monsieur a affirmées à ce sujet. Prenez d'abord l'article du sucre. L'honorable monsieur a dit :

Des hommes qui occupent une position marquante dans le commerce m'informent qu'aujourd'hui, vous pourriez importer en franchise, à Montréal, au taux de \$5 par 100 livres les espèces de sucre dont la demande est la plus considérable en Canada. Ces messieurs m'informent aussi que, lorsqu'ils achètent ces espèces de sucre des raffineries cana-

diennes, ils doivent payer \$8 par 100 livres, soit une différence de \$3. En 1883, nous avons consommé 152,000,000 de livres de sucre. Je détaillerai une quantité considérable, 12,000,000 de livres, que l'on perd en faisant subir à ce sucre une transformation qui le rend propre à servir à l'usage que veulent en faire les consommateurs; mais tout homme pourra voir, par lui-même, ce que coûte au peuple du Canada cette augmentation de 3 centins par livre, puisqu'il vous serait possible d'acheter moyennant 5 centins la livre le sucre importé en franchise et puisque vous êtes obligés de payer 3 centins de plus au raffineur. Cette différence représente \$4,200,000. De ce montant, \$2,467,000 sont versés au trésor et plus de \$1,500,000 sont perdus.

Telles sont les données de l'honorable monsieur. Mais je ne sais pas de quelle espèce de sucre il veut parler, lorsqu'il parle de sucre consommé par la grande majorité des habitants du Canada; j'ignore s'il veut dire le sucre granulé ou le sucre jaune. Si veut parler du sucre jaune, je lui dirai qu'aujourd'hui, à Montréal—et il en est ainsi depuis quelque temps—le prix en varie de cinq centins et demi à sept centins et quart; celui de ce dernier prix est presque aussi blanc et aussi clair que le sucre granulé. Et aujourd'hui, à Montréal, le sucre granulé vaut huit centins et un huitième la livre. Mais nous ne sommes pas laissés aux conjectures en ce qui concerne le prix du sucre, et il est heureux que nous ne le soyons pas. Lorsque l'honorable monsieur erre dans le domaine des conjectures, il est magnifique; 300,000,000 ou 400,000,000 sont des choses de peu d'importance pour lui. Mais, sur cette question, comme je l'ai dit, nous ne sommes pas laissés aux conjectures; nous avons des faits réels sur lesquels nous pouvons nous appuyer. Relativement à cette question du sucre en général, l'honorable monsieur a admis, je crois, qu'en ce qui concerne les \$1,500,000 qui, d'après lui, ont été perdus, le pays avait retiré quelque avantage par le fait que les arrivages avaient augmentés dans le port de Montréal. Eh bien! M. l'Orateur, c'est une chose importante pour le commerce de ce pays. Si nous pouvons établir des relations commerciales avec les pays du monde qui produisent le sucre et que nous leurs donnions en échange de leur sucre du poisson et d'autres produits que nous pouvons leur envoyer, nous aurons fait beaucoup pour encourager le commerce de la Confédération.

Je constate que, tandis qu'en 1878 nous en avons importé seulement 7,500,000 livres des Antilles et que nous n'avons rien importé du Brésil, (nous avions fait un peu de commerce d'importation avec les ports de l'Amérique du Sud, mais il était réduit à rien), je constate, dis-je, qu'un des résultats de cette politique a été qu'en 1883, nous en avons importé 72,750,000 livres de sucre des Antilles, et 32,886,052 livres du Brésil; c'est donc, tout le monde l'admettra, une branche de commerce très importante. C'est-à-dire que ce que nous avons importé de ces deux contrées, représente 85 pour 100 de l'ensemble de nos importations. Nous en avons importé 8½ pour 100 des Indes Orientales, de la Chine, etc., et 6½ pour 100 de la Grande-Bretagne et des États-Unis; le sucre importé de ces derniers pays était raffiné.

En 1878, l'ensemble des importations a été de 108,951,920 livres de sucre, et les droits payés sur cet article, se sont élevés à \$2,567,803. Sur toute la quantité importée, 95,154,570 livres étaient au-dessus du n° 13, type hollandais, et les droits payés se sont élevés à \$2,289,540.

En 1883, l'ensemble des importations s'est élevé à 156,697,834 livres, dont 4,283,488 livres étaient au-dessus du n° 14, type hollandais, l'augmentation, dans cette branche de commerce, étant de 14 au lieu de 13 qu'elle était sous le régime des honorables membres de la gauche. L'ensemble des droits payés a été de \$2,668,763, dont \$108,407 pour sucre au-dessus du n° 14, type hollandais.

Quant à la protection énorme donnée aux raffineurs sous l'opération du tarif actuel, qu'il me soit permis de signaler ce fait: l'année dernière, d'après la moyenne du prix de New-York, moins la remise, \$5.70 par 100 livres, le droit, en vertu du tarif Cartwright, aurait été de \$2.43. Le droit réel sur le sucre raffiné importé était de \$2.50.

De sorte que la protection que nous avons eue en ce qui concerne ce droit, équivalait réellement à 12½ pour 100.

M. WHITE (Cardwell)

J'ose dire qu'il n'y a pas, au Canada, d'industrie qui soit si peu protégée, si vous considérez ce qu'est la matière première relativement au sucre raffiné. Quant à la question des prix et à ce que nous avons payé pour le sucre, je dirai ceci: la moyenne du prix, à New-York, pour les consommateurs américains, a été de \$8.64.

La moyenne du prix, à Montréal, pendant la même période, a été de \$8.40, de sorte que le peuple du Canada a réellement payé son sucre 24 centins par 100 livres, ou près d'un quart de centin par livre de moins que le prix payé par le peuple des États-Unis pour le sucre provenant des raffineries américaines.

Mais sous l'opération du tarif Cartwright, en ajoutant le droit et les frais, et en déduisant les remises, le prix, en moyenne, aurait été de \$8.93, tandis qu'à Montréal, comme je l'ai dit, la moyenne réelle était de \$8.40, soit une différence en faveur du tarif actuel, pour le consommateur, comparativement au tarif des honorables membres de la gauche, de 53 centins par 100 livres, ou un peu plus d'un demi-centin par 100 livres.

En prenant sur les 152,000,000 de livres qui ont été importées l'année dernière, 140,000,000 de livres qui, d'après les chiffres de l'honorable monsieur, représentent la quantité de sucre raffiné nécessaire à la consommation, nous voyons qu'au lieu de nous faire payer cet article 2 à 3 centins de plus par livre, comme l'ont déclaré des membres de la gauche, cette politique a eu l'effet de mettre réellement dans la bourse du peuple, une somme égale à \$700,000, représentant l'argent épargné sur le sucre, et cela, comparativement à ce que nous aurions dû payer sous l'opération du tarif des honorables membres de la gauche. Ou, si vous comparez le prix que le consommateur paie à New-York à celui que paie le consommateur à Montréal, chose au sujet de laquelle il n'est pas permis de discuter, car on peut s'en convaincre en parcourant les listes des prix reçus, vous verrez qu'alors le peuple du Canada a eu, l'année dernière, un avantage de \$350,000 sur le peuple des États-Unis, résultat de notre politique actuelle.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. WHITE: Quand la Chambre s'est ajournée, je discutais l'augmentation faite par l'honorable monsieur au sujet des taxes extraordinaires imposées à ce pays par le fait que la politique nationale avait augmenté les droits. Je traitais la question du sucre dont il avait parlé spécialement, et je faisais remarquer—ce qui est vrai, d'après moi—que, loin d'avoir augmenté les taxes au Canada, la politique nationale avait réellement été avantageuse au pays, qu'elle avait même contribué à diminuer les prix des marchandises.

Je passe maintenant, M. l'Orateur, à l'article du coton, industrie que la politique nationale a peut-être le plus développée dans le pays. Je sais parfaitement, M. l'Orateur, que pendant la dernière partie de l'année dernière, cette industrie a été en souffrance au Canada. Cette crise s'est fait sentir ici comme en Angleterre et aux États-Unis. Ici, elle a été amenée par des causes qui, tôt ou tard devaient produire une crise presque certaine; elle a eu le résultat de porter les fabricants de coton à adopter un système qui, je le crois, rendra moins possible, à l'avenir, une crise de ce genre. Si vous vous rappelez, M. l'Orateur, qu'au mois d'octobre 1882, les fabriques de coton ne pouvaient pas répondre à la demande que l'on faisait de cet article dans le pays, qu'elles ne pouvaient pas remplir les commandes qui leur étaient envoyées, vous admettez avec moi, je pense, que la déconfiture—si l'on peut employer cette expression—a été plus soudaine que ne le croyaient la plupart des gens. Mais pendant cette période, les deux tiers des fabriques de coton du Canada faisaient des cotons jaunes ordinaires. C'était une des choses les plus naturelles du monde qu'en exploi-

tant une industrie de ce genre, qui venait d'être créée, l'on produisit d'abord la catégorie d'articles que l'on était sûr d'écouler le plus rapidement.

Dans le cours de l'automne dernier, les fabricants de coton se sont réunis et ont résolu de réduire considérablement la production de leurs fabriques. Trois fabriques, et seulement trois, ont suspendu entièrement leurs opérations; elles ne les ont suspendues que pour un mois. La fabrique Hudon, il est vrai, a été fermée pendant trois semaines de plus, non à cause de la crise, non parce qu'elle n'avait pas de marché où écouler ses produits, mais à cause de l'état où se trouvait le fleuve Saint-Laurent.

Mais, M. l'Orateur, malgré cette crise survenue dans l'industrie du coton, il est impossible que nous ne constatons pas que cette industrie a été grandement développée en Canada. En 1878, il y avait sept fabriques de coton dans ce pays. Aujourd'hui, il y en a au moins vingt, et si vous tenez compte de leur capacité de production, ce nombre équivaut à trente fabriques d'une aussi grande capacité que les sept qu'il y avait en 1878.

Les fabricants adoptent aujourd'hui le système de produire différentes sortes de coton. Au lieu de se livrer presque exclusivement à la production des cotons jaunes comme ils le faisaient autrefois, ils ont entrepris, dans quelques cas, d'en produire quarante ou cinquante différentes espèces. Et je suis heureux de savoir qu'une fabrique d'indiennes a été établie dernièrement à Magog, ou plutôt, elle est sur le point d'y être établie, car elle n'est pas encore en opération.—au lieu de produire des tissus, comme on avait d'abord l'intention de le faire, cette fabrique les prendra des autres manufactures; elle sera simplement une fabrique d'indiennes, et rien autre chose. Dans ce cas, je pense que les perspectives de l'industrie du coton ne sont pas aussi sombres qu'un grand nombre de personnes sont portées à le croire; mais vu les conditions où elle se trouve aujourd'hui, vu les prix peu élevés auxquels se vendent les cotons, vu que l'établissement de ces fabriques a rendu la production plus facile, je pense que, dans un avenir prochain, l'industrie du coton sera aussi prospère qu'elle doit l'être et qu'elle l'a été pendant la première période de son développement.

Mais, M. l'Orateur, sur cette question du prix des marchandises, si la prétention des honorables membres de la gauche est vraie, les cotons jaunes ordinaires du Canada, qui se vendent à bon marché, devraient être au moins d'environ 30 ou 35 pour 100 plus chers qu'aux Etats-Unis ou en Angleterre. Afin de prouver l'exactitude de sa prétention que ce tarif a augmenté les taxes que le peuple est déjà obligé de payer, il doit d'abord établir cette proposition. Est-ce là ce que nous avons constaté, M. l'Orateur. J'ai ici un état des prix; les prix américains sont empruntés au *New-York Economist* du 12 janvier 1884, et les prix canadiens ont été donnés aux fabriques. Par cet état, je constate qu'en moyenne les prix des marchandises, au Canada, ont été réellement presque les mêmes qu'aux fabriques américaines. Les prix américains pour le Whitinsville, 33 pouces, sont de 6 centins et demi, pour le canadien, 6 centins et $\frac{1}{2}$; pour le Phelham américain, 35 pouces et demi, le prix était de 6 centins et demi; pour le canadien, 36 pouces, 7 centins et quart; pour le Hero américain, 35 pouces et demi, le prix était de 7 centins; pour le canadien, 36 pouces, 8 centins et quart; pour le Whitinsville américain, 35 pouces et demi, le prix était de 7 centins et quart; pour le canadien, 36 pouces, 8 centins et $\frac{1}{2}$; pour le Dwight Anchor américain, 36 pouces, 9 centins; le coton canadien de même largeur, 10 centins. Pour le Langdon, G. B., 36 pouces, le prix était de 10 centins; pour le canadien de 36 pouces, 11 centins. Et, M. l'Orateur, si vous examinez le poids des marchandises—ce qui, après tout, est une chose très importante—si, déjà, vous prenez les marchandises à la livre, je vois que les cotons des Etats-Unis se vendaient, en moyenne, 23 $\frac{3}{4}$ centins la livre, et les cotons canadiens 22 $\frac{1}{4}$ centins, de

sorte qu'étant donné le poids des marchandises, le prix de ces cotons était réellement moins élevé au Canada qu'aux Etats-Unis; ces prix ont été fournis par les fabriques, dans les deux pays.

Maintenant, en discutant cette question, nous devons nous rappeler que nous retirons notre revenu des droits de douanes, quel que soit le tarif que nous adoptons. Je ne comprends pas que les honorables membres de la gauche proposent d'adopter le libre-échange comme on l'a fait en Angleterre. Je ne comprends pas qu'ils proposent d'abolir tous les droits de douanes et d'adopter le principe de la taxe directe afin de prélever un revenu pour les fins du gouvernement.

En prenant un tarif de 17 $\frac{1}{2}$ pour 100, qui était celui des honorables membres de la gauche lorsqu'ils étaient au pouvoir, nous avons le droit, d'après leur principe, d'ajouter ces 17 $\frac{1}{2}$ pour 100 au prix des cotons importés au Canada, et si, alors, nous pouvons démontrer que ces articles sont moins chers qu'aux Etats-Unis, leur argument quant à la taxation que comporte ce tarif, est mis à néant.

Quelques MEMBRES: Ecoutez! Ecoutez!

M. WHITE: L'honorable monsieur semble en douter. Veut-il dire que le fait d'ajouter 17 $\frac{1}{2}$ pour 100 au prix des marchandises, en Canada, et que le fait d'avoir un droit de 35 pour 100, qui n'ajoute pas plus de 17 $\frac{1}{2}$ pour 100 aux prix qu'elles se vendent dans ce pays; enfin, veut-il dire que l'augmentation du droit a augmenté le prix que le peuple canadien doit payer? Il n'y a rien de semblable. Au contraire; le fait qu'un marché plus considérable a été assuré aux fabricants canadiens par cette politique, le fait que l'on a placé des capitaux dans ces fabriques, le fait que le marché assuré à ces fabriques a augmenté d'une façon extraordinaire, énorme, l'augmentation des produits des différentes fabriques, tout cela a eu l'effet de réduire les prix. Tout le monde reconnaît comme un principe immuable, qui ne varie jamais en matière d'industrie, que plus la production est considérable, moins sont élevés les prix auxquels les articles peuvent être produits, et en assurant l'établissement de toutes ces différentes fabriques de cotons, en ayant au Canada une trentaine de fabriques—en tenant compte de leur capacité—au lieu d'en avoir sept, et en ayant l'assurance raisonnable d'un marché pour ces trente fabriques, au lieu d'un marché pour les sept, nous obtiendrons, naturellement, le résultat que les prix des marchandises seront beaucoup moins élevés qu'ils l'étaient sous l'opération de la politique des honorables membres de la gauche, et comme question de fait, le prix des marchandises est moins élevé qu'il l'était sous le régime des honorables membres.

Je me permettrai de vous citer un fait, que pourront vérifier tous ceux qui voudront examiner la question; ce fait a trait à la cote des articles en coton au mois de septembre 1878, comparativement aux prix auxquels ils sont cotés aujourd'hui. Le prix du coton brut, au mois de septembre 1878, était de 11 $\frac{1}{2}$ centins la livre, et le prix du coton fabriqué, 3-70 verges à la livre, était de 7 $\frac{1}{2}$ centins, soit 23-67 centins la livre; tandis qu'aujourd'hui—quand je dis aujourd'hui, je veux parler du commencement de cette année, auquel les chiffres s'appliquent—le coton brut vaut 11 centins la livre, et le coton fabriqué, 3-35 verges à la livre, vaut 22 $\frac{3}{4}$ centins la livre; de sorte qu'il n'y a que trois quarts d'un centin de différence dans le prix du coton brut pendant ces deux périodes, tandis que le prix du coton ordinaire a été réduit de 23-67 centins par livre qu'il était, à 22 $\frac{3}{4}$ centins par livre. Tel a été le résultat de l'augmentation de la production de ces fabriques.

Et puis, M. l'Orateur, il y a un article dont je désire parler à titre d'exemple; et j'en parle parce qu'il s'est produit récemment au Canada un incident qui prouve d'une façon indubitable que le droit n'a pas toujours été payé par le consommateur. Je veux parler du prix des locomotives, tel que donné dans un contrat récemment passé entre le

chemin de fer Intercolonial et la compagnie de manufacture de locomotives de Kingston, affaire au sujet de laquelle, M. l'Orateur, on vous a attaqué de la façon la plus honteuse et la moins excusable. Or, M. l'Orateur, quels sont les faits qui se rapportent à ce contrat? L'honorable député de Huron-Sud, l'ex-ministre des finances, doit on savoir quelque chose, car, si je ne me trompe pas, il est l'un des actionnaires de cette compagnie; et l'honorable député de Kingston doit aussi en savoir quelque chose, car, si je ne me trompe pas, il est l'un des directeurs de cette compagnie.

Si je me le rappelle bien, l'on a demandé des soumissions pour quinze locomotives d'une certaine qualité aux Etats-Unis et au Canada. La plus basse soumission était faite par la compagnie de locomotives de Grant, pour \$10,000. Maintenant, si nous ajoutions à cela un droit de 15 pour 100—et les honorables messieurs de la gauche considéreraient cela comme la perfection même d'un tarif de revenu peu élevé—ces locomotives, une fois importées au Canada, coûteraient \$12,535 chacune.

La soumission de la compagnie de manufacture de locomotives de Kingston était de \$11,300, soit \$1,235 de moins que le montant qu'il aurait fallu payer pour l'article que l'on aurait importé des Etats-Unis, en comptant le droit de 15 pour 100. On avait besoin de quatre locomotives de capacités différentes. La compagnie de machines et de locomotives de Cook, compagnie américaine, a fait la plus basse soumission; elle demandait \$11,000, livraison faite aux ateliers, ce qui, avec l'addition d'un droit de 15 pour cent, aurait formé \$12,650, somme représentant le prix payé au Canada.

L'usine Phoenix, de Saint-Jean, N.-B., a fabriqué les locomotives et les a livrées moyennant \$11,300, soit \$1,350 de moins que le prix auquel on les aurait importées, en comptant le droit qu'il aurait fallu payer.

Non-seulement il en a été ainsi, mais il y a un autre fait très remarquable qui se rapporte à cette question. Quatre compagnies de locomotives américaines concouraient pour ce contrat; et d'après les compagnies, le prix, à leurs usines, était en moyenne de \$11,250, tandis que la soumission de la compagnie de Kingston était de \$11,300, de sorte que la différence dans le coût de chacune de ces locomotives à l'usine de Kingston et aux usines des Etats-Unis n'était que de \$50 en faveur des fabricants américains. Et cependant, certains membres vous diront que le droit de 25 pour 100 imposé sur les locomotives importées dans le pays représente une taxe qui pèse sur le peuple de ce pays. L'honorable monsieur sait que sous l'opération du tarif qui existait autrefois, cette usine, qui avait été en opération, était réellement fermée; elle était fermée, réellement fermée.

Mais une nouvelle compagnie, convaincue que sous l'opération de ce tarif elle aurait au moins un marché en Canada, acheta l'ancien établissement, y dépensa des capitaux pour en augmenter la capacité; et comme je viens de le dire, le résultat a été qu'aujourd'hui nous achetons en Canada des locomotives qui ne coûtent pas \$50 de plus que ce qu'elles coûteraient aux usines des Etats-Unis; c'est-à-dire que dans le contrat dont j'ai parlé, nous les avons payées \$23,923 de moins que nous aurions été obligés de les payer si nous les avions achetées aux Etats-Unis et si nous les avions importées en payant un droit de 15 pour 100 dont elles sont frappées.

Or, M. l'Orateur, je crois que ces faits—je n'ai pas l'intention d'en citer d'autres, bien qu'il me fût possible de le faire—je crois, dis-je, que ces faits établissent d'une façon certaine que le tarif n'a par eu l'effet d'augmenter les prix au détriment du consommateur; ils démontrent ce que la politique nationale a valu à ce pays.

J'ai osé dire, cette après-midi, dans le cours de mes remarques, que l'honorable monsieur avait prétendu que nous ne devions pas nous occuper des choses que nous ne pouvions contrôler, vu qu'il y en avait quelques-unes sur lesquelles

M. WHITE (Cardwell)

nous n'avions aucun contrôle. Qu'est-ce qui aggrave la crise qui a sévi dans ce pays, en 1877-78 et au commencement de 1879? Cela a été causé parce que l'on avait fait de ce pays un marché à sacrifices pour l'excédant des productions des Etats-Unis. Tout le monde sait qu'aux jours de crise, les fabricants désirent beaucoup trouver un marché quelque part pour y écouler l'excédant de leurs produits, et, s'il y a lieu, ils vendront cet excédant un prix moins élevé sur les marchés étrangers, afin de conserver leurs prix sur leur propre marché. On nous dit que c'est là ce qu'il y a de mieux pour l'étranger qui vient dans ce pays. Il peut en être ainsi pour le moment, pendant que la crise sévit; mais dès qu'elle disparaît et que les choses sont remises dans l'état que nous pouvons, je crois, appeler leur état normal, quand la nécessité de sacrifier l'excédant des produits a cessé tout à fait, alors nous constatons que ceux qui étaient assez insensés pour supposer qu'il était avantageux que ce pays eût un marché à sacrifier pour cet excédant de produits, nous constatons, dis-je, que ceux-là doivent payer très cher les marchandises et le travail d'un pays étranger; tandis qu'ils pourraient acheter, dans leur propre pays, le même article fabriqué par leurs propres compatriotes, et cela à un prix moins élevé que celui qu'ils paient pour l'article étranger. J'ose dire que depuis la mise en opération de la politique nationale, elle n'a jamais été si avantageuse aux fabricants qu'aujourd'hui. Comme le savent tous les hommes d'affaires, on se montre déjà disposé, vu la crise qui sévit chez nos voisins, à renouveler ce qui s'est passé en 1877 et 1878.

Si nous avions aujourd'hui le tarif peu élevé que nous avions alors, nos fabricants, tous nos fabricants suspendraient leurs opérations, ou seraient obligés de travailler de façon à ne réaliser, en réalité, aucun bénéfice quelconque. Mais la politique actuelle—et cela, au moins dans une plus grande mesure que l'ancienne politique—garde ce marché pour le fabricant canadien, empêche qu'on le sacrifie autant qu'on le sacrifiait autrefois, quoiqu'elle n'y parvienne pas tout à fait, et ainsi, cette politique est aujourd'hui plus avantageuse aux fabricants qu'elle ne l'a jamais été depuis sa mise en opération. C'est précisément dans des temps de crise qu'une politique de ce genre rend le plus et non le moins de services à un pays. Celui qui ose dire que la crise devrait vous faire abandonner la politique qui mitige et tempère les effets de cette crise et empêche qu'elle ne devienne ce qu'elle deviendrait, dans d'autres circonstances, celui-là dis-je, ne comprend pas le but et l'avantage de cette politique.

Puis, l'honorable monsieur a fait entendre une parole au nom du socialisme. Il nous a dit que nous travaillions à créer deux grandes classes dans ce pays. Il nous a dit que nous travaillions à créer une caste de millionnaires subventionnés, et qu'en agissant ainsi, nous travaillions en même temps à créer, comme l'histoire le prouve, d'après lui, une classe de prolétaires; que partout où il y avait de grandes richesses entre les mains des particuliers, comme il le prétend, la masse du peuple devait être dans une grande misère. Et l'on nous a dit que c'était là un des résultats de notre politique, et que non-seulement c'était là ce que nous faisons, mais encore que nous le faisons de façon à justifier l'existence du socialisme dans ce pays.

J'ai trouvé un peu étrange que l'honorable monsieur terminât cette partie de son discours par un énoncé de ce genre, vu que, dans toute la première partie de son discours, il nous a dit que les capitaux placés dans les fabriques avaient tous été perdus, que ces industries avaient été improductives, et qu'au lieu d'être millionnaires, ceux qui avaient englouti leurs millions dans les manufactures, avaient perdu leur argent. Aucune de ces prétentions ne peut être vraie; mais ce qui est vrai, c'est que cette politique permet à des hommes qui connaissent les affaires, qui possèdent des capitaux et comprennent leur besogne, de se mettre à l'œuvre et de prospérer raisonnablement; elle leur permet aussi de donner dans ce pays même, du travail à la classe ouvrière

du Canada, résultat que nous n'obtiendrions pas avec la politique de l'honorable monsieur.

J'arrive maintenant à une question que l'honorable monsieur a traitée, et je suis obligé de le dire, je regrette profondément qu'il ait jugé à propos de la traiter comme il l'a fait. Ce pays a certaines difficultés à surmonter. Nous sommes certainement dans la voie du progrès; je ne parle pas de la politique nationale, mais de la prospérité naturelle qu'un grand pays comme celui-ci est presque certain d'acquérir.

Nous sommes certainement dans la voie de cette prospérité, si nous savons seulement continuer ainsi. Mais nous avons excité la jalousie de nos rivaux de l'étranger et de quelques ennemis que nous avons dans ce pays, et il est on ne peut plus regrettable qu'un homme de la position de l'ex-ministre des finances ait dépensé tant d'énergie, ait tant étudié et tant travaillé, dans le but de trouver des données statistiques pour prouver que ce pays, dans le cas où l'état de choses qui existe depuis cinq ans, se dépeuplerait absolument pendant les dix ou vingt prochaines années. Je suis obligé de dire que cette manière d'agir de l'honorable monsieur n'est pas convenable, je n'emploierai pas le mot patriotique, car les honorables membres de la gauche n'aiment pas cela, mais je dirai que cette manière d'agir n'est pas loyale. Il a pris la peine de se faire fournir par ses amis, par tout le pays, des données statistiques au sujet des municipalités et des écoles, et toutes choses semblables, dans le but de démontrer que ce pays se dépeuple en réalité; et lorsqu'il constate que le recensement n'est pas de son avis, il dit que le recensement est frauduleux, qu'on ne doit pas y ajouter foi; qu'il ne fait pas du tout connaître la condition de ce pays. Eh bien! que voyons-nous? L'honorable monsieur a choisi un ou deux comtés de ce pays. Il a choisi votre comté, M. l'Orateur, et un ou deux autres; il a dit que ces comtés se dépeuplaient, et partant, que tout le pays se dépeuplait. On ne peut pas tirer d'autre conclusion convenable de ce qu'il a dit, que la conclusion qu'il a voulu créer cette impression. Mais que vois-je dans les 86 divisions électORALES de la province d'Ontario, car il n'a parlé que de cette province? Pendant les dix dernières années, la population, dans ces 86 divisions, a augmenté d'au moins 320,000 âmes. Ce n'est pas là une diminution; cela n'indique pas que notre pays se dépeuple réellement, et M. l'Orateur, sur ces 86 divisions, il n'y en a que neuf où il y a ait eu quelque diminution; et dans ces neuf divisions, la diminution réunie était au-dessous de 6,000.

Cependant, bien que l'honorable monsieur pût connaître ces faits, il n'a pas hésité, lui qui occupe une haute position, à répéter l'énoncé que notre population décroissait continuellement, qu'en réalité notre pays se dépeuplait, quo nous ne pouvions pas y garder nos propres habitants, et que, partant, il était très insensé pour les étrangers d'y émigrer. Je me rappelle avoir entendu faire une réflexion de ce genre il y a plusieurs années, et je sais qu'en Angleterre, cet énoncé a causé beaucoup de tort au Canada.

Il a été fait dans la Chambre des communes par sir Charles Dilke, lorsque M. McCulloch Torrens a proposé sa motion au sujet des subventions à l'immigration en 1870. Sir Charles Dilke a alors répondu—il avait probablement pris cette idée dans un discours prononcé par quelque personne qui, comme l'honorable monsieur, se souciait fort peu de l'effet que cela pourrait produire sur les intérêts du pays—sir Charles Dilke, dis-je, a répondu que ceux qui quittaient le Canada étaient plus nombreux que ceux qui y venaient, que notre pays se dépeuplait réellement.

J'avais à cette époque l'honneur de représenter la province d'Ontario en Angleterre pour affaires se rattachant à l'immigration, et j'ai eu, sur cette question, une polémique avec sir Charles Dilke dans les colonnes du *Standard* de Londres, et en me servant du témoignage du *Globe* de Toronto, qui, après tout, je dois le dire, m'a rendu entièrement justice dans ce cas, j'ai pu alors, comme je le pourrai aujour-

d'hui je l'espère, démontrer que cet énoncé n'était pas fondé, mais qu'il avait été fait dans le but d'encourager les gens à émigrer dans un pays étranger plutôt que de les encourager à se rendre dans cette colonie.

L'honorable monsieur a parlé du dépeuplement de quelques-unes des villes du Canada. Eh bien! que constatons-nous? Nous voyons que, d'après le dernier recensement et pendant les dix dernières années, dans quarante-trois villes de la province d'Ontario, constituées en corporations et ayant moins de 5,000 habitants chacune, l'augmentation de la population a été, dans l'ensemble, de 32 pour 100; nous voyons aussi, que sur ces quarante-trois villes, il n'y en a que deux où la population ait diminué, et cette diminution a été minime. Tout le monde sait que dans un pays nouveau comme celui-ci, il s'élève des villes dans tous les endroits où des chemins de fer seront vraisemblablement construits; tout le monde sait aussi que, lorsqu'il arrive que l'on ne cons ruit pas un chemin de fer précisément à l'endroit où l'on espérait d'abord qu'on le construirait, cet endroit en souffrira, tandis que d'autres endroits voisins progresseront et augmenteront. Lorsqu'une ville cesse de prospérer, l'autre fait des progrès encore plus considérables par le surcroît de population qu'elle reçoit de la première. C'est une chose qui se voit partout dans un pays nouveau. Cela n'indique pas que le pays perde du prestige; cela ne veut pas dire, non plus, que la prospérité arrête ou que la population diminue. C'est simplement un de ces incidents qui se produisent lorsqu'un pays se développe et que des villes s'y fondent dans l'espérance de la construction de chemins de fer; c'est un incident qui, comme le savent tous ceux qui observent ce qui se passe, doit se produire et se produit généralement. Dans les dix-neuf villes et cités de la province d'Ontario, qui ont chacune plus de 5,000 habitants, il y a eu, pendant la période décennale, une augmentation de population d'au moins 4.02 pour 100.

Voilà ce qui s'est passé relativement à l'augmentation de la population d'Ontario pendant la période dont a parlé l'honorable monsieur. Il est très vrai que des gens ont émigré du Canada aux États-Unis; il est vrai que nous n'avons pas pu nous arrêter cette tendance à l'émigration que l'on remarque sur tout ce continent, tendance qui, par exemple, pendant la période décennale écoulée de 1860 à 1870, a fait perdre à l'État du Vermont environ 7 pour 100 de sa population, et qui, pendant la dernière période décennale ne l'a augmentée que d'une demie pour cent; c'est cette tendance qui a fait que l'État du Maine est resté presque stationnaire et qui a fait que quelques-uns des autres États de l'Est n'ont pas augmenté dans la même proportion que les États de l'Ouest, car le peuple va de l'est à l'ouest. Cependant, que constatons-nous en comparant la condition où nous sommes à celle des États-Unis?

Je me propose de parler, dans quelques instants, de l'argument apporté par l'honorable monsieur, argument parfaitement juste dans un sens, et qui tend à dire que notre pays se dépeuple, tandis que la population se porte simplement d'une partie du pays dans une autre partie. Je vais traiter maintenant cette question. En prenant les treize États qui ont d'abord été constitués dans l'union américaine, je vois qu'ils ont perdu, d'après le dernier recensement décennal, 19.08 pour 100 de leur première population, tandis que le Canada n'a perdu que 19.47 pour 100 de la sienne.

Je vois que même les trois États de New-York, d'Ohio et de Pennsylvanie ont perdu chacun un plus grand nombre de leurs premiers habitants que le Canada. New-York a perdu 1,188,261 de sa première population; l'Ohio, 1,034,373; la Pennsylvanie, 788,515; tandis que le Canada en a perdu 712,363. Or, deux de ces États, au moins, l'Ohio et la Pennsylvanie, ont une population bien moins forte que le Canada, tandis que l'État de New-York a probablement la même population ou, peut-être même une population un peu plus forte que le Canada.

Ce sont trois Etats que l'on met au nombre des Etats américains les plus riches et les plus prospères. Et cependant, par ce système de migration, par cette tendance à émigrer du côté de l'Ouest, ces Etats ont perdu chacun un plus grand nombre de leurs premiers habitants que le Canada. Même les Etats de l'Ouest, même ces nouveaux Etats, ces régions des prairies, où les gens se sont portés pendant les trente, vingt, ou dix dernières années, selon le cas, et où ils travaillent à s'établir, même ces Etats voient diminuer leur première population. Le Minnesota a perdu 39,479 habitants de sa première population, lesquels sont allés dans d'autres Etats de l'Union. Le Kansas, le paradis d'un des honorables membres de la gauche, a perdu 46,085 habitants de sa première population. Le Texas, le paradis d'un autre membre de la gauche, en a perdu 44,315. De sorte que, même dans ces Etats de l'Ouest, on a vu le même procédé de migration. Prenant la proportion pour cent de la perte des natifs dans les Etats, je vois que le Rhode-Island a perdu 17½ pour 100; le Wisconsin, 15½; le Massachusetts, 15; New-York, 23½; la Pennsylvanie, 18½; le Connecticut, 22½; l'Ohio, 32½; le Vermont, 53½; le Maine, 23; l'Illinois, 27-85, et le Canada, 16-47. De ces dix Etats, tous, moins deux, ont perdu une plus forte proportion de leur population native que le Canada. Je pense pouvoir dire avec raison, dans ces circonstances, que la tendance à l'émigration n'est pas une chose dont il faille s'étonner, ni qu'on puisse donner comme preuve que ce pays ne prospère pas. Dans les premiers temps de l'histoire du Canada, nous avions des comtés de l'ouest où les gens pouvaient se rendre. Prenons trois comtés que je connais passablement, Huron, Bruce et Grey. Je trouve qu'en 1851 la population réunie de ces trois comtés était de 35,352; en 1871, vingt ans après, le groupement de leurs populations était de 174,075, et je trouve qu'en 1881, l'ensemble de la population était de 216,873.

En 1870—bien certainement en 1867—j'en puis parler par suite de la connaissance personnelle que j'ai des faits—ces comtés, la partie nord de Huron, tout Bruce, et la partie ouest de Grey, n'avaient pas du tout de communication par chemins de fer. Vous pouviez mettre la pointe d'un compas sur le Mont Forest, et décrire un cercle d'un rayonnement de 45 milles, sans toucher à un chemin de fer, et cependant, quand les cultivateurs avaient à charroyer leur grain aussi loin que 90 milles pour arriver à Guelph, qui était le marché principal dans le temps; lorsqu'ils avaient à transporter leur grain en charrette, ou, pendant l'hiver, en traîneau, la population a été portée de 35,000 qu'elle était en 1851, à 174,060 en 1871; et si quelqu'un traverse ces comtés, comme j'avais coutume de faire il y a quelques années, il verra partout comme moi, vieux résident de Peterborough, j'ai trouvé dans le comté de Bruce, et sur presque toutes les lignes de concession, des gens qui s'étaient rendus de Peterborough à Bruce pour s'y établir afin d'avoir des terres à bon marché pour eux et pour leurs enfants et de tenir leurs familles ensemble; ils vendaient leurs terres dans les anciens comtés pour s'en procurer de nouvelles et reconstruire de nouvelles maisons dans le comté neuf. Mais dans la suite du temps, ces endroits se sont trouvés remplis; et les gens ont alors commencé à aller plus à l'ouest. Nous n'avions pas de région des prairies où ils pussent se rendre. Ils ont été forcés de se rendre dans les Etats de l'Ouest par une impulsion presque irrésistible, afin de trouver un sol de prairie où s'établir avec leurs familles, pour avoir des terres à des prix relativement peu élevés et pour s'établir de nouveaux foyers.

Ils se sont rendus en ces endroits, et à mesure qu'ils y allaient, ils écrivaient à leurs amis et instituaient ce procédé d'émigration trouvé par le meilleur des agents d'immigration; le colon a réussi, et l'émigration a continué. Et c'est là, pour ce qui concerne les Etats de l'Ouest, l'une des causes qui a porté l'émigration vers les Etats de l'Ouest. Prenons l'Etat du Michigan, où il n'y a pas moins de 147,000 habi-

M. WHITE (Cardwell)

tants nés au Canada. Et qui sont-ils? Ce sont des gens qui sont allés là attirés par les opérations du commerce de bois qui se fait dans cet Etat; des gens qui y ont trouvé le moyen de travailler qu'ils ne pouvaient pas avoir au Canada dans le temps.

Et dans les Etats-Unis, où l'on trouve des établissements considérables de Canadiens français, ils s'y sont rendus précisément pour avoir le genre de travail qui heureusement nombre d'entre eux trouvent aujourd'hui au Canada, dans les fabriques et dans les usines de ce pays; et ils ont de cette façon grossi la population.

C'est où ce devrait être pour nous un sujet de satisfaction de savoir que, bien qu'ils soient établis dans ce pays étranger, ils n'ont pas oublié qu'ils sont Canadiens, et que depuis les années dernières la tendance a été non pas d'aller du Canada aux Etats-Unis, mais de revenir—les Canadiens—des Etats au Canada. L'an dernier, si mes renseignements sont exacts, il y a eu 20,000 des immigrants venus dans ce pays—d'après le rapport publié par le département de l'immigration—qui se sont donnés, au port d'entrée, comme des Canadiens français rapatriés.

Puis nous sommes à ouvrir dans la province de Québec des champs qui fourniront à ces gens les moyens de revenir à leur pays natal. Mon honorable ami le roi de la Gatineau, l'honorable député d'Ottawa (M. Wright), nous a donné, l'an dernier, une magnifique description de la contrée située dans l'arrière partie du pays. Nous avons vu monsieur le curé Labelle, ce prêtre patriote, qui fait peut-être plus que n'importe quel autre homme dans la province de Québec pour en développer les ressources, ramène des multitudes de Canadiens qu'il établit dans des parties du pays qu'on regardait il y a quelques années comme tout à fait inhabitables. Puis, dans la région du lac Saint-Jean, nous avons un autre Nord-Ouest qui s'ouvre pour la province de Québec, et avant que plusieurs années soient écoulées, je crois que nous trouverons un développement de population dans ces districts qu'on considérait comme n'ayant aucune valeur—lorsqu'on croyait que le Bas-Canada, en particulier, se composait d'une langue de terre le long du Saint-Laurent, et que la région en arrière était regardée comme un désert inhabitable—nous y verrons établis des centaines de milliers de Canadiens qui se feront d'heureuses demeures, et parmi eux nous verrons des Canadiens rapatriés qui étaient allés à l'étranger pour se procurer l'ouvrage qu'ils ne pouvaient avoir dans leur pays, mais qui ont saisi la première occasion de s'établir dans leur pays natal lorsque de nouveaux champs leur eurent été ouverts. L'honorable monsieur a eu la bonté d'essayer de justifier les rapports extraordinaires faits par les fonctionnaires officiels du gouvernement américain au sujet de l'émigration partie de ce pays.

Je suis étonné de voir que l'honorable monsieur ait fait cela. S'il eût examiné tout simplement le nombre des voyageurs tel que donné par les compagnies de chemins de fer, qui ne peuvent avoir de raison de tromper qui que ce soit à ce sujet; s'il avait examiné le nombre de ceux qui traversent et de ceux qui reviennent, il aurait vu que, vu la nature des choses, ces rapports ne peuvent être ni vrais ni exacts, de quelque façon que ce soit. On a pris des témoignages sur ce point dans un autre lieu, et qu'est-ce que nous voyons?

Nous voyons comment ces chiffres ont été manigancés—et j'emploie le mot à dessein—manigancés, je crois, pour faire partie du programme qu'on est à préparer et auquel l'honorable monsieur qui a parlé vendredi soir,—je suis obligé de le supposer comme affaire de courtoisie—s'est confié—manigancés dans le but de faire tort à ce pays et d'empêcher le développement que des rivaux jaloux ne veulent pas voir s'opérer dans le Canada. Je crois qu'un M. Irwin, qui était sous-percepteur au port par lequel passe toute cette extraordinaire émigration, donne son témoignage:

Vous avez demandé de quelle méthode je me servais et sur quelles données je m'appuyais pour faire mon rapport. J'y arrivais tout simplement en prenant les quatre quartiers de l'année et en allouant une plus forte proportion pour l'été, pour le printemps et pour l'automne que pour l'hiver, attendu que les steamers ne pouvaient aller à Québec ni à Montréal en hiver. En réponse à la question que vous me posez pour savoir si on a essayé de compter le nombre des immigrants, je dois dire que jamais, dans l'exercice de mes fonctions, je n'ai vu ni entendu parler d'une chose pareille.

Voilà, M. l'Orateur, celui qui fait ces rapports, et voilà le témoignage qu'il fournit sur la façon dont il les prépare. Oui, il procède à faire un autre énoncé :

On m'a dit d'estimer ce que je croyais être le nombre d'immigrés qui arrivent par tous les convois, etc., pour les quartiers finissant le 31 mars, le 30 juin, le 30 octobre et le 31 décembre, à mesure que chaque quartier avait son tour, et on m'a laissé entendre qu'il fallait faire voir une augmentation dans chaque quartier sur le nombre du quartier correspondant de l'année précédente. Une fois mon rapport m'a été renvoyé avec instruction d'y mettre plus de femmes et d'enfants. J'ai demandé en plaisantant où j'allais les trouver, et on m'a répondu d'avoir à les fabriquer. De fait, toute l'affaire était regardée comme une plaisanterie. On me disait : "Où prenez-vous vos faits ?" et je répondais "que les chiffres étaient des faits, et qu'ils ne pouvaient mentir."

Puis nous avons une déclaration faite par un autre monsieur qui a aussi été employé à la préparation de ces statistiques que les honorables messieurs de la gauche n'ont pas honte de citer sur le parquet de la Chambre, au détriment du pays :

Quant aux émigrés du Canada, on a fait le rapport en devinant le nombre probable des voyageurs à bord des différents convois. Nous prenions une moyenne, disons de six voitures par convoi et de soixante personnes par voiture, et nous appelions la moitié du tout des émigrés. A certaines époques de l'année, quand on voyage peu, on mettait naturellement la moyenne moindre, mais toute l'affaire ne se faisait que par voie de supposition. Nous n'avons jamais prétendu faire le dénombrement des voyageurs pour savoir s'ils étaient émigrés ou non. De fait, la chose était impossible, vu que nous n'avions ni assez de temps ni assez d'hommes pour le faire. Charles Irwin et moi préparions entièrement ces rapports en devinant et en copiant les vieux rapports, et avant moi il aidait Crawford et d'autres de mes prédécesseurs à les faire. L'idée était de faire paraître l'immigration aussi forte que possible. Je connais moi-même des multitudes d'hommes qui vont dans les bois en automne et qu'on a pris comme immigrés, bien que nous conissions parfaitement qu'ils retourneraient tous au Canada au printemps. En préparant les rapports, voici comment nous nous prenions pour connaître les occupations des émigrants. Nous prenions tant de milliers de personnes, et nous en appelions une certaine quantité des charpentiers, une autre des forgerons, une autre des peintres, etc., et nous donnions aux autres l'appellation de cultivateurs. De fait, toute l'affaire depuis le commencement jusqu'à la fin, n'était qu'une pure affaire de supposition.

Voilà la preuve fournie par les messieurs qu'on a employés pour préparer les chiffres mêmes que l'honorable monsieur, sur le parquet de la Chambre, malgré la haute position qu'il occupe, malgré la responsabilité qu'il devrait sentir attachée aux déclarations qu'il fait, voilà les rapports qu'il voudrait que l'on crût ; et il a parcouru le pays en recueillant des rapports municipaux et scolaires, des rapports fournis par une ville qui s'était adonnée à ne pas prospérer pendant les quelques dernières années, afin de pouvoir contenancer des rapports qui, je suis forcé de le dire, ne peuvent être crus, vu la façon dont ils ont été préparés, comme nous le savons aujourd'hui. Ensuite l'honorable monsieur a traité la question de la population. Il a dit qu'il n'était pas possible qu'un aussi grand nombre d'immigrants fussent venus au Canada pendant les dix dernières années ; qu'en réalité il n'y avait pas à la fin des dix années une population de gens nés à l'étranger plus forte qu'au commencement. Il prétend que le chiffre de 20,000 est une forte moyenne de mortalité pour cette population étrangère. Il est impossible à n'importe quelle personne, quelle qu'elle soit, de faire une analyse exacte, absolue, de chiffres de cette nature, et de découvrir précisément ce qu'a été le chiffre de la mortalité de cette population étrangère. Je pense que nous pouvons raisonnablement prétendre que de 1861 à 1871, il y a eu comparativement peu d'immigrants qui se sont établis au Canada. A cette époque, la manière de tenir les rapports de l'immigration consistait à considérer comme immigrants tous ceux qui venaient aux ports de Québec et de Montréal, en ne déduisant pas du tout ceux qui

venaient seulement *in transitu* et passaient tout droit. Tous ceux qui connaissent ce qu'était le Canada pendant ces dix années là savent bien qu'il y a eu alors fort peu d'immigration étrangère. Je pense que l'estimation que je fais est juste, et j'en appelle à tous ceux qui se sont tenus au courant des affaires pendant cette décade. Il suit donc que la population étrangère qui se trouvait dans le pays en 1871 était fortement composée de personnes âgées, et le chiffre de la mortalité dont a parlé l'honorable monsieur ne représente aucunement, d'après moi, la mortalité qui a eu lieu parmi la population des gens nés à l'étranger établie au Canada.

Si l'honorable monsieur veut examiner le recensement américain, s'il veut prendre l'immigration étrangère venue aux États-Unis de 1870 à 1880, et, suivant le procédé de raisonnement qu'il a adopté dans ce débat, s'il prend la population étrangère des États-Unis, à la fin de cette période et à la fin de la période précédente, il verra qu'il y avait aux États-Unis plus d'un million d'étrangers de moins qu'ils n'y aurait eu d'après le procédé appliqué par lui au Canada. Où que soit allé ce million dans les États-Unis, on ne peut certainement pas l'y trouver aujourd'hui ; et, vu l'existence de ce fait et vu surtout le fait que nombre de ceux qui composent cette population étrangère peuvent appartenir à la classe des voyageurs qui ne restent pas dans le pays, je pense que nous pouvons raisonnablement prétendre que la façon de raisonner de l'honorable monsieur n'était ni juste ni correcte. Je pense qu'il est inutile de parler davantage de l'immigration ou de la migration dont l'honorable monsieur a parlé. Aujourd'hui, heureusement, nous ne sommes pas dans la position où nous étions autrefois ; aujourd'hui, heureusement, nous avons notre propre Nord-Ouest, où ces immigrants peuvent se rendre ; ils ne sont plus obligés d'aller aux États-Unis. Plus que tout cela, les Américains eux-mêmes s'en vont dans le Nord-Ouest, simplement parce que c'est un pays plus neuf, et qu'on est porté à se rendre dans les pays plus neufs. Un courant de migration se dirige sur le Nord-Ouest. Si vous remontez la Saskatchewan jusqu'à Prince-Albert, vous verrez le long des bords de la rivière deux ou trois cents colons qui demeuraient autrefois au Manitoba. Si vous allez jusqu'à Edmonton, vous allez y trouver un nombre de colons qui ont fait leur premier établissement dans le voisinage de Prince-Albert ou du Manitoba, le courant gagnant toujours vers l'ouest. Mais depuis que cette région est ouverte, depuis que les Canadiens qui émigrent ont le moyen de trouver à s'établir dans leur propre pays au lieu d'aller aux États-Unis, j'ose croire que les rapports du recensement de la période décennale actuelle, seront bien différents de ceux du recensement de la dernière période décennale. Et ceci m'amène à parler de notre Nord-Ouest.

Je sais qu'on m'a accusé d'être hostile au Nord-Ouest, à cause d'une remarque que j'ai faite, l'autre jour, dans cette Chambre. On a partout travesti le sens de cette remarque, comme si j'étais un ennemi de cette région. Dieu merci, je n'ai pas besoin en ce moment d'affirmer la sympathie que je porte au Nord-Ouest et les vœux ardents que je forme pour sa prospérité. Pendant vingt ans, de la bouche et de la plume, en y mettant la part de capacité que Dieu m'a donnée, je me suis fait l'avocat sincère et enthousiaste du Nord-Ouest de ce Dominion, et je crois aussi fermement que je crois que je suis sur le parquet de cette Chambre, que l'avenir de ce pays dépend de son développement ; et sans ce développement, sans ce succès, l'avenir des vieilles provinces ne vaut guère la peine qu'on s'en occupe ; je veux dire si nous voulons les voir indépendantes et prospères. Notre population va se diriger vers l'ouest, et je dis que la prospérité de ces anciennes provinces dépend complètement — et je le dis à dessein, vu la position que nous occupons aujourd'hui sur ce continent — du développement du Nord-Ouest de notre pays. M. l'Orateur, je me suis servi, l'autre jour, d'une expression que je vais répéter : les plus grands ennemis du Nord-Ouest sont ceux qui essaient de persuader

aux colons qu'ils devraient se faire "nourrir à la cuiller" par les anciennes provinces. Tel est le sens juste et raisonnable de mon expression. Mais est-ce qu'il est question des colons ? Il me faudra pour le croire des témoignages autres que ceux que j'ai rencontrés. Les gens se sont rendus dans cette région du Nord-Ouest. On a trouvé des griefs,—si on peut les nommer griefs,—qui sont inhérents à la colonisation. Comme difficultés, elles ne sont rien comparées aux difficultés qu'ont eu à surmonter les colons des anciennes provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse; mais ce sont de ces choses qu'ils supportent et que, je crois, ils sont préparés à supporter avec courage, avec espoir d'obtenir avant longtemps des résultats qui feront d'eux des colons prospères. L'honorable monsieur a parlé des sympathies vives qu'il faut entretenir pour ceux des habitants du Nord-Ouest qui veulent faire redresser les torts dont ils ont à souffrir. Je me suis risqué à lui demander d'un côté à l'autre de la Chambre ce qu'étaient ces griefs; et il a eu la bonté d'en citer deux et seulement deux : d'abord les règlements et ensuite le monopole du chemin de fer. Quels sont les griefs au sujet des règlements concernant les terres ?

Est-ce que ces griefs sont plus forts que ceux qui sont survenus dans les Etats voisins, qui rivalisent avec nous dans les efforts que nous faisons pour entraîner la population dans notre Nord-Ouest ? Est-ce que le colon qui s'en va dans le Nord-Ouest canadien se trouve dans une position pire que celui qui s'en va dans le Dakota, le Minnesota, le Kansas, le Texas, ou dans n'importe lequel des Etats ou des Territoires de l'Union américaine ? Non; au contraire, les règlements concernant les terres sont infiniment plus libéraux dans le Nord-Ouest canadien qu'aux Etats-Unis.

Les règlements ont été changés, nous a-t-on dit. Lorsqu'ils étaient de ce côté-ci de la Chambre, les honorables messieurs de la gauche ont fréquemment changé les règlements. Une fois, ils ont fermé à la colonisation de grandes portions du Nord-Ouest, et les derniers règlements qu'ils ont faits avant d'abandonner le pouvoir consistaient à livrer ces terres à ceux qui voulaient prendre des *homesteads* et aux colons à raison de \$1 l'acre, mais avec l'entente qu'ils paieraient par la suite ce que le gouvernement pourrait considérer être la valeur des terres quand le chemin serait construit, et qu'on ferait l'évaluation de cette valeur. Telle était la condition des règlements concernant les terres lorsque les honorables messieurs de la gauche ont abandonné le pouvoir. Le gouvernement actuel a changé les règlements en deux ou trois occasions, et chaque fois, les changements ont été faits pour le mieux; jusqu'à ce jour ils ont été aussi supérieurs à ceux qui étaient en vigueur sous l'ancien gouvernement, que des règlements peuvent être supérieurs à d'autres. On nous dit que des réserves ont été faites dans le Nord-Ouest; qu'il y a eu de grandes réserves dans le Manitoba méridional et qu'on a mis à part la zone d'un mille le long de la ligne du chemin de fer. Quant à la réserve de la zone d'un mille, cela ne pouvait certainement pas causer un tort sérieux aux colons qui allaient s'y établir. Il y avait une raison pour justifier cette réserve. On était généralement disposé à spéculer considérablement sur les parties de terrains à choisir comme emplacements de villes et de villages dans le Nord-Ouest. A chaque endroit choisi pour y établir une station, les gens croyaient qu'une ville allait y surgir. La même chose arrivera et l'on éprouvera les mêmes déceptions qu'en 1855 et 56, alors qu'on était à construire le Grand-Tronc et qu'on trouvait dans tous les hôtels des plans de villes, et alors que les gens se proposaient de faire fortune en achetant des lopins de terre aux stations du chemin de fer.

Il y a eu alors un terrible réveil; et le réveil dans nos villages et nos villes du Nord-Ouest a aussi eu un caractère bien sérieux; et je crois que pour quelques-uns il y aura à l'avenir de grandes déceptions encore; mais il n'était pas à désirer que les gens fussent portés à prendre des morceaux

M. WHITE (Cardwell)

de terre dans la zone d'un mille et entretenir l'espoir d'avoir des stations sur leurs terres et d'en faire des emplacements de villes. Du moment que les stations ont été fixées le long de la ligne, la difficulté a disparu, et la zone d'un mille a été livrée à la colonisation; et aujourd'hui les colons peuvent se rendre dans le Nord-Ouest et dans toutes ses parties, sur les réserves du chemin de fer, sur les sections marquées de nombres pairs dans les concessions faites à la compagnie de colonisation; dans tout le Nord-Ouest la terre est livrée aux établissements de *homesteads* et à la préemption, et non pas comme aux Etats-Unis, aux *homesteads* seuls ou à la préemption seule.

Chacun peut prendre un *homestead* de 160 acres en payant un honoraire de \$10, pendant qu'aux Etats-Unis, il a à payer un honoraire qui va de \$15 à \$28, selon les terres qu'il s'adonne à avoir. De plus, dans le Nord-Ouest, le colon peut prendre un titre de préemption de 160 acres le long de son *homestead*, et il peut immédiatement se trouver en possession de 320 acres de bonne terre sur lesquelles il peut s'établir avec sa famille. Où sont les griefs qui naissent de ces règlements concernant les terres ? Est-ce qu'on se plaint qu'un homme peut s'y rendre et obtenir 160 acres pour rien et 160 autres acres pour une somme comparative nominale ? Non; les règlements que nous avons aujourd'hui concernant les terres ne produisent aucun mal. Ce qu'il faut dans ce pays, et ce que, je l'espère, nous aurons en tout temps, ce sont des fonctionnaires polis, bienveillants, qui reconnaîtront, lorsque les immigrants se rendront en ces lieux, qu'il n'y a rien dont ces derniers aient tant besoin qu'une bonne poignée de main et un "Dieu vous bénisse !"

Quelquefois, un *officialisme* froid a pour effet de repousser les immigrants et les colons, et tout fonctionnaire qui peut s'en rendre coupable dans le Nord-Ouest devrait être puni par une destitution immédiate, quelle que puisse être la valeur de ses services. Tel sera, je le crois, le programme suivi en rapport avec les lois libérales relatives aux terres qui sont aujourd'hui en vigueur dans ce pays, et je suis tenu de dire que je crois qu'il n'y a pas de tels griefs comme ceux dont on parle, mais on nous dit qu'il y a plainte au sujet du monopole du chemin de fer. Est-ce un mal qu'une contrée comme celle-là, qui vient d'être colonisée, qui est à se coloniser ait déjà environ 1,200 milles de chemin de fer qui la traversent sans que cela ait coûté un seul sou aux gens qui l'habitent ? Est-ce là le grief dont les honorables messieurs de la gauche se plaignent ? On nous dit que n'était cet article qui consacre le monopole, on aurait vu des lignes indépendantes dans ce pays et qu'on y aurait vu la concurrence qu'on prétend désirer. M. l'Orateur, un habitant très avisé de ce pays, un ingénieur pratique, dont le nom est bien connu d'un très grand nombre de gens, et qui, j'ose le dire, est bien connu de tous les honorables membres de cette Chambre,—je veux parler de M. Thomas Keefer—a dit un jour que le plus long voyage en chemin de fer qu'un homme pouvait faire, c'est celui qui part de l'octroi de la charte et qui va jusqu'au matériel de roulement. Le simple fait de donner le pouvoir de construire un chemin de fer, le simple octroi d'une charte, ne construit pas une voie ferrée. Ces colons du Nord-Ouest, ou plutôt ceux qui essaient de parler en leur nom, prétendent croire que le chemin de fer *Northern Pacific* aurait construit des routes ferrées dans cette contrée. Cette bulle de savon est déjà crevée. Cette voie a assez en ce moment de prendre soin d'elle-même sans construire des embranchements dans notre pays ou dans celui où elle se trouve. Nous avons eu deux ou trois compagnies de chemins de fer; que dis-je ? nous avons eu plusieurs compagnies de chemin de fer munies de chartes, et quel a été le résultat ? Il n'y a pas dans ce pays même de difficulté au sujet de la concurrence. N'importe qui peut obtenir une charte du Parlement,—je pense parfois qu'on peut les avoir trop facilement—qui vient ici et propose de construire un chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'à un point quelconque du

pays, excepté à travers cette zone de quinze milles de profondeur. On a obtenu diverses chartes, et combien a-t-on construit de chemins de fer ?

Le chemin de fer du Sud-Ouest a été construit en partie, et je crois que sans la conduite qu'ont tenu les agitateurs du pays, lesquels, je crois, sont plus occupés de leur politique que de leur pays—sans l'effet qu'a produit leur agitation, sans les nouvelles répandues au dehors qu'il y a du mécontentement dans le pays, qu'on est presque disposé à la sécession et à la révolte, je crois qu'aujourd'hui on aurait complété des arrangements relatifs à la construction, dans le cours de cette saison, de 112 milles du chemin de fer du Sud-Ouest. Espérons qu'ils seront construits de façon ou d'autre. Puis, prenons le chemin de fer du Nord-Ouest depuis le Portage-la-Prairie en gagnant vers l'ouest, sur l'ancienne route qui gagnait Prince-Albert. Quelle est la situation de ce chemin ? on en a construit quelques milles ; cette construction a produit de bons résultats, et aujourd'hui les promoteurs du projet sont en Angleterre à s'efforcer d'obtenir des capitaux pour le compléter. Et de quel œil les voit-on ? La nouvelle dit que les ennemis du Nord-Ouest, ceux qui font l'agitation des soi-disants colons qui ont des griefs, ont si bien agi sur l'esprit anglais que partout où ces promoteurs s'adressent pour avoir de l'argent sur ce chemin, on leur répond en leur parlant de cette agitation. Il n'y a pas de difficultés pour construire des chemins de fer à travers le Nord-Ouest ; et pour ce qui est de l'article du monopole, les honorables messieurs savent que ça été la politique des deux partis dans ce pays de construire le chemin de fer du Pacifique et de garder le territoire de façon à ce que le trafic du Nord-Ouest eut au moins une chance raisonnable de venir sur nos propres lignes et en passant par nos propres voies de communication.

Telle a été la politique des deux partis. La charte du chemin de fer du Pacifique canadien n'affecte pas du tout le vieux Manitoba. Elle n'a rien à faire avec le vieux Manitoba. Il n'y a pas d'entente secrète avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour que les chartes de chemins de fer soient désavouées en dedans des anciennes frontières du Manitoba ; et quant à la partie de la province comprise dans les nouvelles frontières, si l'article s'y applique, c'est grâce à l'action faite délibérément par la législature du Manitoba, qui a promulgué un acte sanctionnant la chose.

On nous a dit sur le parquet de la Chambre une chose qui, je crois, sera faite : c'est qu'avec ce chemin de fer construit au nord du lac Supérieur, les intérêts du pays par rapport au commerce du grand Nord-Ouest ainsi que les intérêts du chemin de fer du Pacifique canadien, l'exercice du pouvoir de désaveu va devenir inutile ; au contraire, quand ce chemin sera construit à travers cette section du pays, la compagnie aura pour objet de s'assurer le trafic des États de l'Ouest sur sa ligne au nord du lac Supérieur, en descendant à Montréal et à Québec, et de Québec aux ports des provinces maritimes.

Telle sera sa manière d'agir au lieu de couper les communications avec les États américains. Et à quoi se monte le monopole ? A moins qu'on ne démontre qu'il en est résulté un véritable dommage pour le Nord-Ouest et ses habitants, il est parfaitement oiseux d'en parler. En examinant la question des taux de transport pour le fret, je trouve—et je le dis en m'appuyant sur des données que j'ai lieu de croire exactes—que durant l'automne dernier on a payé pour le grain aux cultivateurs qui habitent le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique dans le Nord-Ouest, un prix plus élevé que celui accordé aux États-Unis, dans des conditions correspondantes, aux gens qui habitent les parties adjacentes à la ligne du chemin de fer *Northern Pacific*. Maintenant, quels sont comparativement les taux de ces deux chemins de fer, qui sont des chemins qui se ressemblent, tous deux faisant le transport du grain de l'Ouest à l'Est ?

88

De Winnipeg à Port-Arthur, sur le chemin de fer du Pacifique, le taux est de 28 cents par 100 livres ; de Genève à Saint-Paul, même distance, sur le chemin de fer "Northern Pacific," il est de 33 cents ; du Manitoba à Landing, 539 milles, il est de 30 cents ; de Eagle's-Nest à Saint-Paul, sur le "Northern Pacific," même distance, il est de 48 cents. De Brandon à Landing, sur le chemin de fer du Pacifique canadien, 568, le taux est de 33 cents ; de Taylor à Saint-Paul, même distance, sur le "Northern Pacific," le taux est de 64 cents. De Broadview au Landing, 699 milles, le taux est de 37½ cents ; de Glendine à Saint-Paul, sur le "Northern Pacific," 690, le taux est de 80 cents. De Régina au Landing, sur le chemin de fer du Pacifique canadien, 792 milles, le taux est de 40 cents ; de Saint-Martin à Saint-Paul, 790 milles, le taux est de 90 cents. De Calgary au Landing, distance de 1,275 milles, le taux est de 63 cents, et sur la même distance sur le "Northern Pacific," le taux est de \$1.40. De sorte que les taux que l'on a pour les parcours les plus longs sur le "Northern Pacific," sont en réalité double de ceux qu'on a sur le chemin de fer du Pacifique canadien. Telle est la condition des taux de fret sur ces deux chemins, dont l'un traverse le territoire américain et l'autre le territoire canadien. Il n'y a pas le moindre doute que la question du transport est la grande question pour le Nord-Ouest—la vraie question importante, celle qui domine toutes les autres. La question qui provoque l'attention de tout homme qui se rend dans ce pays, c'est de savoir s'il peut s'assurer pour son grain un prix qui le mettra en état de faire de la culture profitable, et la réponse à cette question se trouve dans le prix qu'il lui faudra payer pour arriver au marché. Hier soir, j'ai pris la liberté de télégraphier à M. Van Horne pour connaître les prix qui vont être exigés pour le transport du blé depuis Winnipeg jusqu'à Montréal, pendant la saison prochaine, et quelle est sa réponse ?

Je vais la lire à la Chambre :—

A l'ouverture de la navigation, le prix pour le transport du blé par chemin de fer jusqu'à Port-Arthur, sur le lac, depuis cet endroit jusqu'à Algoma, et en chemin de fer depuis cet endroit jusqu'à Montréal, sera de 28 cents le boisseau, en y comprenant les frais de l'élevateur, mais par le chemin de fer jusqu'à Port-Arthur et de là par eau jusqu'à Montréal, ce sera environ 25 cents le boisseau.

W. C. VAN HORNE.

J'ose dire qu'après avoir établi le fait que par ce chemin on peut prendre le blé du Manitoba à Winnipeg et l'amener à Montréal à raison de 25 cents le boisseau, et si on se souvient que, rendu à Montréal, ce blé vaut dix cents de plus par boisseau que le blé de la province d'Ontario, ce qui, à proprement parler, rend le coût du transport de 10 cents moins dispendieux par boisseau, on a complètement disposé de la question du monopole.

La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est presque aussi intéressée que le pays même au développement de la contrée. Le succès de son entreprise dépend entièrement de la manière dont elle peut mettre des colons dans le pays. Qu'avons-nous vu l'automne dernier, lorsqu'il a été question des histoires concernant le blé gelé dans cette région et concernant le fait qu'en quelques endroits il y avait réellement du blé de gelé ? Quand les colons se sont adressés aux gérants du chemin de fer du Pacifique canadien et leur ont soumis la chose, ils les ont trouvés prêts à faire droit à leurs demandes immédiatement, et pour ce blé gelé on a fait immédiatement une énorme réduction sur le prix de transport, afin de donner autant que possible compensation aux colons pour le dommage causé par cet événement imprévu et presque sans précédent.

Il n'y a pas, monsieur l'Orateur, le moindre motif de plainte au sujet des facilités fournies à ce pays si on le compare à n'importe quelle autre partie du nord du continent américain ; et j'ose dire—et je suis sûr que ceux qui, en dehors de cette enceinte, par leurs sympathies de parti ou leurs désirs de partisans, conviendront avec moi—qu'il n'y a aujourd'hui aucune partie du continent américain, occupant

une position analogue à celle des Territoires du Nord-Ouest qui ait à sa disposition les mêmes facilités et fournies à des taux comparativement si peu élevés. Ces gens disent qu'il leur faut des embranchements, et j'espère qu'ils les obtiendront. S'ils veulent donner aux capitalistes le temps de prendre confiance dans le pays, s'ils veulent seulement se retenir, et si les honorables messieurs qui, dans cette Chambre, se servent pour leur propre avantage, de l'agitation temporaire qui se fait dans cette contrée, veulent seulement se retenir—s'ils ne veulent pas créer partout l'impression dans l'esprit des capitalistes, que ce pays n'est pas un pays sûr pour faire des placements de capitaux, parce qu'il est exposé à des troubles politiques et à des changements politiques; s'ils veulent seulement éviter cela, j'ose dire qu'on aura l'argent pour construire ces embranchements, et qu'avant dix ans, la population du Nord-Ouest, dans toutes ses parties, verra qu'en vérité elle habite des biens excellents et qu'elle a véritablement reçu un bel héritage.

M. l'Orateur, l'honorable député n'a pas parlé d'autres griefs exposés par la population. Il n'a pas parlé du projet de chemin de fer de la Baie-d'Hudson, qu'on voulait construire immédiatement aux frais du public—pratiquement aux frais du public—car je crois qu'on est à demander au gouvernement local de garantir les bons de ce chemin de fer. J'espère sincèrement que le chemin de la Baie-d'Hudson réussira. C'est une question commerciale, entièrement commerciale. Nulle construction, faite par cette Chambre, d'un chemin de fer qui irait à la baie d'Hudson ne fera réussir le chemin de la Baie-d'Hudson, si on ne convainc pas les marchands, les armateurs et les entrepreneurs que c'est une route sûre pour les vaisseaux. Mais je suis certain que la population du Nord-Ouest sera heureuse de voir qu'on a annoncé l'autre jour, dans les journaux, le programme du gouvernement quant à ce projet. En cela comme en toute chose, le parti conservateur est le pionnier des travaux qui se font pour faire progresser le Nord-Ouest. Je suis sûr que la population du Nord-Ouest a été heureuse d'apprendre que c'est l'intention du gouvernement de faire faire, cette année, une étude complète des moyens à prendre pour exécuter ces travaux du chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Je ne crains pas, citoyen des anciennes provinces, habitant de Montréal, les résultats, quels qu'ils soient, de l'ouverture de ce chemin pour les provinces de l'est. Non, M. l'Orateur, plus vous développez le Nord-Ouest au moyen de routes additionnelles, plus vous développez sa valeur comme facteur dans le progrès de tout le pays, si vous pouvez assurer à la population qui habite ces endroits le moyen de faire sortir le grain du Nord-Ouest par la route de la baie d'Hudson, et de cet endroit jusqu'à Liverpool, par une ligne plus courte que la route de Montréal, et si le résultat consiste en une forte augmentation du commerce et de la population du pays, je dis que ce sera à l'avantage de toutes les parties du Dominion; et nous pouvons raisonnablement prévoir une concurrence plus active pour obtenir le trafic du Nord-Ouest de la part des anciennes routes aussitôt que les nouvelles seront ouvertes.

Tout ce qu'il nous faut c'est que le peuple soit fidèle au pays. Il est extraordinaire que des gens puissent s'imaginer que par un seul coup de plume, ce pays peut être converti en un immense grillage de chemins de fer. On a déjà accompli des merveilles à ce sujet. Aucune partie de ce continent n'a été témoin de prodiges semblables; et si les honorables messieurs veulent donner à ce pays la moindre chance, s'ils peuvent mettre une fois de côté le parti pour ne penser qu'au pays, s'ils veulent permettre aux capitalistes d'avoir confiance dans cette vaste contrée, je ne crains pas de dire qu'avant cinq ans tout sujet de plainte sera disparu du Manitoba, parce que l'expérience de ces cinq années, et les résultats qui en découleront, seront tels que jusqu'à l'ombre de ce qu'on regarde aujourd'hui comme des griefs aura passé, et le pays sera dans cet état de prospérité que tout habitant du Canada désire pour lui.

M. WHITE (Cardwell)

M. PATERSON (Brant): L'honorable député qui vient de reprendre son siège a commencé son discours par une attaque assez violente contre l'honorable député de Huron-Ouest (sir Richard Cartwright). Il a été assez bon de nous informer qu'il était un peu incertain, vendredi soir, de savoir s'il ne ferait pas mieux de répondre immédiatement aux arguments de l'honorable député. Si j'en juge par la longueur du temps qu'il nous a tenus ce soir à l'écouter—je ne dirai pas, à nous ennuyer—je crois que la Chambre admettra avec moi qu'il a bien fait de remettre cette tâche pour une occasion où il aurait plus de temps. Le discours de l'honorable député avait un certain ton agressif, et il a dit des choses qu'il aurait mieux fait de ne pas dire, des choses qui, si elles devaient être dites, auraient été mieux dites par un autre.

Il y a un proverbe qui dit que lorsqu'on habite une maison de verre il ne faut pas lancer de pierres; et lorsqu'il a fait remarquer que l'honorable député de Huron-Sud avait été défait lors des dernières élections générales, en niant ce qui était vrai et ce qu'il savait être la vérité, c'est-à-dire qu'on lui avait enlevé son siège au parlement en vertu d'une loi, je n'ai pu m'empêcher de penser que ces paroles auraient été beaucoup plus à leur place dans la bouche d'un autre.

Comme l'honorable député de Cardwell le sait très bien, l'honorable député de Huron-Sud a été choisi unanimement par le parti réformiste comme candidat dans Huron-Centre. Le choix unanime du parti dans cette division signifie l'élection du candidat; et lorsque les honorables messieurs de l'autre côté ont introduit leur bill connu dans le pays sous le nom de Gerrymandering, on sut que cette division électorale avait été complètement rayée de l'existence; les élections nous prirent par surprise; nous n'avions pas eu le temps de faire des préparatifs, et l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) se risqua à faire la lutte dans une division qui était entre les mains de l'ennemi depuis des années et des années, et que l'ennemi venait encore de fortifier à l'aide de ce bill de remaniement.

Mon honorable ami fut défait et la Chambre fut privée de ses utiles services pendant une session. L'honorable député de Cardwell (M. White) dit que nous avons été obligés de faire une vacance dans une division électorale afin de procurer un siège à l'honorable député.

Cela est vrai, mais ce n'est pas la première fois qu'un député de cette Chambre est défait. Si je me rappelle bien le grand chef de l'honorable député, le chef du gouvernement, a été défait plus d'une fois—ou au moins une fois—et il fallut aller bien loin pour lui trouver un comté, mais on lui en trouva un.

Ensuite il y a mon honorable ami le ministre des travaux publics qui, je crois, possède la confiance de ses partisans de la province de Québec. Le sort des batailles lui a été contraire dans une occasion, sinon plus, et lui aussi a dû se chercher un autre comté. Et qu'est-il arrivé à un autre honorable monsieur, aussi distingué, dans sa propre estime, que les deux autres dont je viens de parler?

Que dire de la manière dont il cherchait une division électorale chaque fois qu'il voulait avoir un siège dans cette Chambre? Que dire de l'honorable député de Cardwell (M. White), qui parle si dédaigneusement de l'honorable député d'Huron-Sud, qui ne pouvait pas trouver un siège?

Si je ne me trompe pas, l'honorable député de Cardwell a tenté la fortune dans Wentworth-Sud, dans une circonstance. Je crois que c'est sa première tentative. La population de cet endroit l'aimait bien, mais pas assez pour en vouloir pour représentant; alors il fut obligé de regarder autour de lui et de chercher une autre division qui lui serait plus favorable. Je n'en suis pas certain, mais je crois que sa seconde tentative fut à Prescott. Si je m'en souviens bien, le comté, encore cette fois, lui préféra un autre. Si je ne me trompe pas, l'honorable monsieur fut aussi candidat dans sa propre ville, Montréal. Il a trouvé à redire sur la conduite de l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright),

qui ne s'est pas présenté à Lennox, où il était connu, et il a ajouté que le fait de s'être enfui de Lennox, est un indice qu'il y avait quelque chose de louche. Mais nous savons que lorsque l'honorable député de Cardwell se présenta chez lui, on n'en voulut pas. Est-ce que je me trompe en disant qu'il tenta la fortune une seconde fois, sans plus de succès ? Il est vrai qu'après des années de tentatives, d'efforts et d'échecs on lui trouva un siège, grâce à la sollicitude du chef du gouvernement, dans une division où les *Tories* sont réunis si gentiment et sont si compactes, qu'il est impossible pour un partisan du gouvernement d'être défait. Là encore on voit que l'honorable député n'aurait pas dû trouver mal que l'honorable député de Huron-Sud allât se faire élire dans un endroit où il n'était pas connu ; parce que je crois que l'honorable monsieur était aussi étranger pour les électeurs de Cardwell. Il fut obligé de leur apporter des lettres de recommandations de la part du chef du gouvernement, et c'est dû autant à cette autorisation du chef, qu'à ses capacités, qui sont très grandes, je l'admets, s'il est aujourd'hui député de ce comté. Je ne conteste pas ses droits à être ici. Je me serais abstenu de faire ces remarques si l'honorable député n'avait pas entrepris de faire sur le compte de l'honorable député de Huron-Sud, des allusions peu généreuses.

Lorsqu'il s'agit de représenter dans cette Chambre une population libre et intelligente, il n'appartient à personne d'être trop sévère en attaquant ceux qui n'ont pu remporter leur élection. Moi-même, dans une sphère plus humble, j'ai pu entretenir à un moindre degré ce sentiment d'égoïsme qui semble avoir envahi si complètement l'honorable député ; j'ai cru qu'il était impossible de me battre dans mon comté, mais je peux lui assurer que grâce à la dernière législation, ma dernière élection a été vivement contestée, et je crois que je n'ai pas assez d'importance, pour que quelqu'un, si j'étais défait, se chargeât de me trouver un siège, comme on a fait pour l'honorable député de Cardwell, après qu'il eût été rejeté par quatre divisions électorales. L'honorable député a été assez bon pour faire une admission à laquelle nous souscrivons tous. Cette admission est quelque chose de nouveau de sa part ; il a dit qu'aucune politique ne pouvait protéger un pays de la surproduction ou le défendre contre la dépression. Comment le fut-elle tombé ! Comme les temps sont changés. Mais après avoir fait cette admission l'honorable monsieur a consacré tous ses efforts à prouver qu'il n'y avait pas de dépression dans le pays. Son langage diffère de celui du ministre des finances, qui, en homme consciencieux, sait qu'une dépression existe dans le pays ; il se sentait, il était lui-même sous le coup d'une dépression, ainsi que le pays ; il sentait que toutes les promesses qu'il avait faites, toutes les déclarations au sujet de ce qu'il devait faire, ne s'étaient pas accomplies. Il sentait qu'il avait prétendu exercer des pouvoirs qui n'appartiennent qu'à une puissance supérieure à la sienne ou à celle d'aucune association de députés dans cette Chambre ; il se rappelait avoir promis certain résultat au peuple s'il le ramenait au pouvoir lui et ses amis ; que l'ouvrage abonderait et que les salaires seraient élevés, que les prix des produits de fermes augmenteraient, et que tous seraient heureux et prospères.

Il ne se sent pas aussi bien aujourd'hui, et l'honorable député de Huron (M. Farrow), qui m'interrompt, ne se sent pas très heureux lui-même. Je peux dire à l'honorable député que lorsque le ministre des finances a prononcé son discours, il l'a prononcé comme un homme qui s'aperçoit, que pour certaines circonstances ou pour d'autres, mais des circonstances en dehors de son contrôle, les œufs cette année étaient plus petits que les années précédentes, et je dirai de plus à l'honorable député que tant qu'il n'aura pas décidé le ministre des finances à agiter sa baguette de nouveau et remis les œufs à leur grosseur primitive, que tant qu'il ne nous procurera pas des récoltes plus abondantes et des prix plus élevés, il y aura du malaise et nous ne jouirons

pas de ce bonheur parfait qui nous a été promis. L'honorable député a eu l'obligeance de dire que bien que le ministre des finances eût laissé entendre qu'il y avait une dépression dans le pays, pour lui, il ne croyait pas qu'elle existât réellement ; j'attire l'attention des honorables députés sur le plan adopté en plusieurs occasions par l'honorable député de Montréal—je lui demande pardon, je n'ai pas dit Montréal intentionnellement, mais puisque je l'ai dit, je vous demande pardon M. l'Orateur, ainsi qu'à l'honorable député si j'ai fait cette erreur—mais je demande aux honorables députés de cette Chambre si je n'étais pas excusable de le faire. Est-ce que l'honorable député ne commence pas toujours ses discours par ces mots : Quels sont les intérêts de Montréal ? Quels sont les intérêts du port de Montréal et des marchands de Montréal ? A-t-il jamais élevé la voix en faveur de Cardwell ? A-t-il jamais parlé de ses intérêts. Il n'est pas étonnant que je sois tombé dans cette erreur de le considérer comme un des députés de Montréal.

Il a fait cela à plusieurs reprises, mais jamais aussi délibérément qu'en cette occasion. Lui, le représentant d'une division électorale d'Ontario, le représentant du peuple, lui qui est ici pour parler sur des questions d'Etat, pour faire valoir les meilleurs intérêts de la majorité de toute la population du Canada, s'est fait agent d'annonces, et il fait de la réclame à certains marchands de Montréal qui lui adressent des lettres. Je ne m'étonne pas que l'honorable député puisse obtenir des lettres de ces marchands de Montréal quand il leur dit : Je désire avoir ces lettres pour les lire dans la Chambre du parlement, et après qu'elles auront été lues, elles iront dans les *Débats* et par aventure, elles pourront aussi être publiées dans ce journal à grande circulation, la *Gazette de Montréal* ; votre commerce sera ainsi annoncé à grand renfort de réclame et il en résultera beaucoup de bien. Comment pouvons-nous supposer que ces marchands lui diront que leur commerce est en compte, et qu'ils s'attendent à des embarras financiers pour la semaine suivante. On peut se faire une idée de la valeur de tels témoignages. Dans cette affaire nous n'avons besoin du témoignage d'aucun marchand de Montréal, ni le témoignage d'une douzaine de marchands de Montréal. Nous serions heureux d'apprendre leur état de prospérité privément et par les moyens ordinaires, mais les entendre annoncer publiquement dans cette Chambre, comme une preuve positive de la prospérité du pays, parce que ces messieurs disent qu'après tout leurs affaires ne vont pas trop mal, c'est là, je crois, quelque chose qui ressemble beaucoup à une insulte à l'intelligence des membres de cette Chambre.

L'honorable député prétend que l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) avait fait fausse route en critiquant les recettes et les dépenses du gouvernement ; qu'il avait dit des choses qu'il n'aurait pas dû dire ; il entre ensuite dans les détails, nous donne des chiffres, choisit les années qui lui conviennent, et nous demande d'accepter le tout.

Mais, une chose remarquable, c'est qu'il n'a pas, si je me rappelle, attaqué la véracité d'un seul des chiffres donnés par l'honorable député de Huron-Sud au sujet des recettes et des dépenses du gouvernement. Il a essayé de choisir une année ici et une année là, à l'interpréter d'une manière puis d'une autre, mais quant à nier, discuter ou corriger les calculs, les chiffres de l'honorable député de Huron-Sud, je ne vois pas qu'il ait tenté de le faire, bien qu'il ait eu plusieurs jours pour se préparer. Que valent les chiffres que l'honorable député nous donne lui-même ? Il dit qu'il y a des recettes qui nous viennent d'autres sources que la douane et l'accise.

Pendant que les dépenses sont augmentées sur les chemins de fer, les bureaux de poste, les canaux, les recettes provenant de ces sources sont aussi augmentées, et alors, d'après l'honorable monsieur, il est absurde de dire que toutes ces recettes font voir la pesanteur du fardeau que le peuple a à porter. Mais prétendra-t-il que les recettes de

la douane et de l'accise ne montrent pas, ne déterminent pas la somme des taxes qui pèsent sur le peuple? Et s'il va de ce côté il s'apercevra que ce fardeau a été en 1883 de \$10,000,000 plus lourd qu'en 1879; et puis cette somme a été retirée du public et puisqu'elle a été payée par le public, je maintiens que ce fardeau a été porté par le public. Quant à savoir s'il est en état de le porter ou non, c'est une autre question à considérer.

Il est bien vrai qu'ils ont payé, puisque l'argent est sorti de leurs goussets pour aller dans le Trésor. Je désire démontrer un ou deux points au sujet de cette dépense, car je n'entreprendrai pas de suivre l'honorable député à travers un amoncellement de chiffres, mais, pour vous rafraîchir la mémoire, M. l'Orateur, je rappellerai quelques faits. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Huron-Sud, au commencement de la Confédération, les dépenses étaient de \$13,000,000; après sept années d'administration conservatrice, les dépenses étaient montées à \$23,000,000. Je suis prêt à admettre ici, et ce n'est que juste, que d'autres provinces ont été admises dans la Confédération, que le gouvernement a assumé les dettes des provinces, et qu'il y a eu plusieurs autres causes qui ont contribué à ce résultat, mais malgré tout il n'en reste pas moins vrai que nos dépenses sont augmentées de \$13,000,000 à \$23,000,000. Alors le parti de la réforme arriva au pouvoir et gouverna pendant cinq ans. Comme pendant les sept années précédentes, le coût du service public continua à augmenter, il fallait que les choses se fassent et nos amis ont fait face à tout, pendant qu'ils étaient au pouvoir, non pas à l'aide d'une dépense additionnelle de \$10,000,000 pour les cinq ans, mais d'un peu plus de \$1,000,000; et lorsqu'ils descendirent du pouvoir, ils remirent à leurs successeurs un pays dont les affaires étaient administrées, si on laisse de côté le fond d'amortissement de la dette publique, avec une dépense presque égalée par le revenu.

Ils ont laissé le pays dans cet état, et après cinq ans de l'administration actuelle, nous éprouvons que les dépenses sont augmentées de \$24,000,000 et un peu plus, où elles étaient, jusqu'à ce qu'elles soient cette année, probablement \$31,000,000. Voilà leur dossier. Grâce aux efforts de l'honorable député et du ministre des finances pour jeter de la poudre aux yeux, on est peut-être sous l'impression que l'augmentation des dépenses provient des travaux publics, mais cette cause a existé sous les deux administrations.

Pour les fins de la comparaison, ces chiffres sont bons; et ils sont tels que je viens de vous les donner. Je désire attirer l'attention sur ce point, qui est très important au point de vue des dépenses du pays. Notre population augmente, je crois, à raison de 2 pour 100 par année. Il ne serait que légitime d'espérer que nos dépenses n'augmentent que dans la même proportion que notre population. Si elles n'augmentaient pas plus vite, je ne crois pas qu'on pût s'alarmer; si elles n'avaient augmenté que dans cette proportion, l'honorable monsieur ne serait pas à blâmer pour avoir porté les dépenses publiques à quelque chose comme \$27,000,000. C'est à peu près le chiffre auquel elles devraient être. Au lieu de cela, nous voyons qu'elles sont de \$31,000,000, \$4,000,000 de plus que nous prétendons qu'elles devraient être. La Chambre sait, les hommes d'affaires intelligents savent, que si un particulier qui vit sur un pied de \$1,000 par année, porte tout à coup ses dépenses à \$1,400 par année, à moins que ses revenus ne soient augmentés, il se trouvera nécessairement en mauvaises affaires; il en est ainsi pour une nation; \$4,000,000 de dépenses, si elles sont établies, et ne peuvent pas être réduites—et les dépenses d'une nation sont comme celles des particuliers, il est très difficile de les retrancher une fois qu'elles ont été établies—\$4,000,000 de dépenses additionnelles imposées au pays, représentent un capital de combien?

Cela représente, à 4 pour 100, un capital de \$100,000,000, et voilà où nous en sommes sous l'administration des honorables messieurs de l'autre côté. Prenez, si vous le voulez,

M. PATERSON (Brant).

les détails de leurs dépenses. Prenez les articles sujets à contrôle. Prenez le coût du gouvernement civil, dont ils ont trouvé tant à redire sous l'administration Mackenzie, parce qu'il était un peu augmenté. Que voyons-nous? Dans presque tous les départements, dans tous, je crois, nous trouvons une augmentation.

Prenez la question de l'émigration; là vous voyez une effrayante addition au fardeau que le peuple a à porter. Je dois faire remarquer que s'il y a une dépense contre laquelle le peuple a droit de s'élever, c'est au sujet de l'émigration, parce que lorsqu'on demanda à la Chambre de voter cette immense somme d'argent et cet immense nombre d'acres de terre que nous avons accordés au chemin de fer canadien de Pacifique, une des principales raisons qu'on faisait valoir pour nous induire à voter, c'est que cette compagnie deviendrait un tel agent d'émigration qu'elle peuplerait le Nord-Ouest, et enlèverait de nos épaules le lourd fardeau des dépenses au sujet de l'émigration.

Je me rappelle les paroles de l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), qui disait que des millions nous seraient épargnés par ce moyen. Je me rappelle les paroles du discours du trône, qui disait que nous devions nous hâter de passer le contrat, parce que, jusqu'à ce moment, la compagnie ne pouvait rien entreprendre de systématique pour nous amener cette émigration.

Je me rappelle les paroles de l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty,) en proposant l'adresse, lorsqu'il parlait de cela comme un des grands avantages de l'entreprise. Je me rappelle des paroles de l'honorable premier ministre, disant qu'il fallait donner au bill notre attention immédiate et ininterrompue, afin de mettre le syndicat en état d'atteindre ce but le plus tôt possible. Et après tout ce qui a été fait, quels sont les faits au sujet des dépenses pour l'immigration?

En 1879-80, on nous demanda de voter \$183,204. Alors c'était un marché conclu, mais l'année suivante, cette somme fut-elle réduite? Non; on nous demanda de voter \$250,812, ou \$67,608 de plus. L'année après on fit voter \$437,734, une augmentation de \$254,530. Pour l'année suivante, on nous a demandé dans les estimations budgétaires \$520,221, une augmentation de \$37,017. Et dans les estimations qui sont actuellement devant nous, pour 1884-85, on nous demande sans surveiller \$526,375, ou une augmentation de \$343,171, en plus de ce que nous avons voté en 1879-80.

Où sont les promesses des honorables messieurs de l'autre côté? Que fait le syndicat dans cette affaire? Où est notre compensation? Où est la valeur des millions que nous avons dépensés pour amener des émigrants dans le pays, ou pour les induire à venir? Et les émigrants que nous avons amenés, sont-ils encore ici? Depuis quelques jours nous avons devant nous des requêtes ayant des verges de long, portant des centaines de signatures, venant des ouvriers de toutes les villes et villages du pays, sachant de quoi ils parlent, et qui nous disent qu'il n'y a plus de place ici pour de nouveaux émigrants. Les artisans du Canada disent: "Si vous les amenez ici, vous les amenez seulement pour qu'ils trouvent en arrivant qu'il n'y a rien à faire pour eux dans les branches d'industries qu'ils connaissent, et il faut nécessairement qu'ils passent de l'autre côté ou déplacent un nombre égal de nos propres ouvriers.

C'est ainsi qu'on continuera à grossir cet exode qui, il me fait peine de le dire, malgré les efforts laborieux de l'honorable député de Cardwell pour prouver le contraire, atteint dans notre pays des proportions que tous les honorables députés de ce côté déplorent autant que les députés de l'autre côté de la Chambre. Il est temps que toute cette question soit passée en revue; il est temps que nous nous demandions si la politique que nous suivons est sage. Si nous amenions des émigrants des vieux pays pour peupler notre Nord-Ouest, ce ne serait pas si mal; mais, d'après les chiffres donnés par l'honorable ministre des chemins de fer,

nous ne trouvons pas d'augmentation suffisante pour justifier les dépenses que nous avons faites dans ce sens.

Maintenant, M. l'Orateur, j'aimerais à demander aux honorables messieurs ce qu'ils pensent au sujet de la question des surplus. Un surplus considérable est-il une bonne ou une mauvaise chose? L'an dernier, quand on annonça un surplus de \$8,000,000, il y eut de grands applaudissements et de bruyantes acclamations sur les sièges en arrière de l'honorable ministre des finances. Cette année, il annonce que le surplus ne ressemblera en rien à \$8,000,000, qu'il sera quelque chose comme \$1,000,000; et nous avons les rapports des six ou sept mois de l'année courante, qui ne nous autorisent pas, je crois, à espérer même cette somme. Qu'est devenue cette somme? Que sont devenus nos surplus? "Oh!" diront les honorables députés de l'autre côté, "l'opposition devrait se réjouir, puisqu'elle ne croyait pas qu'un surplus était une bonne chose."

Oui, M. l'Orateur, nous nous réjouissons si cette réduction du surplus était le résultat d'une réduction dans les taxes imposées sur le peuple. Si les articles qui paient un droit de 35 pour 100, étaient admis même à 30 pour 100, nous en aurions tenu compte à l'honorable ministre. Si les articles de première nécessité comme les céréales, le charbon, avaient été dégrévés et avaient été offerts à meilleur marché au peuple qui souffre du froid pendant cette saison rigoureuse, et si la diminution du surplus provenait de cela, alors l'opposition aurait dit que la réduction avait sa raison d'être.

Mais nous disons que ce surplus est tombé de \$8,000,000 à \$1,000,000 d'après les propres déclarations de l'honorable ministre, pendant que ses impôts exorbitants sont encore en pleine vigueur; et nous disons que la déduction de cela c'est que l'honorable ministre a soutiré jusqu'à épuisement les ressources du peuple, qu'il les a grevés; que pendant des années il a arraché aux populations les richesses dont elles auraient besoin pour faire face aux difficultés que, d'après ses propres déclarations, je crois que l'avenir nous réserve. L'honorable monsieur nous dit que pendant les trois ou quatre dernières années, nous avons eu des temps très prospères.

Même aujourd'hui, M. l'Orateur, il est vrai que le Canada n'est pas dans un état désespéré. Je crois qu'il y a encore chez notre peuple beaucoup de force latente, qui pourra nous faire surmonter les difficultés que nous avons devant nous, mais cela demandera une prudente administration de la part de nos hommes d'affaires, et une prudente administration de la part du gouvernement du pays, pour nous permettre de résister aux temps durs qui s'annoncent.

Si le pays doit traverser heureusement cette période de dépression, comment fera-t-il? Comment nous sommes-nous mis dans cette position? Parce que nous avons vécu d'une manière extravagante. Si la population de ce pays, après y avoir versé de fortes sommes, dont une des sources importantes lui a fait défaut cette année, se trouve à avoir moins à dépenser et être moins en état de faire des économies, si le commerce est paralysé, on ne pourra jamais dire quelle part de cela revient à l'honorable ministre des finances. Il est heureux, cependant, au milieu de cette dépression—ou au moins il cherche à le paraître. Quand il a un surplus il s'en réjouit; quand il n'a pas de surplus il s'en réjouit encore, parce que, dit-il, les importations ont diminué et il n'a pas autant de revenus. Mais qu'il me soit permis de démontrer à la Chambre quelle a été la grande cause de la prospérité du pays pendant les quelques dernières années, et en même temps je ferai remarquer que nous ne pouvons en aucune manière nous accorder avec l'honorable ministre des finances, ou ses partisans, que ces impôts excessifs, que son tarif élevé eussent, après tout, les causes de la richesse du pays. Où devons-nous chercher pour découvrir les causes de cette prospérité dont le pays a joui pendant trois ou quatre ans, en dépit des efforts épuisants du ministre en arrachant l'argent du peuple par

million et dizaines de millions; argent qu'il devrait avoir pour faire face à la dépression?

M. l'Orateur, l'année 1879 a été une des pires que nous ayons eues dans ce pays, et l'honorable député de Cardwell nous a donné la cote des actions des banques pour cette année. Mais 1879 n'était pas une année de l'administration Mackenzie; pendant cette année la politique nationale était en vigueur, et il y a eu cette année-là plus de misère et plus de faillites, comme l'honorable député de Cardwell l'a démontré, qu'en toute autre année depuis. Et comment en sommes-nous sortis? Comment nous sommes-nous enrichis? Est-ce en nous imposant des taxes deux fois plus élevées et en puisant ces impôts dans nos goussets déjà appauvris que nous sommes devenus plus riches? Qui osera dire cela? D'où venait cet argent? Nous trouvons le secret dans les rapports du commerce et de la navigation, qui démontrent que nos exportations durant les quatre dernières années dépassent celles de 1879 de non moins de \$84,000,000. J'attire l'attention de la Chambre sur le fait que sur trois articles: le bois, les animaux et leurs produits et les produits agricoles—trois articles sur lesquels aucun homme raisonnable ne dira que la politique nationale a pu avoir le moindre effet en aucune forme ou manière—sur ces trois articles, il a été attiré au Canada pour plus de \$80,000,000 d'or étranger qu'en 1879. Voilà le secret de notre prospérité. Tout le monde peut le constater; il n'est besoin d'aucun talent particulier pour le découvrir, \$80,000,000 de plus en or dans la circulation ne pouvaient manquer de donner une merveilleuse impulsion aux ressorts du commerce, et des résultats profitables ne pouvaient pas manquer d'en découler.

Mais qu'est devenu cet argent? Comment se fait-il que dès que la récolte manque en partie, nous commençons à voir les indices, à entendre les rumeurs, et à sentir les effets de la dépression? Le ministre des finances est en grande partie responsable de l'inactivité des capitaux. Par sa politique commerciale, il est cause de l'engagement improductif des capitaux dans les industries manufacturières, comme l'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) l'a démontré.

D'autres millions sont engagés sans profits grâce à des spéculations insensées dans le Nord-Ouest. De plus, le gouvernement a tiré lui aussi des millions des poches de la population, et en fin de compte nous nous apercevons que ce surplus de \$80,000,000 ne nous a pas mis aussi à l'aise que nous avions droit de nous y attendre. Je demanderai au ministre des finances d'examiner s'il n'a pas engagé des capitaux dans des entreprises manufacturières improductives. L'honorable député de Cardwell (M. White), et le ministre des finances disent que nous, membres de l'opposition, occupons une étrange position en parlant sur cette question, parce qu'à une époque nous avons prétendu que cette soi-disant politique nationale augmenterait le prix des marchandises pour les consommateurs et enrichirait les fabricants, et qu'ensuite nous avons dit qu'elle ruinait les manufacturiers. Les deux propositions sont vraies. Dans les commencements de la protection excessive vous avez un assortiment limité, une demande considérable et des prix élevés; lorsque vous arrivez à la seconde phase, la phase de l'excès de production, vous avez le capital improductif et les bas prix pour les consommateurs; mais sous un tarif élevé, il est vrai que les fabricants peuvent se liguier et se liguient pour restreindre la production, maintenir les prix élevés et rendre leurs capitaux productifs. Je vais faire voir à l'honorable ministre quelques-uns des effets du tarif. Mais avant cela je vais dire un mot au sujet d'une question personnelle, puisqu'en cette circonstance et en d'autres l'honorable ministre des finances a jugé à propos de me donner comme une espèce de parrain de son tarif, et a cherché à s'abriter derrière un discours que j'ai prononcé en 1876.

Sir LEONARD TILLEY: C'est le meilleur discours que vous ayez jamais prononcé.

M. PATERSON (Brant) : Je le sais par cœur. Je suis heureux de voir que l'honorable monsieur a pris les *Débats*, car s'il veut lire les phrases qui accompagnent celle qu'il a citée, il admettra, s'il est un homme d'honneur, que lorsqu'il a fait cette citation, il l'a séparée des autres remarques qui l'accompagnaient, qu'il a oublié de dire à la Chambre que l'honorable député de Brant avait déclaré péremptoirement qu'il n'était pas protectionniste; qu'il n'était pas de ceux qui croyaient à l'efficacité d'élever un mur de Chine assez haut pour arrêter le commerce; qu'il était en faveur d'une politique défensive; qu'il croyait que lorsque des marchandises arrivaient en grande quantité, sous un tarif de revenu, il était du devoir du ministre des finances de prélever des droits sur ces marchandises et on donner le bénéfice au pays. C'est ce que j'ai dit alors, et je le maintiens. Mais lorsque l'honorable ministre a cité mon opinion, il l'a représentée sous un faux jour. L'honorable ministre soutenait la proposition que les \$16,000,000 de taxes extra prises dans les goussets du peuple en sus des besoins du gouvernement, n'étaient pas payées par le peuple, mais par les producteurs du dehors—les fabricants étrangers. L'honorable monsieur a cité comme preuve à l'appui un extrait d'un discours de l'honorable député de Brant, prononcé en 1876.

Sir LEONARD TILLEY : L'honorable député me permettra-t-il de lui signaler une erreur ? J'ai dit qu'il y avait deux causes. La première c'est que cet argent n'était pas payé par le peuple parce que les fabricants de l'étranger en payaient une bonne partie; et l'autre—et c'est à l'appui de cela que j'ai cité l'opinion de l'honorable député—c'est que l'intermédiaire perd quelques-uns de ses profits et que le consommateur ne les paie pas.

M. PATERSON (Brant) : Je suis heureux que l'honorable ministre ait donné cette explication, car il avait semblé dire que j'avais prétendu que les producteurs payaient les droits sur les marchandises qui entrent dans le pays. S'il a fait la citation au sujet des intermédiaires, alors il était assez juste. J'ai fait remarquer cependant ce qui s'était fait au sujet des marchandises qui entrent dans le pays, et j'ai signalé le fait que le consommateur ne payait pas plus, parce que les prix des articles sur lesquels les intermédiaires faisaient de gros profits, étaient quelque peu réduits.

Sir LEONARD TILLEY : Voilà le point.

M. PATERSON (Brant) : Cela est vrai et c'est une satisfaction pour moi de savoir que pendant que l'honorable ministre s'efforçait de dire quelque chose de nature à me faire regarder d'un mauvais œil la rentrée au parlement de l'honorable député de Huron-Sud, parce que le chef de l'opposition a plus confiance en lui qu'en l'humble personnalité qui a la parole en ce moment, nous sommes d'accord sur ce point. Si c'est là l'opinion de l'honorable chef de l'opposition, et je n'ai pas de doute qu'il en est ainsi, je suis tout à fait du même avis. Si la chose avait la moindre importance pour moi, je trouverais un grain de consolation dans le fait que l'honorable ministre des finances qui préside pour ainsi dire aux destinées du pays, pour une large part, a déclaré dans cette Chambre que les opinions émises par celui qui parle en ce moment, étaient les grands principes qui ont servi de base à la politique nationale, qu'il avait recueilli ces grands principes de législation fiscale et qu'il les mettait actuellement en pratique.

Mais laissez-moi ajouter que comme tous les élèves qui se forment une trop haute idée de leurs talents et entreprennent de faire mieux que leurs professeurs, l'honorable monsieur, s'il a mal interprété les principes posés par moi, devrait résigner sa position et faire place à celui de qui il a appris ces grandes choses, et ne pas risquer de gâter un plan excellent par une mauvaise exécution. C'est là, je crois, la seule ligne de conduite raisonnable à suivre. L'honorable ministre a encore parlé des droits sur les cigares, ce sujet de prédilection qu'il savoure tant. L'honorable ministre est

M. PATERSON (Brant).

allé à Strathroy et m'a rencontré sur un *husting*, mais bien qu'il eût à sa disposition deux heures et demie pour ouvrir l'assemblée, que je n'avais qu'une heure pour lui répondre, et qu'il eût tout le restant de la nuit pour la réplique, il n'a pas pu réfuter aucun de mes arguments en cette occasion. Ce n'est qu'après son retour dans la capitale, après que les employés du département eurent préparé l'état qui est devant la Chambre, qu'il a tenté une réfutation; mais malheureusement, il aurait mieux valu pour lui que cet état ne fût pas soumis à la Chambre, car, bien que l'honorable ministre semble chercher toutes les occasions d'aborder cette question des droits sur les cigares, chaque fois qu'il l'entreprend, il a le dessous et paraît avec encore moins d'avantage qu'avant. Il nous dit qu'environ 21,000 cigares allemands ont été importés dans le pays, mais il doit vouloir dire des livres; s'il ne veut pas dire cela, je ne comprends pas ce qu'il veut dire. S'il veut dire 21,000, cela ferait \$500 le mille ou 50 cents pièce. Il a dû embrouiller les choses quelque part, car je vois qu'il défait son calcul et dit qu'il y avait un droit de 40 pour 100 à cette époque.

S'il veut retourner chez lui et approfondir le problème sans se fier à celui qui lui a fait faire fausse route en cette occasion, il verra que le changement dans les droits imposés sur cet article, par mon honorable ami le député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), aurait eu l'effet suivant. Quels sont les faits? D'abord je puis dire, puisque l'honorable ministre semble vouloir revenir sur cette question pour faire croire à la Chambre que j'ai un intérêt personnel dans l'affaire, que les cigares n'ont jamais été une branche importante de mon commerce, et que je les ai abandonnés complètement depuis plusieurs mois, je lui conseille de ne plus revenir sur le sujet pour cette raison, car il y paraît sous un trop mauvais jour. La protection sur cet article était de 2½, 5, 10, 15, 20 et 25 pour 100, suivant le prix de la marchandise. La moyenne de la protection était 11 pour 100, et le changement dans le tarif l'a porté à 15. Lorsque à cette époque l'honorable député de Huron-Sud remania le tarif, ce qui était nécessaire pour les fins du revenu, le droit fut élevé jusqu'à 15 pour 100. C'est le changement qui fut fait dans le temps, et c'est sous l'opération de ce tarif que nous avons ressenti les effets bienfaisants dont j'ai parlé. Si l'honorable ministre peut trouver le moyen d'augmenter son revenu et produire en même temps les résultats bienfaisants qui ont découlés du changement fait dans le tarif par l'honorable député de Huron-Sud, en imposant un droit ne dépassant pas 15 pour 100, je ne crois pas que le peuple ou notre pays trouve à redire. Quant au tabac, je crois que le peuple préfère payer un droit élevé sur cet article plutôt que sur les cotons, les laines et autres nécessités de la vie telles que celles que l'honorable ministre a taxées.

Je crois que si l'honorable ministre revient sur ce sujet il s'apercevra qu'il n'y a rien gagné, et qu'à l'avenir, sachant que je ne suis pas intéressé à un changement de tarif, et que je n'y ai jamais eu qu'un petit intérêt, il trouvera étrange que j'aie abandonné cette branche de mon commerce à une époque où la protection était double de ce qu'elle était sous le tarif du précédent ministre des finances. J'en arrive à dire que dans cette Chambre et dans les assemblées populaires, j'ai expliqué ce que je considérais être la politique du parti de la réforme lorsqu'il était au pouvoir—une politique assurant le revenu par les droits de douane et prélevant un droit sur les articles qui se fabriquent ici, ce qui, tout en créant un revenu suffisant, accordait à notre population une protection raisonnable.

Les honorables messieurs de l'autre côté prétendent que nous sommes des libres-échangistes et que nous avons l'intention de détruire les industries manufacturières du pays. L'honorable député de Cardwell (M. White) a parlé dans ce sens. Il a dénoncé la politique de l'honorable député de Huron-Sud et la politique de l'administration Mackenzie, parce que, dit-il, ils ne voulaient pas accorder de protection

à nos industries manufacturières dans un temps de dépression et augmenter ainsi les charges du peuple.

L'honorable monsieur se souvient-il des opinions qu'il exprimait dans des résolutions présentées sous l'administration Mackenzie, lorsque l'honorable député de Huron-Sud était ministre des finances ?

L'honorable député de Cardwell a été pendant de longues années un membre actif de la Chambre de Commerce de la Confédération ; il a prononcé de beaux discours ; il y a soumis des résolutions, et il avait presque la direction des procédés de cette association, qui a donné au public par le passé dans ses rapports imprimés, tous les renseignements qu'elle possédait sur cette question. Quelles étaient ses opinions à cette époque ? En amendement à une motion faite par M. Wilkes, de Toronto, l'honorable député de Cardwell proposa la résolution suivante :

Que sans exprimer d'opinion sur certains détails du tarif actuel des douanes, ou sur certaines anomalies inévitables dans tout tarif, cette association est d'opinion qu'aucun changement ne devrait être fait au tarif à moins que les exigences du service public.....

Je crois que l'honorable monsieur s'est servi du mot "exigences" en d'autres occasions, et que c'est une de ses expressions favorites.....

ne demandent un revenu plus considérable, et que dans ce cas, toute augmentation qui pourra être faite, le soit en vertu des principes du tarif actuel, qui sans nuire au commerce de la Confédération, offre une protection incidente aux manufacturiers ; que cette association est aussi d'opinion que la permanence de la politique fiscale du pays est de la plus haute importance et pour le commerce et pour les manufactures, et qu'aucun changement ne soit fait au tarif, à moins d'être rendu absolument nécessaire par les exigences du revenu.

Voilà la résolution de l'honorable député de Cardwell, et à cette occasion il a prononcé un discours dans lequel il dit :

Si nous pouvions avoir un tarif de 20 pour 100 avec la certitude qu'il serait permanent, je serais en faveur de ce tarif. Mais dans mon opinion, si nous avions ce tarif de 20 pour 100, une vive opposition serait faite sous prétexte de taxation excessive. Si ce tarif était imposé, puis enlevé, cela causerait plus, beaucoup plus de tort à nos manufacturiers, que s'il n'avait jamais été établi. Ce qu'il nous faut c'est la permanence. Le tarif de 15 pour 100 nous offre une garantie dans ce sens, et sous ce tarif nos manufactures ont prospéré dans le passé. Il a mis nos industries manufacturières sur un pied dont nous pouvons nous enorgueillir. C'est un tarif qui n'est pas exposé à être diminué suivant l'opinion d'un financier fantaisiste comme M. Wilkes, et on peut le considérer comme une sorte de tarif permanent, qui assure à tout homme engagé dans les industries manufacturières une protection adéquate pour l'avenir. Un tarif de 15 pour 100 signifie plus qu'une protection de 15 pour 100 en faveur des manufacturiers. Il y a le coût du transport des marchandises venant de l'autre côté de l'océan, qui s'élève en moyenne à 5 pour 100, de sorte que la protection actuelle équivaut à 20 pour 100. Cela doit être suffisant pour protéger toute industrie appropriée à notre pays ; quant aux autres il ne serait pas sage de chercher à les protéger à l'aide de lois fiscales.

Ensuite nous trouvons un amendement proposé par le colonel Walker, de London, déclarant qu'un tarif de 15 pour 100 était suffisant, et l'honorable député de Cardwell retira son amendement parce qu'il approuvait celui du colonel Walker, et il vota en faveur d'une déclaration solennelle qu'un tarif de 15 pour 100 était assez élevé pour l'avenir qu'on pouvait raisonnablement prévoir. Cependant, l'honorable député vient faire des remontrances aux députés de ce côté-ci de la Chambre, parce que nous ne voulions pas augmenter les droits - et pourquoi ? Pour les exigences du service public ? Non, M. l'Orateur, et cependant c'était la seule raison pour laquelle il était en faveur d'un tarif de 15 pour 100, et on le voit en faveur d'un tarif de 35 pour 100, un tarif qui donne 35 ou 40 pour 100 de protection sur le sucre raffiné. Y avait-il là les exigences du service public ? Non, mais les exigences de parti, et aussi des exigences et d'autres raisons qui n'existaient pas pour lui dans le passé.

A présent, je passe à un autre sujet sur lequel l'honorable monsieur a passé très rapidement, mais sur lequel l'honorable ministre des finances fondait autrefois de grandes espérances, c'est la question de la balance du commerce.

C'est encore une de ces choses étranges qui ont changé de nature avec le temps. En plus d'une circonstance, l'honorable ministre des finances a fait part à la Chambre de ses opinions sur cette question. Je ne ferai que lui rappeler la position qu'il a prise à une certaine époque, et lui demander, à en juger par là, de nous dire où va le pays, dans son opinion. D'après le *Mail* de Toronto du 24 février 1881, l'honorable monsieur aurait dit :

Durant les deux dernières années, nos exportations ont presque égalé nos importations (applaudissements). Quoique puissent dire les libre-échangistes, notre population ne peut comprendre la théorie qui dit que plus sera grand le surplus de nos importations sur nos exportations, plus le pays sera prospère. Nous disons que ce qui a lieu pour les individus a lieu pour les nations, et que si on dépense plus qu'on ne reçoit, la pauvreté est le résultat inévitable. Si d'un autre côté les recettes dépassent les dépenses, la situation est encourageante. La Confédération se trouve dans cette dernière position si nous tenons compte des recettes du fret. (applaudissements.)

Dans son discours sur le budget, en 1881, il dit :

A la fin de l'année, nous trouverons que par la diminution des importations et l'augmentation des exportations, la balance du commerce, que quelques-uns croient de peu d'importance, mais qui est d'une importance vitale pour le pays, sera en notre faveur, pour la première fois dans l'histoire de la Confédération.

Dans son discours sur le budget, en 1879, il dit :

Il y a d'autres difficultés. La somme des importations n'a pas beaucoup diminué. Du point de vue auquel je me place, il est regrettable que nos importations n'aient pas diminué d'une manière sensible. Je considère que les importations considérables qui depuis la confédération, mettent la balance du commerce contre nous, sont une des causes des embarras que nous avons, une des difficultés auxquelles il est de notre devoir de remédier. Les importations ont diminué dans une certaine mesure, mais elles sont encore considérables, et dans mon opinion il est clair qu'elles devraient être encore diminuées.

Il dit encore :

Il me semble que nous devrions tourner notre attention vers les meilleurs moyens de réduire la somme de nos importations de toutes les parties du monde.

L'honorable monsieur était convaincu que le pays allait à la ruine si la balance du commerce était contre nous. Il fit cette déclaration et ajouta qu'il fallait s'occuper de cette question ; et aussitôt que sa puissante intelligence se tourne vers un sujet, on peut être certain qu'il y sera parvenu. Eh bien ! lorsqu'il a dirigé son attention sur la somme de nos importations et de nos exportations, a-t-il réussi à les équilibrer ? Non, mais il a réussi à augmenter nos importations : \$24,000,000 en 1881, \$34,000,000 en 1882 et \$50,000,000 en 1883. Ou dirait que c'est une chose qu'il ne peut pas contrôler. Et cette chose terrible, comme il l'appelle, la balance du commerce, a été contre nous de \$7,000,000 en 1881, \$17,000,000 en 1882 et \$34,000,000 en 1883. Je suggère qu'il tourne son attention de ce côté un peu plus sérieusement. Les choses en arrivent à un point qui lui permet difficilement de les contrôler. Il nous dit cependant qu'il y a une consolation dans le fait des importations. Elles prouvent, dit-il, que nous ouvriers et nos artisans, gagnent de meilleurs salaires et sont en état de dépenser plus d'argent.

Je suppose qu'on nous donnera encore une autre explication dans un an ou deux, lorsque la dépression qui paraît nous menacer, aura fait diminuer ces mêmes importations. Quels sont les faits réels au sujet de la balance du commerce ? Dans les sept premières années de la confédération, jusqu'en 1874, la moyenne annuelle de la balance du commerce contre nous a été de \$22,133,745 ; pendant les cinq années de l'administration Mackenzie, la moyenne de cette balance contre nous fut de \$21,023,215, et l'an dernier, elle fut de \$34,168,218. Je n'ai pas besoin de revenir sur les arguments pour ou contre la balance du commerce, ou pour démontrer comment on doit la considérer ; mais je dirai qu'il n'est pas nécessaire d'être bien savant en économie politique pour comprendre qu'il n'est pas un économiste consommé celui qui prétend que lorsque à la face même des

rappports du commerce et de la navigation, la balance du commerce est contre nous, nous sommes plus pauvres d'autant; et l'honorable monsieur commence à comprendre cela, il commence à prendre des faux-fuyants, tout en cherchant à sauver sa réputation, en disant que pendant les quatre dernières années, nous avons mieux réussi à équilibrer nos importations et nos exportations.

Je vais considérer à présent les effets du tarif sur les industries du pays; et j'attirerai d'abord votre attention sur les effets qu'il a eus sur les industries manufacturières. A ce sujet je rappellerai une déclaration faite par l'honorable ministre des finances en 1881. Je veux montrer, en m'appuyant sur des autorités qu'il n'essayera pas de contredire, que ce qu'il a dit dans cette Chambre en 1881 au sujet de l'augmentation des manufactures dans le pays, n'était pas tout à fait exact.

A cette époque il se présenta devant nous avec des renseignements puisés à des sources que nous n'avons pas eu l'occasion de discuter, et montrant l'augmentation qui avait eu lieu dans plusieurs genres d'industries manufacturières. Les autorités que je vais citer démontrent que ces renseignements étaient complètement erronés et n'auraient pas dû être fournis à cette Chambre.

Que disait-il en 1881? Il était alors à l'apogée de sa gloire. Il voyait la prospérité autour de lui, il voyait les effets de l'impulsion donnée au pays par la grande quantité de capitaux étrangers amenés ici par les causes que j'ai mentionnées, et du haut de sa gloire et de son orgueil il se vantait que ce changement merveilleux avait été opéré par son tarif.

Il se vantait que de tous côtés les anciennes fabriques employaient plus de monde, que de nouvelles manufactures se fondaient, qu'une grande impulsion était donnée au commerce; il avait un tableau de préparé pour prouver que cette prospérité n'était pas due à l'augmentation des importations, mais par le développement de nos industries manufacturières.

Il nous a dit qu'il avait constaté que le nombre des personnes employées dans les industries manufacturières était augmenté de 14,000; représentant une augmentation totale, y compris leurs familles, de 42,000. Si de ces 14,000, 7,000 étaient propriétaires ou locataires, n'étaient-ils pas, demandait-il, à fonder une nouvelle ville de 40,000 habitants dans cette seule année.

Alors, à l'aide de certains calculs que je ne comprends pas encore, il prétendit qu'on devait ajouter 20,000 à ce nombre, et que l'opération du tarif en 1881 donnait à la Confédération une ville de 60,000 habitants; c'était là, prétendait-il, le secret de notre prospérité.

Eh bien! M. l'Orateur, il ne nous a pas donné, en détail, le nombre des personnes employées dans toutes les manufactures du pays. Il ne nous a fourni cette information que relativement à deux branches d'industries. L'une était les manufactures de corsets; il nous a dit le nombre des personnes qui y étaient employées, et c'est seulement en prenant ces chiffres pour base que je puis apprécier ses calculs quant aux autres industries. Il nous a dit que le nombre d'ouvriers employés dans les manufactures avait augmenté de 500 depuis 1881. On a procédé au recensement en 1880, et en 1881, à l'époque même où l'honorable ministre nous donnait ces calculs, nous n'avions pas, l'an dernier, ni l'année précédente, les rapports de ce recensement; mais nous les avons maintenant. Vu le mode employé pour procéder à ce recensement, il peut se faire qu'il ne soit pas exact, relativement au chiffre de la population; cependant, il n'est pas à supposer que les manufacturiers ont fait des rapports trop bas du nombre de leurs employés, des capitaux qu'ils ont investis dans leurs industries, et du montant de leur production. Quel est le nombre des personnes employées dans les manufactures d'après les rapports préparés par les manufacturiers eux-mêmes? Il appert au recensement qu'à l'époque même où le ministre des finances nous disait que 500 ouvriers étaient employés dans les manufactures de corsets, le nom-

M. PATERSON (Brant).

bre total de ces ouvriers était de 320, dont 23 hommes au-dessus de seize ans, 14 garçons au-dessous de seize ans, 8 filles au-dessous de seize ans, et 275 femmes au-dessus de seize ans.

L'autre industrie dans laquelle l'honorable ministre des finances nous a dit qu'il y avait une augmentation dans le nombre des ouvriers, est celle pour la fabrication des chaussures, et qu'a-t-il dit au sujet de cette industrie? Il a dit:

L'industrie pour la fabrication de chaussures s'est accrue de 25 pour 100 quant au montant de la production et au nombre des ouvriers. En outre, nous constatons qu'ils travaillent tout le temps, tandis qu'autrefois ils ne travaillaient que les deux tiers du temps.

Qu'appert-il au recensement? Démontre-t-il une telle augmentation? Après avoir entendu l'affirmation de l'honorable ministre, la Chambre sera étonnée d'apprendre que, d'après le recensement, le nombre des ouvriers employés dans cette branche d'industrie était, en 1881, de 18,949, et en 1871, dix ans auparavant, de 18,719; c'est-à-dire, qu'après deux ans d'expérience de la politique de l'honorable ministre,—bien qu'il ait affirmé en cette Chambre, de propos délibéré, que le nombre des ouvriers avait augmenté de 25 pour 100, et que la production s'était aussi accrue dans une égale proportion,—il n'y avait que 230 ouvriers employés dans cette industrie de plus qu'en 1871. S'il y avait eu une augmentation de 25 pour 100, il y aurait eu, en 1881, 4,600 ouvriers de plus qu'en 1871, tandis que l'augmentation n'était que de 230. Si l'augmentation réelle n'est que de 230, au lieu d'être de 4,680 d'après la proportion qu'il a donnée, la ville de 60,000 âmes est bien vite réduite à une insignifiance.

Il nous a parlé ensuite de l'industrie des machines à coudre. Lorsque j'ai attiré l'attention sur le fait que tandis que quelques industries, telles que les manufactures de sucre, de coton, et jusqu'à un certain point, des lainages, et une ou deux autres, avaient été avantagées par la politique nationale, les industries manufacturières déjà établies n'en avaient dérivé aucun avantage, et que certainement plusieurs avaient souffert sous l'opération de ce tarif; et lorsque j'ai indiqué que l'industrie des machines à coudre paraissait avoir été plutôt affectée qu'avantagée par la politique nationale, ainsi que le démontre l'exportation de cet article à l'étranger, l'honorable député de Cardwell a répondu dans les termes suivants:—

Parlant de mon affirmation (de M. Paterson) que l'exportation des machines à coudre avait décrié, il (M. White) a dit que c'était vrai, et, pendant que je parlais, il lui est venu à l'idée d'écrire au gérant de la compagnie de machines à coudre Williams, à Montréal, pour s'assurer de la cause de cette occurrence, et voici la réponse:—

C'est un nouvel artifice inventé par l'honorable député pour annoncer l'industrie des machines à coudre de Montréal; c'est une autre manière de la vanter.

En réponse à vos questions, je suis heureux de pouvoir dire que notre industrie a dérivé un grand avantage de la politique nationale. Nous employons maintenant trois fois plus d'ouvriers qu'avant l'établissement de la politique nationale, et nous constatons que le marché canadien est beaucoup meilleur. C'est-à-dire que nous trouvons à vendre plus de machines, bien que les prix ne soient pas plus élevés; les prix sont même plus bas qu'ils n'étaient, mais nous ne nous plaignons pas de cela, parce que nous préférons beaucoup faire un grand commerce avec de petits profits, que de faire un commerce restreint avec de gros profits. C'est beaucoup plus profitable et plus satisfaisant.

L'honorable député de Cardwell a voulu nous faire comprendre que depuis l'établissement de la politique nationale, cet industriel employait trois fois plus d'ouvriers, et fabriquait trois fois plus de machines qu'auparavant. Son but, en lisant cette lettre, était évidemment de faire croire à cette Chambre, que toutes les manufactures de machines à coudre dans le pays étaient aussi prospères que celle de Montréal; à tout événement, il s'est bien gardé de mentionner aucune exception.

Quels sont les faits démontrés par le recensement, qui est une autorité que l'honorable député de Cardwell ne voudra pas contredire? En 1881, 1,188 ouvriers étaient employés

dans cette branche d'industrie, et, en 1871, il y en avait 966, ou, durant ces dix années, une augmentation de 222 ouvriers seulement; et le montant de la production, au lieu de s'accroître, a diminué de \$75,187. C'est-à-dire qu'en 1881, le montant de la production, en machines à coudre, était moins élevé qu'il n'était en 1871, dix ans auparavant. Cependant, l'honorable député de Cardwell donne lecture d'une lettre, que nous ne sommes pas en état de contredire officiellement ni d'autorité, informant la Chambre qu'il y avait, à cette époque, trois fois plus d'ouvriers employés dans cette branche d'industrie, et que la production était trois fois plus considérable qu'avant l'établissement de la politique nationale.

Revenons maintenant aux manufactures de chaussures, dont la production, selon les dires de l'honorable ministre des finances, est de 25 pour 100 plus considérable qu'elle n'était autrefois. Si ces manufactures avaient augmenté, leur production de 25 pour 100 sur 1871, dix ans auparavant, il y aurait eu un surplus de production au montant de \$4,000,000, tandis que l'augmentation réelle n'a été que de \$1,762,265.

Je désire attirer votre attention sur l'état de quelques autres industries manufacturières, tel que nous le démontre le recensement. L'honorable ministre des finances et ses partisans ne nieront pas leurs propres chiffres officiels. Je ne lis pas des lettres écrites par des particuliers; mais les chiffres officiels que je trouve dans le recensement, et les rapports faits par les manufacturiers eux-mêmes.

J'ai dit que je vous démontrerais, par ces rapports, que les anciennes branches d'industries du pays ne sont pas plus prospères avec la politique nationale, qu'elles ne l'étaient en 1871, avec un tarif de 15 pour 100. J'en ai cité deux comme exemple, mais je vais en mentionner d'autres.

Quels sont les faits relativement à nos fonderies et à nos usines, les grandes industries qui donnent de l'emploi à plus d'ouvriers qu'aucune autre, à une ou deux exceptions près? En 1871, le nombre des ouvriers employés dans ces ateliers était de 7,653, et en 1881, dix ans plus tard, après deux ans d'expérience, ce nombre n'avait augmenté que de 136. Le nombre des ouvriers employés dans la manufacture des instruments aratoires, s'est accrue de 1,100 durant ces dix années. C'est une augmentation plus grande que dans les autres branches d'industries, mais elle n'est guère plus considérable qu'elle ne devait être, vu l'augmentation de la population et le développement et la colonisation du Nord-Ouest, qui nous fournit un marché plus étendu pour l'écoulement de ces produits.

Quant aux charpentiers et menuisiers, en 1871, il y en avait 5,408; en 1881, il y en avait 5,702, ou une augmentation de 294. Quant à nos laminoirs, qui est une autre industrie importante, en 1881, le nombre d'ouvriers employés dans ces usines était de 699, tandis qu'il était de 762 en 1871, ou une diminution de 63 ouvriers; la production a aussi diminué, durant la même espace de temps, de \$653,100.

A l'égard de nos chantiers de marine, qui est une industrie dans laquelle nos amis des provinces maritimes sont intéressés, quels ont été les effets de la politique nationale sur les chantiers de marine dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Edouard? A-t-elle eu l'effet de donner du travail à un plus grand nombre d'ouvriers dans ces provinces? Laissons parler sur ce sujet les chiffres du recensement, les chiffres officiels, les chiffres autorisés, compilés par le ministre de l'agriculture, et ils parlent bien clairement.

En 1871, il y avait 6,046 hommes employés dans les chantiers de marine du Canada. En 1881, ce nombre avait-il augmenté? Non, mais il était tombé à 4,454; il y avait en 1881, 1,592 ouvriers de moins employés dans les chantiers de marine que dix ans auparavant, en 1871. Pourquoi les députés des provinces maritimes n'appuient-ils pas cette politique nationale qui donne tant de travail dans leurs

chantiers? Pourquoi n'appuient-ils pas cette politique nationale qui durant les dix dernières années a chassé 1,592 ouvriers de leurs chantiers au lieu d'y en faire entrer des milliers, comme nous le prédisaient les honorables députés de l'autre côté de la Chambre?

En 1831, avec la politique nationale, la valeur de ces produits n'est pas comparable à ce qu'elle était en 1871, sous l'opération du tarif de l'honorable député d'York-Est. Quoi! la valeur des produits des chantiers de marine a diminué, durant ces dix années, de \$875,004. Voilà le résultat quant à cette grande et importante industrie, une industrie qui intéresse vivement les Canadiens ou plusieurs d'entre eux.

Voyons les résultats dans la manufacture du bardeau, qui est une industrie importante dans les régions boisées du pays. On y emploie actuellement 711 hommes de moins qu'il y a dix ans, et la production est aussi de \$121,000 moins considérable qu'elle n'était cette année-là. Et on pourrait en dire autant de toutes nos industries, à l'exception de quelques-unes.

Il y a une augmentation dans le nombre des ouvriers employés dans les filatures de coton et de laine. Le nombre des ouvriers employés dans la manufacture des meubles a augmenté, mais le surplus n'est pas plus considérable que le comporte l'augmentation de la population. A l'égard des tanneries, il y a aussi une augmentation; mais elle n'est pas plus considérable que le comporte l'augmentation de la population.

Quel effet, pensez-vous, a eu la politique nationale de nos honorables députés de la droite sur l'industrie pour le raffinage du sucre? Quels effets merveilleux ont été produits dans cette industrie, relativement au travail? L'honorable ministre des finances et ses partisans nous l'ont dit et redit dans cette Chambre, autrefois. Quel grand développement, quelle grande quantité de travail a été apportée au pays par ces raffineries de sucre? Nous le trouvons ici, dans les documents officiels. En 1871, il y avait 359 personnes employées dans les raffineries de sucre du pays, et en 1881, il y en avait 723, c'est-à-dire que deux ans après l'établissement de la politique nationale, il y avait 364 personnes de plus employées dans nos raffineries de sucre qu'il n'y en avait dix ans auparavant. C'est une augmentation très considérable, n'est-ce pas? 364 personnes à l'ouvrage. Et, afin que ces personnes, ces 364 ouvriers additionnels, aient du travail, le tarif a été ajusté de telle façon que le peuple canadien a payé un million de piastres de plus pour ce produit, à raison de la diminution dans les droits et de l'augmentation dans le prix, comme le fait a été très souvent constaté en cette Chambre.

Je concède aux honorables membres de la droite et à l'honorable député de Cardwell, que durant quelques mois il a existé une âpre compétition et que les prix du sucre vendu par nos raffineurs a été moins élevé; mais je les défie de dire si la raffinerie de Redpath et fils n'a pas gagné près d'un million de piastres durant la première année de la mise en opération de ce haut tarif, établi dans l'intérêt des raffineurs de sucre, sur le prix qu'ils ont vendu ce produit aux consommateurs dans le pays. Si l'on y a remédié aujourd'hui, le prix a été payé dans le temps.

L'honorable député de Cardwell ne nous a pas donné des calculs détaillés, afin que l'on puisse les analyser, mais j'engage la discussion avec lui sur ce sujet, et je dis que sur le sucre, nous avons perdu \$1,500,000, à raison de la diminution des droits et de l'augmentation du prix; ce qui n'aurait pas eu lieu si tout ce sucre avait été considéré comme du sucre granulé, et si on avait appliqué le tarif Cartwright.

Je suis fâché de ne pas voir l'honorable député de Cardwell à son siège, parce que j'aimerais à lui faire connaître ces chiffres. Je vois que le ministre des finances a aussi disparu. Je suis fâché d'avoir ennuyé ces honorables messieurs, mais je vois que l'infatigable ministre des douanes

est à son poste, et je sais qu'il peut surveiller plusieurs départements à la fois; sinon, je ferai demander le ministre des chemins de fer, qui peut remplir une quantité d'offices, parce que le premier ministre nous a dit que, lorsque l'honorable ministre était fatigué par le surcroît de travail d'un département, il lui a prescrit, pour rétablir sa santé, de se charger d'un nouvel office, et il lui a fait traverser l'océan. Je suis certain que s'il était ici dans le moment, et si nous le chargions de la direction d'un nouveau département, il retrouverait toute sa vigueur.

Je vais donner ces calculs au ministre des finances, ou plutôt au ministre des douanes, en l'absence de ce dernier. Les rapports du commerce et de la navigation de la dernière année démontrent que nous avons importé 148,446,081 livres de sucre au-dessous du n° 14. C'est l'espèce de sucre que les raffineurs importent pour le convertir en sucre raffiné.

Maintenant, à l'égard des sucres jaunes, comme le sait très bien l'honorable député de Cardwell, il est impossible de faire aucun calcul ni aucune comparaison, parce que ces sucres n'entrent dans aucune catégorie, et il n'y a aucun moyen de le faire. Le seul moyen est de considérer tout le sucre comme si c'était du sucre granulé, car vous avez ainsi l'article étalon et le prix étalon des deux pays. Ainsi, je considère tout le sucre raffiné par nos manufacturiers comme du sucre granulé, et afin d'être sûr, je défalque 12½ pour 100 pour la perte subie en convertissant la cassonade en sucre granulé. Eh bien! en prenant cela comme base, la production aurait été, cette année, de 130,000,000 de livres de sucre granulé.

Un honorable DÉPUTÉ: C'est trop.

M. PATERSON: Je sais que c'est trop, mais je prends cette base afin d'être sûr.

Maintenant, le sucre granulé vaut, à Montréal, d'après l'exposé fait par l'honorable député de Cardwell, \$8.12, moins 2½ pour argent comptant. A New-York, d'après les quotations données par le *New-York Herald* du 6 février, le sucre granulé se vendait \$7.50 au plus haut, avec un rabais, quand il est vendu en pays étranger, de \$2.80. Le prix net que l'acheteur canadien paierait à New-York serait \$1.70 par cent livres, ou, en d'autres termes, le prix net du sucre granulé, à New-York, est de \$3.22 par cent livres moins cher qu'à Montréal.

Maintenant, 130,000,000 de livres à \$3.22 les cent livres, font \$4,186,000. S'il n'y avait pas de droits prélevés sur le sucre importé dans le pays, nous épargnerions \$4,186,000 en achetant le sucre à New-York. Mais il y a des droits d'imposés et nous savons quelle somme est tombée dans le revenu, cette année, à raison des droits imposés sur cet article. Quelle est-elle? Elle est de \$2,467,729. Ceci laisse \$1,718,271 dont on ne se rend pas compte. Maintenant, je ne dirai pas que le raffineur canadien a empêché ce montant d'argent; je ne veux pas dire qu'il l'a fait, mais je dis que ces chiffres démontrent que, d'une manière ou d'une autre, il y a au delà de \$1,700,000 dont on n'a pas rendu compte. Dans tous les cas, le peuple canadien a payé cette somme, comme prix du sucre. Nous ne pouvons nous en rendre compte d'aucune autre manière.

Le ministre des finances a osé dire que sous le tarif de l'honorable député de Huron-Sud, il était impossible de faire venir du sucre des Etats-Unis à aussi bon marché qu'on peut l'acheter aujourd'hui à la raffinerie de Montréal. Eh bien! M. l'Orateur, jamais assertion plus inconsidérée n'a été faite par aucun ministre des finances devant ce parlement. Si l'honorable ministre avait pris un peu la peine de vérifier l'exactitude de ses chiffres, il aurait vu combien il était dans l'erreur. Quels sont les faits? J'ai dit que le sucre pouvait être acheté à New-York, à \$4.70 net, et les droits sur le sucre à \$1.76, étaient, sous l'ancien tarif de \$2.18 par cent livres. Les droits sur 130,000,000, à \$2.18, sont de \$2,834,000. C'est là le montant de droits qui aurait été payé, sous

M. PATERSON (Brant).

l'ancien tarif, sur 130,000,000 de livres de sucre granulé importé dans le pays. Mais, au lieu de cette somme, il a été versé dans le trésor fédéral, cette année, à raison des droits imposés sur le sucre provenant de ces 130,000,000 de livres de sucre granulé, une somme de \$2,467,729; c'est-à-dire qu'il y a une diminution dans le revenu de \$366,271. En outre, le prix du sucre granulé, à New-York, est de \$4.70; les droits, en vertu du tarif Cartwright, seraient de \$2.18, ce qui ramènerait le prix du sucre, à part le fret, à \$6.88 tous droits payés.

Nous payons maintenant \$7.92 à Montréal pour le même sucre; déduisez de ces \$7.92 ces \$6.88 que nous aurions payés à New-York sous l'ancien tarif, et vous trouverez que la somme additionnelle payée par le consommateur est de \$1.04 par 100 livres. Calculez les 130,000,000 de livres à \$1.04 par 100 livres et vous trouverez \$1,352,000 comme prix additionnel payé par le peuple du Canada en sus de ce qu'il aurait eu à payer avec les droits sur le sucre raffiné d'après le tarif Cartwright; et si vous ajoutez à cette somme la diminution du revenu s'élevant à \$366,271, vous arrivez à une perte totale de \$1,718,271 pour la population du pays. Voilà pour ce qui a rapport à la question des sucres.

Maintenant je vais parler de l'industrie cotonnière, une industrie qui, je l'admets, a bénéficié de la mise en vigueur de la politique nationale, qui en a favorisé le développement en ce pays; une industrie qui cependant est en souffrance aujourd'hui, ainsi qu'il a été démontré par l'honorable député de Huron-Sud et par d'autres en cette Chambre, à cause du tarif trop élevé qui a amené la dépression dans les affaires, à laquelle il serait impossible de remédier excepté par une union entre les fabricants, avec l'entente que l'on réduirait la production pour faire monter les prix. Maintenant, qu'est-il arrivé à notre connaissance relativement à l'industrie cotonnière? A-t-elle produit les résultats avantageux qu'on nous disait d'en attendre? M. l'Orateur, le bénéfice, qui devait, nous disait-on, résulter pour le pays, de la protection de notre industrie manufacturière, était le travail fourni à un plus grand nombre d'employés qui devaient recevoir des salaires plus élevés. Qu'est-il démontré par le rapport du recensement relativement à cette industrie?

J'appelle l'attention des honorables membres de cette Chambre, et par l'entremise de cette Chambre j'appelle l'attention des employés de fabriques sur ce qui est révélé par le recensement, relativement au fonctionnement de cette industrie cotonnière. J'appelle l'attention de ceux qui travaillent à gages; je demande l'attention des membres de cette Chambre qui sont obligés de tenir compte des intérêts de la classe des travailleurs à gage—je leur demande de réfléchir aux chiffres qui nous sont fournis par le recensement, et de dire si nous pouvons nous réjouir du fait que des gages élevés sont payés aux employés des fabriques de coton. Le recensement démontre qu'en 1881 il y avait environ dix-huit filatures de coton en exploitation. Il nous révèle le fait qu'on employait dans ces fabriques 975 hommes au-dessus de l'âge de 16 ans; 1,445 femmes âgées de plus de 16 ans; 542 garçons âgés de moins de 16 ans; 565 jeunes filles âgées de moins de 16 ans, soit un total de 3,527 employés dans les dix-huit filatures.

Le total des gages payés annuellement, y compris sans aucun doute les salaires des gerants, comptables, et autres officiers supérieurs employés dans ces établissements, et qui en faisant leur rapport au recensement n'ont aucun intérêt à donner un montant de gages moins élevé que le montant réellement payé—le total des gages payés d'après le rapport, est de \$714,250. Divisez cette somme entre les 3,527 employés, combien cela donne-t-il à chacun? Un salaire annuel de \$203 à chacun de ces ouvriers, y compris tous les officiers qui reçoivent de forts salaires, ou une moyenne de \$1 par semaine pour ces employés.

Si vous déduisez les hauts salaires, j'ose dire que le résultat donnera approximativement ou serrera d'une façon dange-

reuse les chiffres donnés par un journaliste éminent en ce pays,

d'après des chiffres fournis par le gentleman qui a dit à un reporter du *Star* qu'il a donné au ministre des finances les statistiques de l'industrie cotonnière que ce dernier a données à la Chambre, et ces chiffres ainsi traités démontreraient que les employés des manufactures travaillaient pour une moyenne d'environ \$1.50 par semaine, je crois.

Et cependant, le premier ministre a demandé sur une estrade publique à Ottawa, aux ouvriers de cette ville, d'appuyer cette politique et de le renvoyer au pouvoir sur la question de savoir s'ils veulent avoir des temps prospères, le bien-être, un travail constant, et de bons gages, ou s'ils voulaient la pauvreté, le manque de travail et des salaires réduits. Il a dit que c'était là la question soumise aux travailleurs de ce pays. "Renvoyez-nous au pouvoir et vous aurez encore la même prospérité dont vous jouissiez dans le passé." Je me demande comment il peut concilier cette expression avec ce qu'a dit l'autre jour l'honorable ministre des finances, en trouvant à redire contre l'opposition, lorsqu'il a dit que bien que les commerçants restreignaient leurs opérations, cependant, dès que quelques centaines d'employés des fabriques de coton se trouvent privés de travail pendant un mois, un grand cri est soulevé dans tout le pays. Pendant combien de temps croit-il que les employés des fabriques doivent se passer de travail? Pendant combien de mois voudrait-il que des employés qui gagnent la somme énorme de \$4 par semaine chacun, en comprenant dans la moyenne les salaires de tous les officiers bien rétribués, restassent sans ouvrage? Mais, disent ces messieurs, les fabricants ne peuvent empêcher cela; il faut qu'ils se tirent d'affaires.

Eh bien! quels en sont les résultats? On a beaucoup parlé de la réduction dans le prix des cotons, on nous a dit que ces fabricants ne pouvaient plus maintenant faire beaucoup de profit. Que constatons-nous à ce sujet en 1881? Le recensement nous met en mesure de comprendre ce point. J'ai donné le total des gages payés annuellement. Si nous ajoutons à cela la valeur totale de la matière première, soit \$1,927,655, les deux montant réunis forment un total de \$3,759,412. Nous constatons que ces fabricants de coton, tout en payant \$4 par semaine à leurs employés, ont fait \$1,069,507 en un an. Leur capital placé était de \$3,476,500, sur lequel ils ont fait un profit de \$1,065,507, ou au-delà de 30 pour 100. Avec ces chiffres devant nous, chiffres empruntés au recensement compilé par les honorables messieurs de la droite, nous pouvons comprendre que les manufacturiers de coton, dans tous les cas, s'ils sont actuellement privés de profits considérables, ne sont pas dans une position aussi difficile que leurs employés qui travaillent à \$4 par semaine et qui n'ont pas d'emploi permanent.

Je n'aime pas à parler d'une fabrique en particulier, ni à attaquer un homme qui se trouve dans les affaires, ni à faire allusion ici à une maison d'affaires; mais parlant en termes généraux, je dirai qu'une manufacture employant 724 ouvriers a déclaré des dividendes dont la moyenne est de 40 pour 100; trois autres manufactures employant 736 ouvriers ont donné une moyenne d'environ 39 pour 100; mais il y a certaines autres fabriques qui n'ont pas rapporté autant, et celles-là ont réduit la moyenne à un peu plus de 30 pour 100 sur le capital placé. Il est facile de voir que bien que les ouvriers des manufactures de coton aient augmenté en nombre dans le pays, ils ne constituent pas pour nous cette source de richesse que nous voudrions trouver en eux. Nous serions très heureux s'il était possible de leur payer des gages plus élevés, et le pays en bénéficierait.

Ici je désire soumettre à l'attention de l'honorable ministre des finances une question digne de sa considération, mais à laquelle il n'a pas fait la moindre allusion dans son discours. Je veux parler de la fabrication de la farine. Que nous dit le recensement relativement à cette industrie? Il nous dit que dans les moulins à farine et minoterie il y a un capital placé de \$13,856,923; qu'il y a 6,472 ouvriers d'employés dans cette industrie, et que la production annuelle s'élevait à \$41,772,372. Dans nulle autre industrie manufacturière en

Canada, à l'exception des scieries, on ne trouve un capital placé aussi considérable, et très peu d'autres industries qui emploient un nombre d'ouvriers plus considérable. Quelle est la position de cette industrie aujourd'hui?

L'honorable ministre des finances a dit à la Chambre que sa politique est une politique de protection pour les manufactures du pays. L'honorable monsieur nous a dit l'an dernier, lorsqu'il a ajouté 10 pour 100 aux instruments aratoires, que cela était parce que nos manufacturiers étaient envahis et repoussés du Nord-Ouest et que la politique du gouvernement consistait à donner une protection additionnelle à nos manufacturiers plutôt que de perdre le marché, et que lorsque nos manufacturiers seraient débordés par des concurrents du dehors, il arrangerait le tarif de façon à leur donner une protection additionnelle.

Je demande à l'honorable député, ce soir, comment il se fait qu'après avoir fait une semblable déclaration et une semblable promesse, et après que je lui ai démontré que cette industrie manufacturière considérable, ayant un capital placé plus considérable que celui de n'importe quelle autre, à l'exception d'une seule, non-seulement n'est pas protégé par le tarif, mais est la victime de la législation, il ne prend pas de mesure pour lui venir en aide. Un rapport indiquant les importations de farine comparées au blé depuis six mois, a été produit.

Le résultat est que sous l'opération du tarif, 1,068,493 minots ont été importés en farine des Etats-Unis, tandis que 74,389 minots de blé seulement ont été importés en grains.

On pourrait on appeler à l'honorable ministre au nom des meuniers et pour des raisons de patriotisme. Pourquoi n'augmente-t-il pas les droits lorsqu'ils ne suffisent pas à protéger les fabricants, puisqu'il a augmenté les droits sur les instruments aratoires afin de les sauver de la concurrence, comme il l'a dit. L'honorable monsieur a cru de son devoir de protéger les classes pauvres contre l'inconvénient de porter des draps de pacotille. Je lui demanderai, puisqu'il y avait danger de contagion dans le fait de porter des draps de pacotille, si le péché n'est pas plus grand de permettre que la nourriture consommée par le peuple et qui est destinée à former les os, les nerfs et la chair, soit froletée ou corrompue par la farine provenant de sources américaines. Dans son discours de l'an dernier, l'honorable ministre a déclaré que les cultivateurs retiront maintenant des droits sur le blé un profit de 8 ou 10 cents parce que la récolte a été médiocre, et qu'aucun cultivateur ne voudrait voir abolir ce droit. Il peut se faire que cela soit vrai, car c'était la première année, et il peut se faire que ce soit la seule année où il y aura un certain avantage résultant de l'imposition des droits.

Mais la politique de l'honorable monsieur n'est pas de protéger les manufacturiers en réduisant les droits sur la matière première, c'est de protéger les manufacturiers en augmentant les droits sur les produits manufacturés importés des pays étrangers, et il a dit à la Chambre que les droits sont payés par les fabricants étrangers. S'il en est ainsi, il est facile de trouver un remède. Au lieu de laisser la farine à 50 cents, il est du devoir du ministre des finances, d'après sa doctrine, d'augmenter la taxe de 25 cents encore, et de donner ainsi chance égale aux manufacturiers canadiens dans la lutte qu'il a à soutenir contre les manufacturiers américains.

L'honorable ministre pourra dire que l'opposition s'objectera à l'augmentation des droits sur la farine—et c'est ce qu'elle ferait en toute probabilité. Mais nous ne sommes pas responsables de ce tarif; nous ne nous sommes engagés en aucune manière à le soutenir.

La déclaration faite par l'honorable monsieur sur les divers trétoaux en ce pays et en cette Chambre, était à l'effet que lorsque l'industrie manufacturière se trouve placée dans une position désavantageuse par le fait que des produits étrangers sont importés dans le pays, il se

servirait de son tarif comme moyen de prévenir cette concurrence et d'y porter remède. Je lui ai soumis la question et je lui laisse le soin de s'en occuper.

Maintenant, M. l'Orateur, j'en arrive à considérer la question de savoir comment ce tarif affecte nos cultivateurs. J'admets que cette année le tarif a eu pour effet de donner au cultivateur une augmentation de prix pour son blé. Mais c'est parce que la récolte a été médiocre, une année de famine pour le Canada, une année telle que nous n'en avons pas souvent, et une année comme nous n'aurons pas souvent, je l'espère. Je dis en premier lieu qu'un tarif qui taxe le pain destiné à la nourriture de la veuve et de l'orphelin, n'est pas un tarif recommandable; et bien que j'admette qu'il en a été ainsi cette année, le ministre des finances sait, et la Chambre sait, que dans des circonstances ordinaires, pendant une année ordinaire, l'imposition d'un droit sur le blé n'a pas le moindre effet quelconque, et il sait que tandis que cette anomalie existait relativement aux droits sur le blé et la farine il y a quelques années, cela ne faisait aucun tort à l'industrie de la meunerie, parce que les droits sur le blé n'avaient pas pour effet d'augmenter le prix.

Il sait que maintenant tout cela est changé; et comme le moulin est obligé d'importer son blé des États-Unis, ce n'est que cette année que les droits sur le blé ont donné au cultivateur un bénéfice quelconque. Dans les circonstances ordinaires, il ne peut espérer en retirer le moindre bénéfice.

En second lieu, je demanderai ce que la politique nationale a fait pour le commerçant de bois de construction et pour les pêcheurs. L'honorable monsieur ne prétend pas qu'il a fait le moindre bien à l'exploitation de nos bois de construction, à l'une des industries les plus importantes du pays. Cette industrie a continué à prospérer autant qu'elle pouvait prospérer, après la mise en vigueur de sa politique; mais qu'elle prospère ou non, son tarif n'a pas le moindre effet sur elle, à moins qu'il ne lui cause du tort en augmentant le prix des approvisionnements de toutes sortes.

Et que dire de l'effet du tarif sur les ouvriers à salaire? Le ministre des finances a-t-il rempli les promesses qu'il leur a faites? Le premier ministre et le ministre des travaux publics ont-ils rempli leurs promesses, eux qui en ont appelé au peuple sur la question de cette politique, et en disant à la classe ouvrière que le tarif lui procurerait un travail constant et des gages élevés? Je demande à ces honorables messieurs s'ils ont accompli leur promesse; et je dis qu'ils ne l'ont pas fait. Je dis que c'est un fait connu du ministre des finances, que les promesses faites par lui n'ont pas été remplies. La réponse à cette question pouvait se voir dans son hésitation, dans le chargement du ton sur lequel il a prononcé son discours du budget cette année, un discours qui a été accueilli en cette Chambre par un silence presque solennel, tandis que pendant les années précédentes, ses partisans applaudissaient à outrance, lorsqu'il annonçait que chaque ouvrier dans le pays avait du travail et recevait des gages plus élevés qu'auparavant. Je dis qu'il devrait mettre à exécution les promesses qu'il a faites à ces hommes, que leurs gages seraient augmentés, et qu'ils auraient de l'ouvrage constamment.

Les honorables messieurs disent que les temps sont prospères dans le pays, mais la meilleure réponse à cet argument est donnée par les ouvriers en cuir de Montréal, qui ont récemment demandé à leurs patrons une augmentation de gages; qui, dit-on, ont écrit à leurs patrons qu'ils ne songeraient pas à se mettre en grève, qu'ils aimeraient presque autant mourir de faim que de se mettre en grève, mais que leurs gages n'étant que de \$6 ou \$8 par semaine, et vu qu'ils ont à faire vivre des familles de sept ou huit, il leur était impossible de payer leurs dépenses; que vu le bas prix des gages, il leur est impossible de faire instruire leurs enfants, car ils sont obligés de les mettre dans les manufactures dès l'âge de douze ans et même avant, et ils demandent à leurs patrons d'augmenter leurs gages si cela est possible, au

M. PATERSON (Brant).

moins dans une proportion qui leur permettra de vivre—proportion qui existait avant l'adoption de la politique nationale. Ils disent au ministre des finances que le coût de la vie est augmenté de 30 pour 100, et je crois que leur témoignage sur ce point a plus de valeur que tout ce que l'honorable député de Cardwell ou même l'honorable ministre des finances lui-même peuvent nous donner en fait de chiffres sous ce rapport.

Nous n'avons pas besoin de discuter en cette Chambre la question du coût de la vie. C'est une question à laquelle il est plus facile de répondre à chaque foyer dans le pays, et à laquelle chacun de ceux qui tiennent feu et lieu peut répondre; et je laisse à ceux-là le soin de déterminer si oui ou non le coût de la vie n'a pas augmenté sous l'opération de la politique nationale. Que l'honorable ministre des finances aille à Hamilton, ville que l'on a citée comme ayant retiré d'immenses avantages de la protection, il y a deux ans. Qu'il y visite les diverses usines où l'on fabrique des machines, comme il les a visitées il y a quelques années, lorsqu'il faisait son tour triomphal à travers le pays, à une époque où les temps étaient prospères, à cause de l'argent qui nous venait des autres pays en retour de ce que nous avions vendu à l'étranger. Qu'il visite ces endroits maintenant, et il pourra constater que les gages ont diminué de 10 et même de 20 pour 100; il pourra constater que l'on a réduit les heures du travail, et alors, qu'il se rappelle les promesses qu'il a faites que sa politique donnerait à l'ouvrier un travail constant et des gages élevés; mais il n'est pas allé à Hamilton, et je ne crois pas qu'il y aille.

M. l'Orateur, la position de ministre des finances est une position enviable; mais si grand que soit l'honneur de cette position, je crois qu'il est à regretter qu'elle soit occupée en vertu de promesses qui ont été faites et qui n'ont pas été réalisées—qui ne peuvent pas être réalisées—promesses dont la fausseté est prouvée par la dure expérience de ceux à qui elles ont été faites et à l'appui desquels l'honorable monsieur doit en grande partie sa position actuelle.

En terminant, je veux faire allusion à une ou deux remarques faites par l'honorable député de Cardwell (M. White), relativement aux remarques de l'honorable député de Huron-Sud, quand à l'exode dont le pays a été le théâtre. Si j'ai bien compris l'honorable député de Cardwell, il a accusé mon honorable ami d'avoir modifié les chiffres américains en faisant ses calculs. Après avoir lu le discours de cet honorable monsieur, tout ce que je puis dire, c'est qu'il m'est impossible de m'assurer qu'il l'a fait. Je crois que l'honorable député de Cardwell était en contravention directe avec les règlements de la Chambre lorsqu'il a parlé des délibérations qui ont eu lieu devant un comité de cette Chambre; mais comme je ne l'ai pas fait remarquer alors, je crois certainement que l'on me permettra de dire que le témoignage d'un officier qui déclare qu'il a, de propos délibéré, falsifié ses rapports qu'il a envoyés aux États-Unis, ne vaut pas grand'chose, et que le fait qu'il a amené de semblables témoignages en Chambre à l'appui de ses propres assertions, ne fait pas beaucoup d'honneur au député de Cardwell.

Si, je comprends bien, l'honorable député de Huron-Sud n'a employé aucune statistique américaine relativement à cette question, il s'est borné à la statistique canadienne. Ces chiffres peuvent être discutés, et si l'honorable député de Cardwell peut, au moyen d'arguments raisonnables, les rencontrer sur le terrain où ils sont offerts et les réfuter, je crois que l'honorable député de Huron-Sud serait heureux de découvrir qu'ils peuvent être réfutés. Je ne suis pas entré dans le vif de la question; mais je sais une chose, c'est que pour ce qui est de l'augmentation du coût de la vie dans le pays, on peut s'en rapporter à ce qu'en disent les habitants du pays, de sorte que cette question de l'émigration du Canada vers les autres pays peut être laissée au peuple du pays, chaque homme pouvant déterminer en regardant autour de lui si les gens ont quitté le comté ou non. Je serai très heureux de découvrir, en examinant la question, qu'aucun

de nos compatriotes n'est allé dans les pays étrangers, qu'aucun d'eux ne réside actuellement en pays étranger.

L'honorable député de Cardwell a démontré que de grands changements ont eu lieu dans la résidence de ceux qui habitent les États avoisinants. Il a perdu de vue le fait que, tandis que chez nos voisins les gens vont d'un État à un autre, ils restent toujours dans le pays, ils continuent à payer des taxes et à enrichir le pays de leur travail. Il n'est pas allé jusqu'à dire que les milliers de personnes qui passent d'un État dans l'autre viennent dans notre pays.

Si une partie considérable de notre population se dirigeait vers le Manitoba nous nous en réjouirions, parce que nous aimerions à voir nos propres citoyens jeter les fondements dans cette contrée; mais ce que nous regrettons, ce dont nous nous plaignons, c'est que plusieurs de ceux qui y sont allés avec l'intention de s'y établir, ont été forcés—on dépit de ce que l'honorable député de Cardwell peut dire, le témoignage est trop clair et a été répété trop souvent—ont été forcés par des lois et des restrictions vexatoires qui n'avaient pas été faites dans l'intérêt du pays, d'abandonner leur patrie et leur drapeau et de s'allier à un peuple qui, tout en ne nous étant pas hostile, est toujours un peuple différent du nôtre. Ce sont là les faits que nous déplorons, et l'honorable député de Cardwell, ou tout autre honorable député de la droite, pourront parler longtemps avant que de nous convaincre qu'il n'y a pas de bonnes raisons pour que les gens quittent notre pays.

Qu'ils l'abandonnent, c'est là un fait qui ne peut être nié, et je demanderai aux honorables messieurs de la droite, pourquoi ils l'abandonnent. Le climat y est aussi bon, nous dit-on, que le climat du Dakota; le sol est plus fertile que le sol du Dakota, nous dit-on, et je m'en réjouis. Je crois, et je m'en réjouis, que notre Nord-Ouest est un meilleur pays que les États du Nord-Ouest, et cela étant, comment se fait-il que des Canadiens, nés au Canada, malgré tout l'amour qu'ils éprouvent pour le drapeau qui les abrite, abandonnent un pays dont le climat est aussi bon, dont le sol est plus fertile, et qui est abrité par notre drapeau, comment se fait-il qu'ils abandonnent un pays qui offre tous ces avantages pour aller s'établir en pays étranger, sous un drapeau étranger, dans un pays dont le sol est inférieur au nôtre, à moins qu'une législation défectueuse les ait chassés? L'honorable député de Cardwell fait bon marché de cela. Il parle de la clause du monopole comme si cela n'était rien.

Pourquoi, M. l'Orateur, dire aux hommes libres qui vont en ce pays, ce qui est un fait, car nous avons une loi dans nos statuts qui y a été insérée par les honorables messieurs de la droite—que cet immense pays avec toutes ses ressources, avec tous ses avantages, avec la perspective de produire des millions et des millions de minots de blé, doit être forcé d'expédier ses produits sur une seule voie ferrée d'ici à quinze ans? Je vous le demande, n'est-ce pas là faire une déclaration qui est de nature à les faire frissonner jusqu'à la moëlle?

Lorsque vous leur dites qu'il y a dans les statuts du Canada une clause que le parlement du Canada lui-même, lorsqu'il a eu l'occasion de résilier le contrat, a, de propos délibéré, refusé de faire disparaître, que d'ici à quinze ans ce sera un crime pour un homme ou pour une réunion d'hommes d'essayer à diriger vers les chemins de fer des États-Unis une partie des produits du Nord-Ouest, dans le but de créer une concurrence dont le peuple profiterait, il est facile de comprendre qu'il existe quelque chose qui est réellement de nature à faire hésiter ceux qui se proposent de s'établir dans cette contrée.

M. l'Orateur, ces messieurs parlent de patriotisme—le patriotisme qui se traduit en attachant les entraves du monopole au commerce du Nord-Ouest et en refusant de délier ces entraves. Voilà du patriotisme outré, ou je ne m'y connais pas.

Ensuite, ceux qui vont s'y établir constatent que les terres de cette grande corporation sont exemptes de taxes. Ils

constatent que lorsqu'ils auront récolté leur blé et qu'ils voudront l'exporter, il leur faudra payer le prix qu'il plaira à la compagnie du chemin de fer d'exiger.

Voilà les causes qui ont empêché cette contrée de se coloniser rapidement et de devenir le grand pays qu'elle devrait être aujourd'hui. Voilà où nous en sommes cette année, lorsque des centaines de mille colons devraient être établis dans le pays. Voilà où nous en sommes avec une population disséminée, ça et là, beaucoup moins nombreuse, j'ose le dire, qu'elle le serait si mes honorables amis fussent restés au pouvoir et s'ils eussent mis à exécution leur programme relativement à ce chemin.

Quelle folie la Chambre n'a-t-elle pas commise lorsqu'elle a sanctionné le contrat conclu avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien! Je veux parler non pas du fait que \$30,000,000 ont été donnés en sus de tout ce que nous lui avions donné auparavant, mais du fait qu'elle a reçu originairement beaucoup plus d'argent et de terres qu'il n'était nécessaire pour les travaux à exécuter—que cette vaste contrée leur a été virtuellement livrée pour qu'elle en fit ce que bon lui semblerait. Je demande si, lorsque le gouvernement du jour a commis cette gigantesque bévue—pour ne pas dire plus—s'il n'a pas fait subir une perte énorme au peuple du pays.

Que recevons-nous en retour? Les honorables messieurs nous disent que nous ouvrons le pays et ils nous demandent de regarder les gens qui s'y rendent. Je demanderai aux honorables messieurs de la droite, s'il y a un homme, s'il y a une femme, s'il y a un enfant, qui ne soit pas né là et qui y soit allé par un chemin autre que le chemin construit par l'administration Mackenzie avant que ces honorables messieurs arrivassent au pouvoir. C'est après que nous avons ouvert ce pays que les gens y sont allés et qu'une ville contenant des milliers d'âmes y a surgi—que d'après la déclaration de l'honorable ministre des chemins de fer, 64,000 âmes dans cette contrée—qu'il y a eu un chemin pour s'y rendre—que vous pouvez prendre un wagon Pullman à Ottawa et ne pas en sortir avant que d'être rendu au Nord-Ouest.

Telle était la position du pays lorsque les honorables messieurs de la droite l'ont livrée avec \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres, et pour \$28,000,000 de chemins de fer construits à une compagnie, et lorsqu'ils ont l'autre jour ajouté le joli cadeau de \$30,000,000 qui est à nous, cependant, prétendent-ils, et qui nous reviendra un jour ou l'autre. Ils consolent ainsi la Chambre par la pensée de l'homme qui avait un billet qui lui avait été donné par un homme qui s'était enfui ensuite et qui disait:

“Qu'il se soit enfui je m'en occupe guère. J'ai son billet. J'ai sa garantie.” Pourquoi n'avons-nous pas gardé le chemin et, ne l'avons-nous pas construit nous-mêmes, comme l'administration Mackenzie avait commencé à le faire, et comme l'honorable chef du gouvernement lui-même avait dit qu'il le ferait.

Le gouvernement Mackenzie a construit la partie difficile, de façon à nous permettre de pousser les travaux dans la région des prairies, à mesure que la colonisation l'exigera, de construire des embranchements, et à mesure que le commerce et les besoins du pays l'exigeront, d'exécuter les travaux des extrémités de la ligne.

Cette politique aurait été sage, M. l'Orateur; mais il est trop tard pour faire cette proposition aujourd'hui. On a passé une loi en vertu de laquelle ce fardeau a été imposé au pays, et l'on pouvait, par la résiliation du contrat, remédier à cet état de choses, mais on n'a pas profité de la circonstance.

L'honorable ministre des chemins de fer nous a promis que lorsque cette compagnie ralentirait ses travaux, le gouvernement n'exercerait pas le pouvoir qu'il a exercé dans le passé, c'est-à-dire, qu'il ne désavouerait pas les chartes accordées dans l'ancienne province de Manitoba; et alors, certain remède pourra être accordé.

L'honorable député de Cardwell a pris à partie mon honorable ami le député de Huron-Sud, parce qu'il a dit que le sentiment moral de ce pays avait été abaissé par les honorables membres de la droite. J'admets que le langage de l'honorable député de Huron-Sud a été très fort. Il peut parler fortement lorsqu'il le veut, et je crois qu'il parle très fortement lorsqu'il sent très fortement. Si l'honorable député de Cardwell était à son siège lorsque l'honorable député de Huron-Sud a dit que le caractère moral de ce pays avait été ravalé par le gouvernement des honorables messieurs de la droite, je le lui demanda: n'a-t-il pas cru qu'il en était ainsi? J'aimerais demander à l'honorable membre si l'exemple qui lui est donné par des hommes haut placés n'a pas influé sur le peuple de ce pays; j'aimerais lui demander si l'on ne devrait pas apprendre aux jeunes gens de ce pays à regarder leurs représentants, ceux qui occupent des sièges en cette Chambre, surtout les membres du ministère, comme des hommes sur la conduite desquels ils pourraient conformer la leur, afin de devenir ce qu'ils devraient être; j'aimerais demander à l'honorable membre si, au point de vue qu'il admet lui-même être le vrai, la tendance de son parti et les actes du gouvernement et de l'ancien parlement qui a succédé ce gouvernement, n'ont pas l'effet d'abaisser le caractère moral du peuple.

L'honorable monsieur a parlé de l'acte concernant le remaniement des divisions électorales; je vais aussi en parler. Je lui demanderai qui était partie à cet acte de remaniement, je lui demanderai, à lui et à ceux qui ont agi avec lui dans cette affaire, surtout aux ministres, qui est responsable de la chose, si le gouvernement n'a pas abaissé le caractère moral du pays. Je leur demanderai si l'exemple qu'ils ont donné peut être suivi par les jeunes gens, par les enfants du Canada, qui grandissent au milieu de nous; quelle leçon donnera aux jeunes gens cet acte du parlement du Canada? S'ils suivent l'exemple qui leur est donné dans cet acte par le gouvernement, ils approuvent l'oppression du faible par le fort; ils justifieront l'oppression du pauvre par le riche, et en suivant l'exemple que les honorables ministres leur ont donné, au sujet de cette question, les hommes d'affaires de ce pays apprendront que la ligne de conduite qui leur convient de suivre dans le commerce, consiste à profiter de la circonstance où un homme se trouve dans les difficultés insurmontables pour améliorer leur position à ses dépens.

Cependant, l'honorable membre essaiera de me blâmer si je dis que le niveau de la moralité du pays a été abaissé. La plus grande accusation que l'on puisse porter contre le gouvernement repose dans ce fait-là même. On peut corriger des erreurs financières, mais faire tort à la moralité de la société, comme l'a fait le gouvernement, non-seulement dans ce cas, mais dans d'autres, c'est faire un tort incalculable à l'Etat.

Sous d'autres rapports, le gouvernement n'a pas fait ce qu'il était de son devoir de faire. Je n'ai pas la prétention de dire que les membres de la gauche n'ont rien à se reprocher sous le rapport de la pureté, lorsqu'il s'agit de nos campagnes électorales; je ne prétends pas que toute la vertu et toute la morale soient d'un seul côté et qu'il n'y ait rien de l'autre; mais, au nom du parti libéral, je dirai que ses membres ont toujours désiré et ont toujours fait en sorte que l'on mit dans le recueil de législation du Canada des lois dont la tendance était d'empêcher la corruption dans les élections; et je dis que les honorables messieurs de la droite sont toujours opposés, de tout leur pouvoir, à toute loi présentée à cette fin. Je dirai, au nom du parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir, que son but a toujours été d'obtenir une loi qui assurât l'honnêteté dans les élections, tandis que les honorables messieurs de la droite ont toujours mis des obstacles à la réalisation de nos projets. Ces actes et d'autres actes accomplis par ce parlement sont regardés d'un mauvais oeil en Canada, et leur mise en vigueur a créé un état de choses qui—tous ceux qui désirent le bien de leur

M. PATERSON (Brant).

pays en ont la confiance—n'est peut-être pas trop profondément enraciné pour qu'on le fasse disparaître.

En terminant, je désire dire que je partage l'opinion exprimée par l'honorable député de Huron-Sud, si bien que de grandes lésures financières aient été commises, si le ministère veut seulement, à compter d'aujourd'hui, adopter une ligne de conduite plus digne, une meilleure politique, il peut encore, au moyen des grandes ressources que notre pays possède, relever notre position; mais je demande que toutes les fois qu'à l'avenir ils seront appelés, comme ils l'ont été dans le passé, à donner un exemple aux jeunes gens du pays, ils soient à la hauteur de leur position; je demande qu'ils se conduisent de façon à moraliser le peuple; et ils éviteront les erreurs financières qu'ils ont commises.

Je dirai qu'en considérant le grand nombre de journaux qui cherchent à rabaisser les caractères dans ce pays, j'ai remarqué une chose qui m'a fait plaisir, c'est que, bien que le ton de la presse ne soit pas aussi relevé que nous le désirerions, les journaux français de ce pays ont assez d'esprit d'indépendance, tout en restant fidèles à leur partie, pour refuser de se faire l'écho de l'accusation insensée que l'on a tenté de porter contre le chef de la gauche; et quand les membres de la province de Québec ont eu assez de courage, tout en gardant fidélité à leur partie, pour dire, en cette Chambre, qu'ils considéraient comme indigne d'eux-mêmes de chercher à rabaisser le caractère d'un homme dont l'honneur est intact, la presse de cette province a répété leurs sentiments. Il fait plaisir de constater que s'il y a de nombreux journaux qui cherchent à rabaisser les caractères, toute la presse n'est pas encore assez avilie pour tenter de ravir, au moyen de la calomnie, l'honneur d'un homme qui occupe une place si considérable dans l'estime du peuple, qu'il est impossible pour qui que ce soit de le rabaisser. Non-seulement les membres de la gauche, mais encore les honorables membres de la droite, ceux qui ne partagent pas ses opinions, sentent, dans le plus profond de leurs cœurs, qu'il est digne de leur respect. Provoqué par les attaques personnelles de certains membres—qui, je l'espère, se sont oubliés, pour dire la chose de la manière la moins blessante—il a été obligé, pour se défendre, de nous faire connaître un peu de ses affaires privées, et nous avons appris, ce que connaissaient déjà quelques-uns de nous, qu'il n'y a pas un homme dans le pays ou dans cette Chambre qui fasse, pour servir ses compatriotes, les sacrifices pécuniaires qu'il fait

Un MEMBRE: Ecoutez! Ecoutez!

M. PATERSON: Est-ce dérisoire? L'honorable monsieur qui pousse des cris ironiques, veut-il dire qu'il fait autant de sacrifices en venant en cette Chambre?

M. BOWELL: Il pourrait être aussi juste et aussi honnête, quand bien même il ne ferait pas autant de sacrifices.

M. PATERSON: Il pourrait l'être, mais je parle des sacrifices.

M. BOWELL: La veuve qui donne une obole fait sacrifice aussi grand que les siens.

M. PATERSON: Cela est très vrai; mais l'honorable ministre des douanes, qui m'interrompt, se sent-il capable de faire un semblable sacrifice? Sacrifierait-il même les parents de sa femme, ou quelqu'une de ses cousines, ou quelqu'une de ses tantes?

En attendant qu'il soit disposé à suivre cet exemple, et en attendant qu'il soit prêt à donner une preuve de son esprit d'abnégation un peu meilleure que celle que l'on trouvera, j'ose le dire, dans quelques-unes des nominations qu'il a faites; en attendant qu'il puisse prendre cette position, il ne lui sied pas d'essayer d'amoinrir la force de ce que je dis à ce sujet.

Quant à l'honorable monsieur qui, dans cette Chambre, bien qu'étant le chef de l'opposition, élabore une grande partie de la législation privée, apporte le grand poids de son

habilité, et aide à ébaucher et à préparer plusieurs des projets de loi du gouvernement, est ce, je le demande, un homme que l'on peut insulter, est-ce un homme que l'on peut vilipender, est-ce un homme à qui les honorables députés de la droite peuvent, dans un moment d'oubli, reprocher d'occuper une position indigne de lui ?

Nous sommes peu nombreux de ce côté-ci, mais nous voulons qu'il soit compris—je veux, pour ma part, qu'il soit compris—que, bien que nous soyons prêts à accorder aux honorables députés de la droite tout ce qui est juste et équitable ; bien que nous veuillions toujours et que nous désirions discuter d'une manière et dans un langage parlementaire ; bien que nous soyons prêts à leur reconnaître toute la délicatesse de conscience possible dans les votes qu'ils donnent, je leur dis que s'ils se lèvent pour vilipender le chef de ce parti, s'ils se lèvent pour faire des insinuations contre son caractère, s'ils se lèvent pour essayer d'intimider le petit groupe qui représente ce parti dans cette Chambre, ils se trouveront en face d'un groupe d'hommes qui, bien que peu nombreux, en savent assez et sont assez capables pour défendre leurs droits en aucun temps et dans toutes les occasions, et pour montrer à ce gouvernement, lorsqu'ils sentiront qu'il est de leur devoir de le faire, en quoi il s'est trompé, comme j'ai essayé de le démontrer ce soir en faisant remarquer au ministre des finances que les promesses qui avaient été faites n'ont pas été remplies, et qu'il est à espérer qu'à l'avenir il modifiera sa manière d'agir, et que nous aurons lieu de croire qu'il promettait ce qu'il était en son pouvoir de faire, et qu'il est disposé à mettre à exécution ce qu'il est en son pouvoir de faire.

Sir LÉONARD TALLEY : Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier les résolutions suivantes :

1. Résolu, Qu'il est expédient de prescrire que les articles suivants seront ajoutés à la liste des effets qui peuvent être admis en franchise lorsque importés en Canada, savoir :—

- Toile à blutsan, non confectionnée.
- Acide boracique.
- Toile—Toile de jute, de pas moins de 58 pouces de largeur, lorsqu'elle est importée par les fabricants de prélatas, pour être employée dans leurs fabriques.
- Chaude sondante au rouge cerise.
- Graisse et graillons.
- Indigo en pâte et extrait.
- Pontres, feuilles, plaques, cornières et courbes de fer ou d'acier, pour vaisseaux ou navires en fer ou mixtes.
- Manganèse, oxyde de.
- Potasse minérale allemande.
- Soude, sulfate de.
- Acier pour acies et corpe-paille, ébauché, mais non autrement ouvré.
- Et de biffer les items suivants, actuellement sur la dite liste d'articles admis en franchise, savoir :—
- Colcoatar, ou oxyde de fer, sec.
- Fibre, végétale, pour des fins manufacturières.
- Eclisses en acier, pour chemins de fer.
- Et tous les items ou mots contraires aux dispositions précédentes ou incompatibles avec elles.

2. Résolu, Qu'il est expédient de prescrire que les articles suivants seront soumis aux tarifs de droit et paieront les dits tarifs de droit placés en regard de chacun d'eux respectivement, à dater de la passation de cette résolution, savoir :—

- 1. Acide acétique, vingt-cinq centins par gallon impérial.
- 2. Capelines, chapeaux en paille d'Italie, non fins, vingt pour cent *ad valorem*.
- 3. Cellulose, moulée et façonnée, pour manches de couteaux et fourchettes, non perforés, ni autrement ouvrés, dix pour cent *ad valorem*.
- 4. Tapis, paillassons et nattes de chanvre, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
- 5. Jeannettes et coutils, lorsque importés par des corsetiers, pour être employés dans leurs fabriques, vingt pour cent *ad valorem*.
- 6. Coton imprimé ou teints, non spécifiés ailleurs, vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*.
- 7. Coton, de 42 pouces de largeur et au-dessus, lorsque importé par des fabricants de toile cirée, pour être employé dans leurs fabriques, quinze pour cent *ad valorem*.
- 8. Chaîne de coton, n° 60 et plus fine, quinze pour cent *ad valorem*.
- 9. Faïence et poteries, décorée, imprimée ou spongieuse, et toute faïence et poterie non spécifiée ailleurs, trente pour cent *ad valorem*.
- 10. Manches de couteaux et fourchettes en caoutchouc vulcanisé, dix pour cent *ad valorem*.
- 11. Fer, fourchettes en fonte, sans manches, repassées à la meule ou autrement ouvrées, dix pour cent *ad valorem*.
- 12. Etiquettes, pour boîtes de fruit, légumes, viandes, boissons et confiseries ; aussi, affiches, feuilles d'annonces et placards, un droit spécifique de dix centins par livre et vingt pour cent *ad valorem*.

13. Epingles fabriquées avec toute espèce de fil métallique, trente pour cent *ad valorem*.

14. Poudres saponifères, un droit spécifique de trois centins par livre.

15. Acier en lingots, en barres, en feuilles, au-dessus de trois seizièmes de pouce d'épaisseur, en pièce ou ébauché, mais non autrement ouvré, et baguettes rondes en fil d'acier laminé en rouleaux, non spécifiés ailleurs, trois piastres par tonne de 2,000 livres et dix pour cent *ad valorem*.

16. Acier, baguettes rondes en fil d'acier, laminées, au-dessous d'un demi-pouce de diamètre, lorsque importées par des fabricants de fil métallique pour être employées dans leurs fabriques, cinq pour cent *ad valorem*.

17. Aiguilles d'acier, savoir :—Aiguilles à cylindres, aiguilles à broder sur cadres portatifs, et aiguilles à crochets, trente pour cent *ad valorem*.

SUCRES, SIROPS ET MÉLASSES :—

18. Sucre, lorsque importé directement, sans transbordement, du pays de sa provenance ou production, au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de un centin par livre, et trente-deux et demi pour cent *ad valorem*.

Egal au numéro 9, et non au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de trois quarts de centin par livre et vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*.

Au-dessous du numéro 9, un droit spécifique d'un demi-centin par livre, et vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*.

19. Mélado et mélado concentré, trois huitièmes de centin par livre, et vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*.

20. Sur tous les sucres, mélado et mélado concentré ci-dessus, lorsqu'ils ne sont pas importés directement, sans transbordement, du pays de leur provenance ou production, —Au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de un centin par livre, et trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Egal au numéro 9, et non au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de trois quarts de centin par livre, et trente pour cent *ad valorem*.

Au-dessous du numéro 9, type de Hollande, un droit spécifique de un demi-centin par livre, et trente pour cent *ad valorem*.

21. Mélado, et mélado concentré, un droit spécifique de trois huitièmes de centin par livre, et trente pour cent *ad valorem*.

22. Suc de canne concentré, mélasses concentrées, suc de betterave concentré et concréfié, importés directement ou non, un droit spécifique de trois huitièmes de centin par livre, et trente pour cent *ad valorem*.

23. Sirops, suc de canne, sirop épuré, sirop de sucrerie, ou mélasses de sucrerie, sirop de sucre, sirop de mélasse ou de sorgho, importés directement ou non, un droit spécifique de cinq huitièmes de centin par livre, et trente pour cent *ad valorem*.

24. Mélasses, autres, lorsque importées directement, sans transbordement, du pays de leur provenance ou production, quinze pour cent *ad valorem* sur leur valeur livrée sans mât.

25. Mélasses, non importées dans ces conditions, vingt pour cent *ad valorem*.

La valeur sur laquelle le droit *ad valorem* sera prélevé et perçu sur tous les sucres, mélado, sirops, mélasses, etc., ci-dessus mentionnés, sera la valeur des articles livrés sous mât, tel que prévu par la section 77 de l'acte des Douanes, 1883.

26. Zinc, chlorure, sels et sulfate de, —cinq pour cent *ad valorem*.

27. Résolu, Qu'il est expédient d'abroger toutes les parties de l'acte 42 Vic., chap. 15, et des actes qui le modifient, ou des annexes de ces actes, qui imposent un droit de vingt pour cent *ad valorem* sur les "ferrements et manivelles de moulins, et fer forgé pour moulins et locomotives, et pièces de locomotives et moulins pesant 25 livres ou plus," et sur la "papeterie de toute sorte, non spécifiée ailleurs," —ou qui imposent tout autre droit de douane sur les jeannettes de coton teintes, coutils, batis, batisés, croisées et cabans, et sur aucun des articles précédents, que ceux imposés par la présente résolution, et qui admettent tous tels articles en franchise lorsqu'ils sont importés en Canada.

4. Résolu, Que la section 8 de l'acte 42 Vic., chap. 15, soit abrogée et remplacée par la suivante :

8. Il pourra être fait une déduction pour détérioration par dépérissement naturel, pendant le voyage d'importation, sur les articles périssables, tels que fruits et légumes verts importés en Canada ; mais en l'évaluant et en estimant le dommage par la casse sur les articles fragiles tels que faïence, porcelaine, verre et verrerie, en vertu des sections 53 et 54 de l'acte des douanes, 1883, —cette déduction ne sera faite ou ce dommage ne sera alloué que pour le montant de la perte en sus de 25 pour 100 de la quantité totale des articles avariés, et seulement dans le cas où il sera fait une demande à ce sujet, et où la perte ou le dommage sera attesté, après examen fait par l'estimateur ou officier compétent des douanes, dans les trois jours qui suivront le débarquement ou l'arrivée de ces articles à leur port de destination ; et pourvu que le droit ait été acquitté sur la valeur totale des articles, sur demande adressée au ministre des douanes, une remise de ce droit pourra être accordée et faite dans la dite proportion et lorsque les conditions plus haut spécifiées auront été remplies, mais non autrement.

La motion est adoptée ; et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Sur la résolution 1,

M. BLAKE : Je suppose que l'honorable monsieur n'a pas l'intention de dépasser ce soir la liste des articles admis en franchise ?

Sir LEONARD TILLEY : Oui ; j'aimerais à passer toutes les résolutions ce soir.

Une VOIX : Continuez.

M. BLAKE : L'honorable monsieur me permettra peut-être de continuer mes remarques au ministre des finances sans son intervention.

Je ne crois pas qu'il serait raisonnable d'examiner toutes les résolutions ce soir. Elles nous ont été soumises très récemment. Nous ne prévoyions pas que l'honorable monsieur proposerait de les passer toutes ce soir. Des informations sont nécessaires au sujet de quelques-uns de ces points, non pas, quant à moi, relativement à la liste des articles admis en franchise, mais au sujet de l'effet que produiront sur le commerce quelques-unes des propositions subséquentes, et je crois que l'honorable monsieur devrait nous permettre de les discuter en comité après que nous aurons obtenu ces informations.

Sir LEONARD TILLEY : Cela pourrait être fait lors du concours ; mais, cependant, je ne désire pas en presser l'examen. Comme de raison, nous ne pourrions rien y gagner, vu que les honorables messieurs de la gauche peuvent, s'ils le désirent, empêcher l'adoption des résolutions ce soir. Nous pourrions donner les informations lors du concours ; mais, s'il le préfère, nous examinerons ce soir la liste des articles que nous proposons d'admettre en franchise, et nous examinerons les autres jeudi.

M. BLAKE : On ne gagnerait rien à attendre le concours, si nous avions le débat à bâtons rompus lors du concours. Nous ferions aussi bien de les discuter en comité.

La résolution 1 est adoptée.

Le comité rapporte progrès et demande à siéger de nouveau.

Sir LEONARD TILLEY : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et (à 11.55 hrs p.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 5 mars 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRÉÈRE.

FRAUDE À L'ÉGARD DES CONTRATS PUBLICS.

M. CASGRAIN : Je désire de nouveau attirer l'attention de la Chambre sur la question qui lui a été soumise hier.

Je croyais que l'avis qu'a donné alors l'honorable ministre des travaux publics serait écouté ; mais je suis fâché d'avoir à constater que cet avis n'a eu aucun effet. Bien qu'une assemblée du comité spécial auquel le bill n° 12 était renvoyé fût convoquée pour aujourd'hui, rien n'a été fait.

Je crois que le meilleur moyen, à moins que la Chambre n'en décide autrement, serait de réduire le nombre compétent des membres du comité.

En conséquence, je propose, appuyé par M. Charlton, que le nombre compétent des membres du comité spécial auquel a été renvoyé le bill n° 12, intitulé "Acte à l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics," soit réduit à trois membres.

Sir HECTOR LANGEVIN : Lorsque hier j'ai dit à l'honorable monsieur qu'à mon avis le fait qu'il avait signalé cette question à l'attention de la Chambre aurait très probable-

M. BLAKE.

ment pour résultat d'obtenir le nombre compétent du comité, je ne croyais pas que l'honorable monsieur convoquerait immédiatement une assemblée, parce que les députés ont à assister à d'autres comités, et qu'ils ont d'autres choses à faire, et si l'honorable monsieur avait donné quarante-huit heures d'avis, je n'ai pas de doute que le comité ne se fût réuni.

Je crains que l'honorable monsieur n'aille un peu vite à ce sujet. Je ne sache pas que l'on désire empêcher l'examen de ce bill.

Lorsque j'ai parlé, hier, j'oubliais les députés absents. L'honorable député de Lincoln est malade et absent de la ville ; l'honorable député de Victoria était alors absent, ainsi que l'honorable monsieur lui-même, de sorte que sur neuf membres, nous en connaissons trois qui étaient absents, et il n'est pas surprenant que parmi les autres on n'ait pu former un nombre compétent.

Je crois certainement que l'honorable monsieur devrait laisser le comité se réunir de la manière ordinaire. J'ignore si cette motion nécessite un avis ; mais la règle que nous avons suivie est, je crois, que lorsqu'un comité demande un changement du nombre compétent, il fait un rapport à la Chambre, et qu'une motion basée sur ce rapport est faite par le président ou un autre membre du comité, à l'effet de changer le nombre compétent.

Dans le cas actuel le nombre n'est pas grand ; il est de cinq membres.

Je crois que l'honorable monsieur devrait permettre que le comité se réunisse de la manière ordinaire, après avoir donné un avis suffisant.

M. BLAKE : Mon honorable ami a déclaré hier que le comité avait été vainement convoqué six ou sept fois. Je n'ai pas eu connaissance, dans ma courte carrière parlementaire, que pareille chose ait jamais eu lieu jusqu'ici. Comme le dit l'honorable monsieur, suivant la pratique générale, lorsqu'un nombre compétent doit être réduit, il doit l'être sur un rapport du comité ; mais il remarquera que mon honorable ami ne peut réunir le comité, afin de faire un rapport. Si les honorables députés qui font partie du comité et qui se sont chargés de remplir ce devoir n'ont pas fait d'objection lorsque leurs noms furent mentionnés comme membres de ce comité, ils devaient agir ; parce que je n'ai pas besoin de dire que l'honorable premier ministre, ou tout autre chef de la Chambre recommande les noms des membres de ces comités auxquels sont renvoyés les bills. Dans le cas actuel, le comité a été modifié à la demande de l'honorable premier ministre ou de quelqu'autre député de la droite, représentant alors le gouvernement. Je ne recommande pas que l'on presse l'adoption de cette motion, après ce qu'a dit l'honorable ministre des travaux publics, mais je dis que c'est un fait exceptionnel et extraordinaire qu'un comité spécial composé de neuf membres choisis par la direction de la Chambre se soit réuni six ou sept fois sans pouvoir obtenir un nombre compétent. J'espère que la prochaine tentative de mon honorable ami sera plus heureuse. Nous savons que la règle de la Chambre est qu'un député opposé au principe d'un bill ne devrait pas faire partie du comité auquel ce bill est renvoyé, que ce député ne devrait pas être placé dans la position anormale d'essayer à faire prévaloir le principe d'un projet de loi auquel il est opposé, ou d'essayer de le faire échouer on n'assistant pas aux réunions du comité.

M. CAMERON (Victoria) : J'ai été nommé membre du comité spécial après la formation du premier comité. J'ignorais alors quelle était la nature du bill. Je me suis rendu au comité deux ou trois fois, mais il n'y avait pas un nombre compétent, et à la dernière réunion, où nous avons eu une discussion irrégulière, le nombre compétent faisant défaut, j'ai dit que l'on n'aurait pas dû me nommer membre de ce comité, vu que pendant la dernière session j'avais voté pour le rejet du bill que mon honorable ami avait

alors présenté, et qui était en substance le même que celui-ci.

J'ai promis d'assister à la prochaine réunion, mais j'en ai été empêché par la maladie, et le lendemain je suis parti pour l'Ouest, d'où je ne suis revenu que ce matin. En conséquence, je ne crois pas mériter l'accusation que l'honorable député de Durham-Ouest a portée, si je compris, contre une majorité des membres de ce comité, à l'effet que l'on s'abstenait simplement d'assister aux réunions afin d'empêcher le comité de délibérer.

M. BLAKE : Après la déclaration de l'honorable député de Victoria-Nord (M. Cameron), je proposerais que son nom fût retranché de la liste des membres du comité, et qu'un autre lui fût substitué.

M. CASGRAIN : La question est laissée entièrement à la Chambre, et je suppose que l'honorable monsieur proposera le nom de quelque député en remplacement de celui de l'honorable député de Victoria-Nord, afin que le comité puisse être convoqué.

La motion est retirée.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que M. Cameron (Victoria) soit dispensé de siéger dans le comité, et que M. Macmaster le remplace.

La motion est adoptée.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés séparément et lus pour la première fois.

Bill (n° 112) à l'effet d'empêcher les excursions le dimanche.—(M. Charlton.)

Bill (n° 113) à l'effet d'amender l'acte 38 Victoria, chap. 88, concernant la propriété littéraire et artistique.—(M. Béchard.)

Bill (n° 114) pour empêcher la falsification des substances alimentaires et des drogues.—(M. Costigan.)

ACTE CONSTITUTIF DES PILOTES DE QUÉBEC.

M. AMYOT : Le gouvernement considère-t-il que l'acte 13 et 14 Victoria, chapitre 123, constituant les pilotes du havre de Québec et d'en amont de ce havre, et l'acte 16 Victoria, chapitre 258, amendant le dit acte, sont encore en vigueur? Si non; pour quelles raisons est-il d'opinion que les dites lois ne sont pas en vigueur?

M. McLELAN : C'est une question de droit, au sujet de laquelle le département n'a obtenu l'avis d'aucun avocat, ni du département de la justice.

AMENDEMENT A L'ACTE DU SERVICE CIVIL.

M. SMALL : Le gouvernement se propose-t-il de présenter pendant cette session quelque amendement à l'acte du service civil?

M. CHAPLEAU : La question est à l'étude, et il est probable qu'il sera présenté pendant la présente session quelque amendement à l'acte du service civil.

DROIT D'EXPORTATION SUR LES BILLOTS DE PIN ET D'ÉPINETTE.

M. VAIL : Le gouvernement se propose-t-il de présenter, au cours de la présente session, un bill à l'effet d'abroger le droit d'exportation imposé sur les billots de pin et d'épinette.

M. BOWELL : Non, M. l'Orateur; le gouvernement n'a pas l'intention de présenter un projet de loi à cet effet.

RÉCLAMATIONS POUR PERTES SUBIES SUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. LANDRY : Le gouvernement a-t-il en sa possession un rapport quelconque fait par un des arbitres du Canada au sujet d'une réclamation présentée par un M. Fraser, du comté de Pictou, demandant une somme suffisante pour couvrir les pertes par lui éprouvées dans l'incendie de ses clôtures et d'une certaine quantité de son bois? Ce rapport constate-t-il que l'incendie en question a été causé par une des locomotives du gouvernement sur le chemin de fer Intercolonial? Le gouvernement a-t-il d'abord refusé de payer cette réclamation, et pourquoi? Le gouvernement a-t-il ensuite payé cette réclamation, et pourquoi? Quelle différence y a-t-il entre l'équité de cette réclamation et celle de M. Joseph Charles Lislois? Quelle différence y a-t-il entre la légalité des deux réclamations?

Sir CHARLES TUPPER : En réponse à l'honorable monsieur, je dirai que le gouvernement a en sa possession un rapport fait par l'un des arbitres du Canada au sujet de la réclamation produite par M. Fraser, du comté de Pictou, demandant une compensation des pertes qu'il a souffertes par le fait que ses clôtures et une certaine quantité de son bois ont été incendiées; que ce rapport constate que le feu a été communiqué par une des locomotives du gouvernement, sur le chemin de fer Intercolonial; que le gouvernement avait refusé de payer cette réclamation; que subséquemment le gouvernement a payé cette réclamation, en conséquence d'une décision de l'arbitre à l'effet qu'elle devait être payée; et que la différence entre cette réclamation et celle de M. Joseph Charles Lislois c'est que, dans le premier cas, l'arbitre a rendu sa décision en faveur du requérant, et dans l'autre cas, l'arbitre a déclaré qu'en droit le gouvernement n'était pas responsable.

PRIME D'ENCOURAGEMENT AUX PÊCHEURS.

M. McISAAC : Dans quels comtés de la Nouvelle-Écosse la prime d'encouragement pour la pêche de la dernière saison a-t-elle été payée? Et à quelle date sera-t-elle payée dans les comtés (s'il en est) qui ne l'ont pas encore reçue?

M. McLELAN : Je crois que les chèques n'ont pas encore été émis. Plusieurs employés du département sont occupés à les préparer, et à examiner les demandes, et les chèques seront envoyés aussitôt que possible dans tous les comtés.

PHARE SUR L'ILE DES OIES, NOUVELLE-ÉCOSSE.

M. KIRK : Le gouvernement a-t-il l'intention de construire cette année, sur l'île aux Oies, comté de Guysboro', N.-E., le phare pour lequel un crédit a été voté en 1832?

M. McLELAN : Nous avons mis beaucoup de temps à nous procurer un emplacement pour l'érection du phare, le propriétaire du terrain choisi par l'officier demandant un prix plus élevé que celui que nous nous croyions justifiables de payer. Nous allons prendre les moyens d'exproprier le terrain, et procéder à l'érection du phare.

JETÉE DANS LA BELLE-RIVIÈRE, COMTÉ D'ESSEX.

M. LISTER : Le gouvernement a-t-il publié un avis demandant des soumissions pour la construction d'une jetée dans la Belle-Rivière, comté d'Essex? Si oui, la dite annonce a-t-elle paru dans quelque journal publié dans le dit comté? Quels sont les noms et domicile de chaque soumissionnaire, et le montant de chaque soumission? Ce contrat a-t-il été adjugé au prix de la soumission? Des modifications ont-elles été apportées aux travaux? Quelle garantie a été donnée pour l'exécution des travaux? Si la garantie était en argent, quel en était le chiffre? Si les cautions ont été données, quels sont les nom et domicile de chacune?

Sir HECTOR LANGEVIN: Ce n'est pas une jetée. On place deux pilotis sur le côté ouest de l'entrée de la rivière, et quelques-uns sur le côté est. Nous ne construisons pas de jetée.

VENTE DE TIMBRES-POSTE A WINDSOR, ONT.

M. LISTER: M. R. Venn, de Windsor, a-t-il été chargé par le gouvernement de vendre des timbres-poste? Si oui, quand a-t-il été nommé et quel est son salaire? A-t-il été autorisé à vendre tels timbres dans le bureau de poste de Windsor? Paie-t-il un loyer? Si oui, combien?

M. CARLING: Une patente a été accordée le 28 mars 1883 à M. Venn pour la vente de timbres-poste; il reçoit une commission; il vend des timbres-poste dans le vestibule du bureau de poste de Windsor, et ne paie pas de loyer.

BILL CONCERNANT L'EMPRUNT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. L'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante du secrétaire du gouverneur général:—

MONSIEUR,—Son Excellence le gouverneur général ayant nommé le juge en chef, sir William Ritchie, son député pour donner la sanction royale au bill concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, j'ai l'honneur de vous informer que le député-gouverneur se rendra pour cet objet à la salle des séances du Sénat aujourd'hui, à 5 30 p.m.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

MELGUND.

PROHIBITION DU TRAFIC DES LIQUEURS ALCOOLIQUES.

M. FOSTER: Je propose:

Que l'objet d'un bon gouvernement est de promouvoir le bien-être général du peuple en encourageant et protégeant soigneusement tout ce qui est de nature à rendre service au public, et en supprimant avec soin et en ne donnant aucun encouragement à tout ce qui peut nuire aux intérêts publics.

Que le trafic des liqueurs enivrantes, comme breuvage, cause beaucoup de tort à la population canadienne dans sa moralité, dans ses relations sociales et dans ses industries.

Qu'en dépit de toute législation antérieure, les maux causés par l'intempérance sont si considérables, si étendus, et d'un effet si désastreux, qu'ils sont un péril pour la société et une menace pour la nation.

Que pour les raisons ci-dessus énoncées, cette Chambre est d'opinion que le remède véritable et le plus efficace à apporter à ces maux, par la législation, se trouve dans la promulgation et la mise en vigueur d'une loi prohibant l'importation, la fabrication et la vente des liqueurs enivrantes comme breuvage.

Je ne crois pas nécessaire de m'excuser d'appeler l'attention de la Chambre sur cette résolution. Les membres de cette Chambre en général admettront, je crois, que les fonctions du parlement sont de deux sortes. Il est, cela va sans dire, du devoir du parlement d'examiner et de surveiller soigneusement les détails de toutes les lois relatives aux matières qui sont de son ressort; et c'est également pour le parlement un devoir important de scruter soigneusement, et de discuter pleinement possible les principes sur lesquels repose sa législation, afin que cette législation puisse être aussi efficace et aussi salutaire que possible.

Les sujets de législation, M. l'Orateur, ne prennent pas toujours naissance dans le parlement même; mais ils proviennent généralement des désirs, des besoins, ou des griefs de ceux qui ne font pas partie du parlement, et, après avoir fermenté dans l'esprit du public, ils arrivent au parlement, où ils demandent d'être étudiés, discutés et réglés.

Je suis ici aujourd'hui pour déclarer que dans mon humble opinion, il n'y a pas de sentiment plus fort dans le cœur et l'esprit des habitants de ce pays, sur n'importe quelle question, que le sentiment relatif au trafic des liqueurs enivrantes et aux meilleurs moyens d'atténuer les maux qu'il produit ou de les faire disparaître entièrement, autant que la chose est possible; et je désire exprimer aujourd'hui, autant qu'il

M. LISTER

m'est possible de le faire, ce que je crois être les souhaits, les sentiments et les désirs à ce sujet d'au moins une très grande partie de la population du Canada.

Je sais que, s'il y a de la faiblesse et de l'hésitation dans mes paroles, je m'efforcerais néanmoins d'exprimer les pensées et la conviction d'une très grande partie des habitants de ce pays sur cette question. Je ne dirai pas combien les demandes faites par le public d'une législation contre le trafic des liqueurs sont nombreuses, générales ou multiples, mais je sais qu'il y a environ dix ans il y a eu dans cette Chambre un plaidoyer très éloquent, bien que silencieux, au sujet de cette question, et dans le même sens que la résolution qui vient d'être lue. Il y avait à cette époque sur le bureau de la Chambre des pétitions signées de bonne foi par des dizaines et des vingtaines de milliers d'hommes et de femmes.

Je crois qu'il y avait des pétitions signées par des conseils municipaux, par les directeurs de grandes associations religieuses, qui avaient une influence assez grande et reflétaient assez l'opinion publique à ce sujet; et, si je ne me trompe, il avait aussi été déposé sur le bureau de la Chambre des résolutions passées par au moins deux ou trois des législatures provinciales du Canada, et, toutes ces pétitions et ces résolutions étaient dans le même sens que les résolutions que je viens de présenter à la Chambre. Voilà pour la partie de la population qui est intéressée dans cette question.

Je crois pouvoir aussi dire sans crainte de me tromper que, durant les dix années qui se sont écoulées depuis cette époque, ce sentiment ne s'est pas amoindri, mais qu'au contraire il a pris de plus grandes proportions, qu'il est devenu plus profond et plus intense. Non-seulement il y a au Canada un grand nombre de personnes qui, je crois, demandent que le trafic des liqueurs enivrantes soit prohibé par une loi, autant qu'il est dans la limite des pouvoirs du parlement fédéral de le faire, mais je me permettrai aujourd'hui de dire quelques mots à l'appui de cette résolution, à cause de l'importance de la question même. Nous avons été envoyés ici, M. l'Orateur, par la population des diverses divisions électorales du Canada, à titre de législateurs. Nous passons trois ou quatre mois de l'année à discuter et à passer des lois sur les matières qui sont de notre compétence. Nous avons passé beaucoup de temps et déployé beaucoup d'énergie dans la discussion de questions de tarif et de revenu. Le but de ces discussions et les lois qui en sont résultées ont deux buts: d'abord de prélever aussi sûrement et aussi légèrement que possible un revenu suffisant pour répondre aux besoins du pays; et, en deuxième lieu, de rendre les conditions du travail aussi favorables que possible, et d'imaginer les moyens de développer davantage nos ressources. Et cependant, durant les dix-sept années qui se sont écoulées depuis l'établissement de la Confédération, je crois rester dans les limites de la vérité en disant que l'argent dépensé par notre population dans le trafic des liqueurs excéderait de plusieurs millions la moyenne des revenus que ce gouvernement a perçus dans tout le Canada. Je crois être aussi dans les limites de la vérité en disant que les conditions du travail et le développement du pays ont été considérablement entravés et retardés par l'opération de ce même trafic.

Un sujet important de législation est celui qui concerne l'immigration, et la politique d'attirer de l'étranger des gens qui colonisent notre nouveau pays, et développent ses ressources par leur travail, et qui contribuent, par leur industrie et leur vertu, à la permanence et à la beauté de la civilisation que nous établissons; cependant, M. l'Orateur, je suis dans le vrai en disant que durant les dix-sept années qui se sont écoulées depuis l'établissement de la Confédération, le résultat du trafic des liqueurs dans le Canada, depuis l'est jusqu'à l'ouest, a beaucoup contribué, par le développement qu'il a produit, les crimes qu'il a stimulés, et le gaspillage de ressources qu'il a causé, à annuler les bons effets

de notre politique d'immigration, et a enlevé aux industries productives du pays et rendu inutiles à son développement presque autant de bras et de muscles que nous en avons reçus, grâce à la politique d'immigration suivie par tous les gouvernements qui se sont succédés depuis l'établissement de la Confédération jusqu'à ce jour. Nous sommes intéressés, M. l'Orateur, au développement et à la bonne administration de notre pays, et l'objet de notre attention la plus profonde est de passer des lois, autant que nous le permettent nos pouvoirs, de nature à contribuer au développement et à la prospérité, à la continuation de la tranquillité, et au bon ordre des populations de ce pays. Et cependant, je n'exagère pas en disant que les maux qui résultent du trafic des liqueurs au Canada ont probablement plus contribué à retarder la prospérité du pays, et à semer des germes de discorde et de mécontentement, que tous les autres maux dont ce pays a été affligé; je dis donc, M. l'Orateur, que si nous considérons l'importance de cette question, nous pouvons être sûrs que ce parlement n'outrepasse pas ses devoirs, et que ces honorables députés ne dépassent pas leur privilège en appelant l'attention de la Chambre sur les meilleurs moyens à prendre pour amoindrir les grands maux qu'engendre ce trafic.

Si le but d'un bon gouvernement est de protéger ce qui est bon, d'empêcher ce qui est mauvais, et de développer dans la mesure de ses forces le bien dans la société et dans la nation, je ne connais pas de question qui domine plus, qui soit plus pressante, qui demande plus fortement une solution, que celle qui nous est soumise aujourd'hui. Et, M. l'Orateur, si d'un côté nous considérons combien sont grands et chers les intérêts qu'elle affecte, et si d'un autre côté nous songeons à la gravité des maux qu'elle engendre, ce qu'il y a d'étonnant, ce n'est pas que cette demande soit soumise aujourd'hui au parlement, mais qu'elle ne l'ait pas été plus tôt, qu'elle n'ait pas été faite avec plus de constance et avec plus d'instances.

Si nous jetons un regard sur le pays et si nous examinons ce qui s'y est accompli depuis une vingtaine d'années; si nous considérons la place que cette question occupe dans les meilleurs cœurs et les meilleurs esprits de la Confédération; si nous observons les influences diverses, agissant dans leur milieu respectif, nous arriverons à la conclusion que ce n'est pas une demande oiseuse, qui a déjà été et qui est maintenant présentée à ce parlement; mais que c'est l'expression d'un sentiment profond et d'une opinion très répandue, qui se manifeste à ce parlement.

Je propose ces résolutions, cette après-midi, avec la conviction qu'elles possèdent la sympathie d'une fraction considérable de la population, et aussi avec la conviction que l'importance du sujet demande la plus sérieuse considération d'une assemblée délibérante. J'espère que le mouvement actuel sera un nouveau point de départ d'une agitation déjà commencée et soutenue dans ce pays, agitation que le parlement secondera, et qui ne s'arrêtera que quand l'opinion du dehors recevra du parlement l'assistance requise sous forme d'une législation la plus énergique possible. La résolution que je propose aujourd'hui est très simple. Elle s'occupe d'abord des liqueurs enivrantes au point de vue du breuvage seulement. Elle ne touche aucunement à la question de fabrication, d'importation, ou de la vente des boissons enivrantes, lorsque l'article fabriqué est considéré au point de vue de l'usage que l'on peut en faire en matière de chimie, d'arts mécaniques ou scientifiques. Elle ne fait que soumettre la question à un débat sur le genre de législation qu'il conviendrait d'adopter concernant la vente, la fabrication et l'importation des boissons enivrantes pour s'en servir comme breuvage. Si quelqu'un me demande pourquoi je procède par une résolution plutôt que par tout autre moyen, je leur donnerai satisfaction par les raisons suivantes: D'abord, une résolution n'est pas hors de la compétence d'un membre de cette Chambre, et pose la question actuelle sur son propre mérite, sur le terrain de son principe, et en dehors des con-

sidérations de parti. En second lieu, la résolution produira ou est destinée à produire l'effet suivant: Elle soulèvera une discussion en parlement sur un principe, discussion qui attirera l'attention du pays et l'intéressera d'autant plus qu'elle a eu son point de départ dans le parlement, auquel on peut arriver de cette manière aussi bien que par une autre.

De plus, cette discussion fera connaître la force du principe prohibitif, dans cette Chambre, et si l'on trouve que la force du sentiment prohibitif, ici, n'est pas proportionnée à l'opinion exprimée au dehors, le peuple profitera de la leçon d'aujourd'hui pour envoyer au parlement la force nécessaire pour donner à la cause de la prohibition un appui en rapport avec l'opinion publique.

Mais la résolution est surtout présentée pour cette autre raison: que dans une résolution, nous sommes dispensés d'une masse de détails, qui, autrement, la surchargerait. Lorsqu'une loi est proposée devant une assemblée délibérante, elle doit renfermer les détails concernant son objet; mais, ces détails, frappant les esprits différemment, feront surgir des divergences d'opinion.

Or, la résolution présentée n'est pas embrouillée par aucun détail. Elle comporte simplement une question de principe à discuter et à être décidée sur son mérite. Dans une affaire de cette importance, il est de la dernière urgence qu'avant de législater, il faille d'abord discuter délibérément et honnêtement le principe même de législation à adopter. Je puis, au seuil même de la discussion, me heurter à la question suivante: pourquoi préférez-vous adopter, au sujet du commerce des liqueurs enivrantes, une ligne de conduite différente de celle que vous adoptez à l'égard de tout autre commerce.

Vous avez, par exemple, des fabriques dans la Confédération, et il y a certains dangers inhérents à leur mise en opération. Ne peut-on pas encore me demander pourquoi je ne propose pas au parlement d'adopter un bill prohibant les fabriques dans la Confédération, parce qu'il y a certains dangers pour ceux qui vivent dans ces établissements? Non; mais le remède, dans cet exemple, serait tout simplement de se mettre à l'œuvre pour se préserver des dangers en question, et rendre la vie de fabrique aussi sûre que possible. Et si vous avez appliqué ce remède, vous sentez que vous avez fait le plus possible pour les industries et ceux parmi lesquels elles sont établies. Pourquoi, alors, peut-on ajouter, vous proposez-vous d'adopter une ligne de conduite différente à l'égard du trafic des liqueurs enivrantes? Je suis obligé d'admettre que cette question est raisonnable et qu'elle mérite une réponse honnête. Je dis que nous nous proposons de traiter différemment le trafic de boissons enivrantes, parce qu'il est nécessaire de traiter différemment les autres industries du pays. Et si vous me demandez une preuve de cet avance, je ne puis vous en donner une meilleure que celle-ci: que l'attitude prise par les gouvernements et l'opinion publique à l'égard du trafic des boissons enivrantes, durant les cinquante dernières années, sont une des meilleures indications qu'il y a quelque chose de radicalement mauvais dans ce trafic; autrement, l'attitude ci-dessus mentionnée n'aurait pas été prise, et quelle est cette attitude? C'est une attitude d'opposition et même d'opposition hostile.

Je vous demande de me trouver un gouvernement anglosaxon, qui n'ait depuis vingt ans manifesté de plus en plus son hostilité envers le trafic des liqueurs; qui n'ait surveillé ce trafic comme un ennemi; qui ne l'ait considéré comme ruineux; qui ne l'ait entravé par des restrictions et même par la prohibition. Je dis que l'histoire de la législation, durant les cinquante dernières années, dans tous les pays anglosaxons, au sujet d'un trafic des liqueurs enivrantes, a été une histoire dans laquelle ressortent ces deux faits: le premier est l'hostilité des gouvernements à l'égard de ce trafic; et le second est la nature des restrictions et des prohibitions.

Je déclare, ici, aujourd'hui, et je crois que c'est la vérité, qu'il n'y a pas un seul gouvernement anglo-saxon, qui oserait faire disparaître toutes les restrictions établies contre le trafic des liqueurs ; s'il les faisait disparaître, il se ferait balayer, lui-même, dans les six mois qui suivraient. Je crois aussi pouvoir dire qu'il n'y a aucun gouvernement, ou aucun parti politique, dans les pays de race saxonne, qui pourrait enlever une seule restriction maintenant établie sur le trafic des liqueurs, sans perdre de son prestige et quelque chose de la faveur publique.

Il doit y avoir quelque chose de radicalement mauvais dans ce trafic, lorsque que les gouvernements prennent une telle attitude à son égard et lui sont si hostiles. Mais si l'attitude des gouvernements a continuellement révélé un sentiment de répugnance et une hostilité de plus en plus prononcée à l'égard de ce trafic, on pourrait en dire beaucoup plus encore de la répugnance de la race anglo-saxonne. Je ne connais pas un seul vice public légalisé, ou un seul vice légalisé ou non, qui ait provoqué partout d'aussi vives désapprobations que ce trafic depuis un demi-siècle. Permettez-moi d'attirer l'attention de la Chambre sur quelques-unes de ces désapprobations, qui se sont produites dans le monde anglo-saxon et ont été exprimées dans des termes qu'on rappellera dans l'avenir, pour faire connaître l'opinion publique à l'égard de ce trafic. Il y a longtemps, dans la Chambre des lords, il y a deux siècles, je crois, et certainement plus d'un siècle, lord Chesterfield, parlant de la prohibition du trafic des liqueurs enivrantes, dit, entre autres choses :

Supprimons ces artisans de la mort, ces destructeurs de la vie humaine, qui ont identifié leur pays avec la maladie et la ruine, et placé sur le piège du vice un appât tel qu'on ne peut y résister.

En 1830, lord Brougham, cet homme de grand génie et aux vastes desseins, prononça ces paroles :

A quoi bon que la législature passe des lois punissant le crime, ou que leurs Seigneuries essaient d'améliorer la moralité du peuple en lui donnant de l'éducation ? A quoi servirait de semer ici la plus modeste graine, si nous devons récolter une mauvaise herbe ailleurs ; si ces débits de bière doivent continuer à faire germer une semence d'immoralité sur tout le territoire, à développer le plus affreux produit qui puisse se rencontrer dans un pays civilisé, et j'ai honte d'ajouter, sous les soins bienveillants des gouvernements.

Rowland Hill, homme distingué et de haute noblesse, s'exprime comme suit :

Les maisons publiques—cette peste du pays—soulèvent dans mon esprit la plus violente indignation.

Le Dr Chalmers, ce noble ministre écossais, dit :

Pour ce qui nous regarde, nous nous serions réjouis si, par la clôture entière des distilleries, la hideuse ivrognerie, en Écosse, avait été supprimée.

Olivier Goldsmith, homme d'esprit, a émis cette vérité :

Les débits de bière sont toujours une occasion de débauche et d'excès. et au point de vue religieux ou politique, il serait de notre plus grand intérêt de les supprimer.

Lord Bacon, cette personnification de la sagesse, dit :

Tous les crimes sur la terre ne détruisent pas autant d'êtres humains, ou n'aliènent autant de propriétés que l'ivrognerie.

Richard Cobden, ce réformiste selon les meilleurs intérêts du peuple, a déclaré :

Chaque jour d'expérience tend de plus en plus à me convaincre que la cause de la tempérance est inhérente à toute vraie réforme politique et sociale.

John Bright, cet éloquent et noble tribun, donne cette appréciation :

Un obstacle monstrueux est sur notre chemin. L'usage de boissons fortes, quel que soit le nom dont se couvre le démon de l'ivrognerie, quelle que soit la manière dont il se présente, nous empêche de réussir. Enlevez cet obstacle, et notre marche progressera, et nos travaux seront bons.

M. FOSTER

Le Times, de Londres, dès 1853, déclarait :

Ce qui est particulier à l'usage des liqueurs spiritueuses, c'est que l'argent dépensé pour cet objet est comme jeté au feu. Cet argent ne subvient ni aux besoins naturels de l'homme, ni offre une substitution équivalente..... On ne saurait trouver un moyen plus rapide d'accroître la richesse des nations et la moralité de la société, que celui de la suppression entière de la fabrication des liqueurs brûlantes, constituant une cause de gaspillage et de maux inappréciables.

A une date plus récente, le même journal disait :

L'usage des boissons fortes produit plus d'oisiveté, plus de crimes et de misères, que toutes les autres causes réunies... Cet usage apporte le découragement, la confusion, la honte, et fait de nous un objet de mépris. Il vient pareillement à bout du professeur, de l'homme d'affaire, du patriote et du législateur. Toutes les autres institutions se débattent dans des embarras désespérés, tandis que l'auberge poursuit son existence triomphale.

Le cardinal Manning, ce digne et bien aimé prélat catholique anglais, s'exprime comme suit :

Je souhaite du bien à tous les commerces, avec une réserve. Je souhaite que le pâtissier puisse boulanger et vendre du pain de plus en plus, tant qu'il vivra. Je souhaite que tout drapier voit s'augmenter, tous les ans, sa clientèle et sa vente d'étoffes pour vêtements. Je souhaite que tout fermier puisse vendre plus de blé. Mais, dans mon âme et conscience, je ne puis souhaiter que le distillateur fabrique plus de bière, plus de spiritueux, ou que les aubergistes vendent plus de ces deux produits. (Applaudissements.) Il y a une limite à mes souhaits. Je souhaite que toutes les industries prospèrent, à l'exception d'une seule. La prospérité que je souhaite à cette dernière, c'est qu'elle disparaisse.

Le même prélat dit encore :

On ne devrait pas permettre au vice de se développer, afin que la police puisse être appelée à réprimer. (Applaudissements.) Le préventif n'est pas seulement meilleur que le remède ; mais c'est un devoir, tandis que le remède n'est qu'une tentative imparfaite d'arrêter et supprimer un vice que nous avons laissé volontairement éclore.

Le même prélat dit encore :

Nous sommes parfaitement sûrs d'une chose ; c'est que si le commerce de boissons continue à se développer tous les ans ; s'il continue d'enivrer et d'empoisonner les hommes de ce pays, ceux-ci périront, tous les ans, quelque chose de leur autonomie et de la sauvegarde qui en dépend, et ces centres, qui devraient être une protection pour nous, deviendront des foyers les plus dangereux !

En 1877, le parlement anglais nomma un comité, dans la Chambre des lords, qui fit une enquête de deux années sur les maux provenant de l'intempérance, et son rapport commence par cette phrase substantielle :

Quand de grandes nations, profondément sensibles aux misères causées par l'intempérance, sont témoins du crime et du paupérisme qui en découlent ; quand elles ont conscience de la contagion à laquelle sont exposés leurs plus jeunes citoyens ; quand elles observent avec anxiété, parmi les femmes, une intempérance si répandue, intempérance qui se développe si rapidement et dans une telle proportion qu'elle constitue un nouveau danger et un déshonneur nouveau ; quand elles croient que non-seulement la moralité de leurs citoyens, mais aussi leur prospérité commerciale, dépend de la suppression de ce vice ; quand elles voient aussi que tout ce qu'a pu accomplir cette législation générale, a été quelque amélioration de l'ordre public, tandis qu'elle n'a pu produire aucune diminution perceptible de l'intempérance ; il semblerait un peu dur, quand ces nations veulent, à leurs frais et dépens, faire face aux difficultés et entreprendre leur propre purification, que la législature refusât de ériger pour elles ce mécanisme nécessaire, leur conférant les pouvoirs requis.

Sa Seigneurie l'archevêque de Cantorbéry exprime aussi l'avis suivant :

Un vice effrayant envahit tout le territoire et répand la dévastation parmi nos classes laborieuses. C'est le vice de l'intempérance. Si vous ne faites des efforts réels contre ce vice, vous négligerez une plaie, qui ronge le cœur même de la société, détruit la vie domestique au sein des classes laborieuses, et cause, peut-être, le plus grand mal qu'aucune autre cause puisse produire dans ce siècle.

Goldwin Smith, notre profond et philanthropique penseur, comme je puis l'appeler, s'exprime comme suit :

Il est trop clair que le rapide développement de ce système de débits de boissons, menace la vie même de la société ; qu'il produit une peste physique et morale plus meurtrière, dans le sens le plus profond du mot, qu'aucune autre peste, infectant les cités de l'Est ; qu'il réduit un grand nombre de nos classes laborieuses à un état de dépendance plus complet et plus dégradant que l'esclavage lui-même ; qu'il ne remplit

pas seulement le présent de misères et de vices inexprimables ; mais compromet l'avenir du travail.

Le *Telegraph*, de Londres, dit :

Notre revenu peut retirer quelques bénéfices malsains de la vente de l'alcool ; mais tout ce commerce n'est qu'un contrat entre le gin et la mort.

La *Tribune*, de New-York, qui est le journal de ce continent que l'on aurait pu croire le moins disposé à faire ressortir ce qui frappe le plus dans le trafic des liqueurs, s'exprime comme suit dans son numéro du 20 février :

Plusieurs personnes, qui s'onorgueillissent de leur sens pratique, ont coutume de se moquer des adversaires du trafic des liqueurs en les représentant comme de purs sentimentalistes. Il y a, sans doute, une forte dose de sentiment dans cette opposition ; mais ce sentiment est basé sur les faits les plus poignants. A la vérité, si tous les autres vices qui affligent la société, étaient réunis, ils seraient encore loin d'égalier, par leur énormité et leurs effets sinistres, la gravité et l'universalité du vice de l'intempérance. De quelque côté que nous nous tournions, nous voyons partout ce subtil et sinistre agent. C'est un mal qui pèse lourdement sur notre civilisation, et qui devra être extirpé avant que cette civilisation puisse devenir l'objet d'un orgueil et d'une satisfaction légitimes.

Le très honorable William E. Gladstone, ce grand vieillard et cet homme d'Etat des plus distingués, déclarait ceci, en 1880, dans la Chambre des communes : " On a dit que l'intempérance infligeait à l'humanité de plus grandes calamités que les trois grands fléaux historiques, — la guerre, la peste et la famine. Cette vérité s'applique à nous, et c'est notre disgrâce et notre déshonneur."

Et, M. l'Orateur, comme une dernière indication de l'opinion, permettez-moi d'attirer l'attention de cette Chambre sur un paragraphe qui a paru dans le discours de la reine, l'année dernière. Les ministres de la couronne mirent sur les lèvres de Sa Majesté les paroles suivantes :

Après une suite de saisons favorables dans la plus grande partie du Royaume-Uni, les produits du sol, durant la présente année, ont été, la plupart abondants, et le commerce jouit d'une activité modérée.

Le développement du revenu cependant, est sensiblement affecté par une cause qui doit être, en elle-même, considérée avec satisfaction. Je veux parler de la diminution des recettes provenant des droits sur les liqueurs enivrantes.

Je considère ce paragraphe comme l'une des indications les plus concluantes du sentiment public à l'égard de ce trafic, que nous puissions citer.

Un tel paragraphe, eût-il été placé dans le discours du trône, si l'industrie cotonnière, ou celle du fer avait été en souffrance ; s'il y avait eu baisse dans le revenu provenant d'aucune autre industrie ? Non ; M. l'Orateur, la seule source de revenu qui puisse provoquer un tel paragraphe, est celle dont le dépérissement est une indication du progrès de la sobriété publique, une indication que le flot des boissons enivrantes, qui a coulé avec un effet si désastreux dans la Grande-Bretagne, depuis des siècles, donne, enfin, quelques signes de devenir moins impétueux et moins destructeur. Ces expressions énergiques et d'une grande portée, formulées depuis deux siècles de l'histoire anglo-saxonne, sont de justes indications du sentiment de répugnance et d'hostilité qui existe au fond des meilleurs cœurs et des esprits les plus éclairés du monde anglo-saxon, et qui y fermenté comme un levain. Les deux points principaux sur lesquels porte toute cette question, sont les suivants : premièrement, la nature et les effets de ce trafic demandent-ils une suppression légale ? Secondement, la justice et l'efficacité de la prohibition peuvent-elles se prouver ?

Si nous pouvons établir l'affirmative de ces deux propositions, notre ligne de conduite se trouvera toute tracée. Ce principe étant établi et agréé, la législation doit en découler et s'appuyer sur ce principe. Si vous me le permettez, considérons cette première question : Ce trafic, dans sa nature et ses effets, demande-t-il une suppression légale ? Je ne sais pas qu'il y ait, pour prouver cette proposition, de meilleurs moyens que la science, les études physiologiques, la science économique et la science sociale, et trouver la ré-

ponse de ces trois sciences nous amène à conclure assez sûrement sur la question de savoir si la nature et les effets de ce trafic sont tels qu'il faille en demander la suppression à l'Etat. Or, quelle est la voix de la science physiologique ou médicale, au sujet des liqueurs alcooliques ? On peut dire que ces liqueurs sont composées de deux éléments constitutifs — l'alcool et l'eau, en proportions variées. J'ai entre les mains une analyse de trois ou quatre espèces de liqueurs alcooliques, qui démontreront ce fait. Par exemple, dans une chopine impériale de bière anglaise, qui pèse 24½ onces, on trouve 18 onces d'eau, 2 onces d'alcool et 2½ onces d'autres éléments. On trouve que la même quantité de porter, pesant 21½ onces, contient 16 onces d'eau ; 4 onces d'alcool et 1½ once d'autre substance. La même quantité d'eau de-vie, pesant 20½ onces, contient 9½ onces d'eau, 10½ onces d'alcool, et ½ once d'autre substance. Le rhum, ce mot expressif, sans être une liqueur bien classique, en même quantité, pesant 20½ onces, renferme 5 onces d'eau ; 15 onces d'alcool et ½ once d'autre substance. La même quantité de gin, pesant 20 onces, contient 12 onces d'eau, 8 onces d'alcool et rien autre chose.

Ces chiffres démontrent la composition scientifique de ces liqueurs, et si nous soumettions à l'analyse toutes les autres liqueurs alcooliques, nous trouverions que les principes constituants sont l'alcool et l'eau.

Or, il n'est pas nécessaire que je vous parle de l'importance que nous devons attacher à la qualité de l'eau. Nous la connaissons tous. Ce qui nous reste à connaître est ceci : quelle est cette substance que l'on nomme alcool, et qui sert de base à toutes les liqueurs alcooliques ? Où irons-nous chercher une réponse, si nous ne nous adressons pas à la science médicale. Si la Chambre me le permet, je lui citerai aussi brièvement que je le pourrai, l'opinion de savants médecins.

En 1847, plus de deux mille médecins, en Angleterre, signèrent et publièrent une déclaration ainsi conçue :

Nous sommes d'avis qu'une grande proportion de la misère humaine, y compris la pauvreté, la maladie et le crime, provient de l'usage de l'alcool, ou des liqueurs fermentées ; que l'abstinence totale de liqueurs alcooliques et de breuvages enivrants de toutes sortes, contribue grandement à la santé, la prospérité, la moralité et au bonheur de la race humaine.

Plus tard, une centaine et plus de représentants de la faculté médicale de New-York signèrent et publièrent la déclaration suivante :

1° En vue de l'influence alarmante et des mauvais effets de l'intempérance, avec lesquels personne n'est aussi familier que les membres de la profession médicale, et qui ont inspiré de la part de médecins éminents d'Angleterre, un avertissement à l'adresse du peuple anglais concernant l'usage de breuvages alcooliques, nous, soussignés, membres de la profession médicale de New-York et de ses environs, déclarons que, dans notre opinion, l'alcool devrait être classé avec d'autres drogues fortes ; qu'il ne doit être prescrit comme médicament qu'avec prudence et le sentiment d'une grave responsabilité.

2° Nous sommes d'avis que l'usage des liquers alcooliques comme breuvage est la cause d'un grand nombre de maladies physiques ; qu'il transmet des goûts désordonnés aux enfants, et que c'est la cause d'une grande proportion des crimes et du paupérisme dans nos cités et notre pays :

3° Nous saluerions toute législation judicieuse et efficace de la part de l'Etat, comme de celle du pouvoir central, qui tendrait à circonscrire le trafic de l'alcool aux fins légitimes des sciences médicale et autres, des arts et la mécanique.

Cette déclaration est signée par le président et les professeurs du collège des médecins et chirurgiens. Elle porte la signature de Willard Parker, M.D., une illustration du monde médical, et aussi celles de plus de cent autres représentants de la faculté médicale de New-York. Il n'y a pas un grand nombre d'années, plus de quatre-vingt-dix des principaux médecins de Montréal donnèrent leur opinion comme suit :

Nous, soussignés, membres de la profession médicale, de Montréal, sommes d'opinion :

1° Qu'une grande partie de la misère humaine, comprenant la pauvreté, les maladies et le crime, provient de l'usage des liqueurs alcooliques comme breuvage.

2° Que l'abstinence totale de liqueurs alcooliques, soient fermentées, ou distillées, est favorable au plus parfait état de santé physique et morale et y mène.

3° Que l'abstinence des liqueurs enivrantes améliorerait beaucoup la santé, la moralité et le bonheur du peuple.

Cette déclaration porte la signature de J. W. Campbell, A.M., M.D., professeur de chirurgie et doyen de la faculté médicale de l'université McGill, à Montréal, et est aussi signée par quatre-vingt-dix autres médecins. En 1874, l'association médicale des États-Unis s'assembla à Détroit et exprima son opinion comme suit :

Que nous sommes d'opinion que l'usage des liqueurs alcooliques comme breuvage cause beaucoup de maladies mentales et physiques ; qu'il transmet des goûts désordonnés aux enfants, affaiblit leurs constitutions, et que c'est aussi la cause d'une grande partie des crimes et du paupérisme dans nos cités et le pays.

En 1876, il se tint un grand conseil médical international, dans la cité de Philadelphie. Cette réunion était une des plus nombreuses et aussi l'une de celles renfermant le plus d'hommes capables qui se soient encore vus, et son opinion sur le sujet fut comme suit :

1° Il n'est pas prouvé, par aucune des méthodes ordinaires employées dans une investigation chimique ou physiologique, que l'alcool ait une valeur alimentaire définie.

2° Son utilité comme médicament est principalement son action comme stimulant cordial, qui peut être remplacé.

3° Comme médicament, il n'est pas prudent de s'en servir sans la prescription du médecin, et dans le cas contraire la profession médicale ne doit pas être considérée comme responsable de son emploi, ou des écarts qui en résultent.

Telle est l'opinion des médecins au sujet de cette substance, l'alcool, formant la base des liqueurs alcooliques. Ces liqueurs constituent tout le fond des boissons qui se débitent comme breuvage dans le commerce. La science s'occupe de tous les maux qu'elles causent ; elle se dégage de l'ancienne coutume qu'elle suivait dans ses laboratoires et ses chambres d'anatomie ; elle a fait des recherches scientifiques, et de sa voix claire, calme et autorisée, elle dit au peuple que l'alcool n'a pas de valeur alimentaire ; que comme breuvage il produit une infinité de misères, des maladies, une mauvaise santé et la mort ; que c'est un poison, devant être rangé parmi les autres toxiques et étiqueté comme dangereux. Enfin, la science met le peuple sur ses gardes contre cet ennemi de la race humaine.

Permettez-moi de vous citer quelques autres opinions de savants médecins sur le même sujet. Le Dr Carpenter, l'un des plus célèbres médecins anglais, et probablement l'un des premiers physiologistes du monde, déclare :

Dans la moyenne des hommes, l'usage habituel de liqueurs alcooliques par quantité modérée ou petite quantité, n'est pas seulement inutile pour la conservation de la santé du corps et de l'esprit ; mais est défavorable à la jouissance continue de la santé, même lorsque cet usage, pendant un certain temps, semble y contribuer.

Sir William Gull, de la société royale et médecin de Sa Majesté, déclara dans son témoignage donné en 1877-78, devant le comité des lords :

Je dirai, d'après mon expérience, que l'alcool est l'agent le plus destructif que nous ayons en ce pays..... Je pourrais dire qu'un grand nombre de personnes, dans la société, meurent tous les jours empoisonnées par l'alcool, sans laisser supposer qu'il en soit ainsi. Je sais que c'est un poison des plus délicieux.

Le Dr Benjamin Richardson, une autre célébrité médicale, dit :

En définitive, pour abrégé, je trouve que l'usage des boissons alcooliques ne fortifie pas ; qu'il diminue le ton des vaisseaux sanguins ; ne forme aucun muscle ; détruit leur force, et rend moins apte au travail ; que cet usage, en quantité des plus modérées, ne peut être d'aucune utilité ni pour moi, ni pour d'autres, comme substance alimentaire. On nous dit quelquefois que c'est le fait d'un fanatique, et d'un homme dépourvu de sens pratique ; que c'est contraire aux intérêts individuels, ou à certaines classes d'hommes, de signaler ces choses et de combattre l'alcool ; soit ; mais dans un autre siècle, on s'étonnera de voir que nous ayons été obligés de nous servir des arguments que nous employons aujourd'hui pour convertir un monde récalcitraux.

M. FOSTER

Placé au-dessus de toutes les objections, c'est notre devoir de nous unir, corps et âme, pour la suppression radicale de ce fléau, de nous efforcer de faire de cette terre un séjour un peu plus rapproché de celui du ciel, de renverser de son trône le démon de l'ivrognerie, qui règne encore si triomphalement dans le pays que nous habitons ; c'est là notre devoir et nous le remplissons, en dépit de toutes les objections, que notre conduite soit qualifiée de fanatique, ou de philosophe que ; qu'elle soit conforme ou non aux intérêts de classes privées.

Le Dr Thompson, de la société royale et chirurgien extraordinaire de Sa Majesté le roi des Belges et chirurgien à l'University College Hospital, s'exprime comme suit :

Je suis, depuis longtemps, convaincu qu'il n'y a pas, dans ce pays, une plus grande cause de vice, au moral comme au physique, que l'usage de breuvages alcooliques, et en cela, je ne parle pas de cet usage excessif qui produit l'ivresse. L'usage habituel de liqueurs fermentées, prises en quantité bien moindre que la dose nécessaire pour produire cet état, et tel qu'on en use ordinairement dans tous les rangs de la société, fait tort corporellement et diminue les facultés mentales à un degré incroyable.

Il est, du moins, le résultat d'observations durant plus de vingt années de vie professionnelle, consacrée à la pratique des hôpitaux, comme à la pratique privée dans tous les rangs de la société.

Ainsi, j'attribue sans aucune hésitation à l'usage ordinaire et journalier de breuvages fermentés, pris en quantité considérée conventionnellement comme modérée, une très grande proportion de quelques-unes des maladies les plus pénibles et les plus dangereuses qui soient venues à ma connaissance, ainsi que celles que tout médecin est appelé à traiter..... Mais si j'osais aller plus loin, ce serait pour exprimer ma croyance qu'il n'y a pas, dans le pays, un autre vice qui tende autant à diminuer les qualités de la race, et qui la rende moins propre aux fatigues du travail, et cela lorsque nous avons besoin de toutes nos forces dans cette concurrence de la vie, qui, dans la nature des choses, doit exciter, et dans laquelle le prix de la supériorité sera décerné au meilleur et au plus fort ?

Comme dernière preuve, je citerai les paroles du Dr Andrew Clark, qui est connu de quelques honorables membres de cette Chambre, et considéré universellement comme une autorité médicale. Il dit :

En visitant l'hôpital, aujourd'hui, et voyant que sept malades sur dix devaient leurs maladies à l'alcool, je ne puis que regretter de voir que la propagande sur cette question ne se fit pas plus directement, d'une manière plus décisive, plus en famille qu'elle n'a été faite jusqu'à présent.

Puis-je vous parler en termes plus énergiques que ceux-ci des terribles effets de l'abus de l'alcool ? C'est quand je pense moi-même, à tous ces effets, que je me sens disposé, comme je l'ai dit ailleurs, à m'enrôler contre cet abus, à faire l'abandon de ma profession et toute autre attache, à commencer une croisade sainte, enseignant tous les hommes et les mettant en garde contre cet ennemi de la race.

J'appuie ma cause, au point de vue scientifique, sur ces témoignages que je viens de lire devant cette Chambre, et je prétends que nous avons parfaitement le droit d'insérer de ces preuves que la science médicale et physiologique ne dit rien en faveur de ce trafic ; qu'au contraire, toute sa prétention est que ce trafic est un ennemi de la race humaine, d'après les expressions du célèbre Dr Clarke, et comme tel, il devrait être supprimé.

Permettez-moi, maintenant, de demander quelle est la voix de la science économique au sujet du trafic des liqueurs ?

Je ne suis pas un de ceux qui croient que les doctrines des économistes soient des choses fondées comme le fer, que nous devrions appliquer toutes d'une pièce dans tous les temps et tous les pays, sans égard aux circonstances différentes et aux besoins du pays où on veut les implanter. Je n'ai pas lu un grand nombre de volumes sur cette matière, mais je crois posséder trois ou quatre maximes de sens commun économique, qui se recommandent à cette Chambre et au pays. Je crois être dans les limites du vrai en disant que, toute chose égale d'ailleurs, le maximum de prospérité dans un pays est atteint : 1° par l'usage modéré et judicieux de toutes ses ressources matérielles ; 2° par la conservation et l'emploi de sa puissance de travail ; 3° en dépensant sagement et utilement les gains réalisés par son travail ; 4° en ayant le plus petit nombre d'éléments criminels possible, qui ne produisent pas et sont dangereux.

Or, si ces quatre propositions sont vraies — et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'essayer de le démontrer — permettez-moi de poser la question suivante : quelle est la position du trafic des liqueurs à côté de ces quatre propositions ?

Je le déclare sans hésitation, et je défie toute contradiction, que le trafic des liqueurs est en antagonisme avec chacune de ces maximes simples d'économie politique.

La première, c'est que les pays seront des plus prospères, toute autre chose égale d'ailleurs, si toutes leurs ressources matérielles sont employées modérément et judicieusement.

Quelle différence y a-t-il alors entre le trafic des liqueurs et les ressources matérielles du pays ? Le trafic des liqueurs débite on gaspillant les meilleures et les plus précieuses ressources matérielles d'un pays. Dans la Grande-Bretagne, aujourd'hui, les statisticiens les plus éminents de ce pays estiment que la quantité de grains détruite, chaque année, pour fabriquer des liqueurs alcooliques consommées en Angleterre, se monte à 70,000,000 et 80,000,000 de minots de grains ou de produits équivalents; sur ce chiffre, 50,000,000, ou 60,000,000 de minots se composent de grains purs, ou non adultérés. Dans les États-Unis d'Amérique, on emploie de 50,000,000 à 60,000,000 de minots de grains pour la fabrication de liqueurs alcooliques consommées en ce pays; et dans notre Confédération canadienne, où une de nos récoltes de grains a manqué en partie, cette année, et a produit une perturbation si profonde, nous dépensons, chaque année de 2,500,000 à 3,000,000 de minots de grains pour la fabrication de liqueurs enivrantes destinées au pays. Ceci forme, dans ces trois pays anglo-saxons, 70,000,000, 50,000,000 et 3,000,000, ou un total, en chiffres ronds, de 125,000,000 de minots de grains, qui sont les ressources matérielles, alimentant le trafic des liqueurs.

Jetons maintenant un regard sur cette immense pyramide de grains—125,000,000 de boisseaux. Cette énorme quantité peut s'employer de trois manières différentes. Nous pouvons la prendre, comme Dieu nous l'a donnée, avec toutes ses parties constituantes, ingénieusement combinées pour conserver le mieux possible et reproduire la force dans la charpente humaine. Nous pouvons la faire servir comme approvisionnement pour nourrir nos hommes et nos bestiaux, et la faire ainsi fructifier. En effet, si nous la faisons ainsi servir, ce sera selon les desseins de Dieu, pour le plus grand avantage de la société. Mais ce grain peut être destiné à un autre usage. On peut appliquer la torche à cette pyramide de boisseaux, et celle-ci peut être détruite par le feu. Dans ce cas, M. l'Orateur, c'est un pur gaspillage. On peut encore destiner ce grain à un autre usage : c'est en le soumettant à certains procédés par lesquels sa valeur alimentaire est entièrement détruite. Il peut être transformé en ce que l'on appelle physiologiquement et chimiquement poison, lequel est répandu dans tout le pays où il accomplit son œuvre, ne produisant que vice, maladie et la mort.

M. l'Orateur, vous m'avez interrompu dans mon discours, en annonçant que vous aviez reçu une lettre du secrétaire de Son Excellence, lorsque j'attirais l'attention de la Chambre sur les pertes que nous fait subir ce trafic, et je venais de dire que, dans ces trois pays anglo-saxons, on gaspillait au moins 125,000,000 de minots de grain ou de produits d'égale valeur à la fabrication de ces liqueurs. Je me disposais à dire que l'on pourrait employer ce grain de trois manières : on pourrait l'employer légitimement à la nourriture; on pourrait le brûler, et ainsi le détruire avec insouciance et de gaieté de cœur; ou l'on pourrait en retirer un liquide qui perd les propriétés nutritives du grain et qui renferme des principes empoisonnés et délétères de la nature de ceux que l'on a signalés dans le rapport médical et scientifique que j'ai lu à cette Chambre. Or, si c'est un principe juste en économie que l'usage modéré et convenable de toutes ressources matérielles est nécessaire à la plus grande prospérité d'un pays, je dis que ce trafic, par lequel on détruit de propos délibéré au moins 3,000,000 de minots de grain dans notre pays, 50,000,000 de minots aux États-Unis, et 70,000,000 de minots dans la Grande-Bretagne; et pour lequel on enlève au grain ses propriétés nutritives pour le convertir en quelque chose qui ne vaut rien comme nourriture et qui, comme breuvage, n'est propre qu'à détruire et empoisonner,

je dis que ce trafic est contre les intérêts d'un pays dans le sens économique, il est contraire à cette règle simple qui veut que l'on use des ressources matérielles du pays d'une façon convenable et légitime.

Allons plus loin, M. l'Orateur, et posons-nous cette question : Dans quelle position se trouve ce trafic des liqueurs à l'égard de la capacité de travail d'un pays ? Car nous avons posé comme seconde règle que la plus grande prospérité d'un pays, toutes choses égales, devait être atteinte par une sage conservation et par une sage distribution de sa capacité de travail. Eh bien ! M. l'Orateur, je vois d'abord que l'on emploie pour la fabrication de ces liqueurs, dans la Confédération, le nombre suivant de personnes : 1,411 sont employées dans les brasseries, 285 dans les distilleries, et j'ai estimé—ce qui, j'en suis sûr, ne sera pas regardé comme excessif—j'ai estimé que 10,000 personnes étaient employées pour la distribution des liqueurs alcooliques. Ainsi, nous trouvons un nombre total d'environ 12,000 personnes employées à la fabrication et à la distribution des liqueurs alcooliques dans la Confédération du Canada. Or, M. l'Orateur, je dis de sang-froid et délibérément, croyant qu'on ne peut pas me contredire, que tout le travail de ces 1,411 ouvriers employés dans les brasseries, le travail de ces 285 hommes employés dans les distilleries, et celui de ces 10,000 hommes employés à la distribution des liqueurs alcooliques sont des travaux qui, pour ne pas dire plus, sont perdus en ce qui concerne la fin raisonnable que l'on veut atteindre par le travail, chose que nous ne devons jamais perdre de vue. Supposons, à titre d'exemple, que ces 12,000 personnes soient employées dans une industrie légitime et productive; supposons qu'il y en ait qui se livrent aux travaux des champs, d'autres aux travaux des mines et d'autres à divers travaux d'atelier. Puis, supposons que je vienne dire à ces 12,000 hommes : "Venez avec moi et je vous donnerai de l'emploi. Abandonnez tous les travaux auxquels vous vous livrez aujourd'hui et je vous emploierai pendant une année et vous paierai des salaires égaux sinon plus élevés." Des que ces 12,000 ouvriers auraient abandonné les travaux auxquels ils se livraient dans les champs, dans les mines et dans les ateliers, supposons que je leur dise : "Enfoncez-vous dans la forêt; abattez les grands arbres qui y poussent et transportez-les au moulin qui a été construit pour les fins que nous voulons atteindre; sciez tous ces arbres en petites planches très-minces, coupez ces petites planches en morceaux plus minces encore, puis, quand vous aurez fait tout cela, à la fin de l'année, réunissez ce que vous avez préparé, mettez-y le feu et faites-le brûler." N'est-il pas évident pour tous ceux qui ont écouté ce que je viens de dire, que tout le travail de ces 12,000 hommes employés ainsi durant l'année n'a en aucun résultat, qu'il a été perdu pour le pays, et que dans l'intervalle, le champ, la mine et l'atelier ont été négligés ?

Ainsi, M. l'Orateur, je pense et je ne crois pas que l'on puisse me contredire, je pense que le travail de 12,000 personnes employées à la fabrication et à la distribution des liqueurs alcooliques est un travail qui, pour tout ce qui concerne la production, est perdu pour le pays. Et je prétends que le trafic des liqueurs alcooliques pêche contre cette seconde règle que nous avons posée, c'est-à-dire que, toutes choses égales, l'on doit chercher la plus grande prospérité d'un pays dans la sage conservation et dans la sage distribution de sa capacité de travail.

Cela est non-seulement vrai relativement à la main-d'œuvre employée au trafic des liqueurs, mais je désire attirer l'attention de la Chambre sur ce fait, que l'on ne peut pas perdre de vue, c'est-à-dire, que le trafic des liqueurs alcooliques détruit et rend nulle une proportion considérable de notre capacité de travail. En 1834, la Chambre des communes d'Angleterre a nommé une commission dont M. Buckingham était président. Un des premiers paragraphes du rapport de cette commission était le suivant :

La perte de travail productif dans chaque genre d'occupation, dans la proportion d'un jour sur six dans tout le royaume (ainsi qu'attesté par des témoins employés dans diverses opérations industrielles), par laquelle la richesse du pays, qui repose principalement sur la production de la main-d'œuvre, est paralysée ou supprimée jusqu'à concurrence d'un million sur chaque six millions qui sont produits, pour ne rien dire du dérangement constant, de l'imperfection et du gaspillage dans les travaux des champs et des fabriques, occasionnés par l'intempérance et par maladresse, l'inattention et la négligence qui en résultent, cette perte, dis-je, fait un tort considérable à notre commerce intérieur et étranger.

Or, M. l'Orateur, ce n'est pas là l'opinion d'un ami fanatique de la tempérance; ce n'est pas là l'opinion d'un partisan; c'est l'opinion exprimée de sang-froid d'un comité conservateur qui, pendant des années, a étudié cette question, entendu des témoignages, et fini par déclarer que le trafic des liqueurs alcooliques en Angleterre rendait nul et sans aucun effet le travail d'un ouvrier sur six, en ce qui concernait la production, et que, par tant, un sixième de la production possible de l'Angleterre se trouvait perdu par le fait de ce commerce.

Je ne veux pas dire, M. l'Orateur, que la perte du travail dans un pays nouveau comme le nôtre, soit comparable à la perte du travail que l'on constate dans un pays peuplé comme l'Angleterre; mais il est évident, pour tout membre de cette Chambre que le trafic des liqueurs enivrantes fait directement perdre au Canada des travaux considérables. Supposons--c'est là un calcul modéré--que chaque magasin de liqueurs, chaque centre de distribution, au Canada, détruise et rende nul le travail d'au moins deux individus; d'après cette estimation, dans les 10,000 magasins de liqueurs de la Confédération, il y a 20,000 hommes dont le travail est nul, sans effet et complètement perdu pour le pays, en ce qui concerne leur capacité de production, à cause du trafic des liqueurs qui se fait parmi nous.

Je répète donc que le trafic des liqueurs alcooliques pêche contre cette seconde règle que nous avons posée, que toutes choses égales, un pays prospérera en proportion de la conservation prudente et de la distribution prudente de sa capacité de travail.

Je me permettrai d'aller un peu plus loin, M. l'Orateur, et j'attirerai l'attention de la Chambre sur les richesses que fait perdre le trafic des liqueurs. Des statisticiens éminents d'Angleterre et des Etats-Unis ont fait des calculs très élaborés sur cette question, mais je me propose de prendre les calculs officiels.

On a calculé qu'en Angleterre, le peuple a dépensé, l'année dernière, \$650,000,000 en liqueurs fermentées; on a calculé qu'aux Etats-Unis les dépenses faites pour liqueurs s'élevaient à \$700,000,000. Eh bien! M. l'Orateur, après avoir examiné d'un peu plus près cette question et après avoir fait, comme je le pense, une estimation raisonnable et modérée, j'arrive à la conclusion et je crois que le peuple du Canada dépense chaque année, en liqueurs fermentées, une somme s'élevant à bien près de \$10,000,000. Ainsi, M. l'Orateur, dans un nouveau pays comme le nôtre, qui a tant besoin d'économiser ses ressources et de convertir ses excédants en capitaux pour son développement, le peuple dépense au moins \$10,000,000 par année.

Maintenant, M. l'Orateur, permettez-moi d'attirer l'attention de la Chambre sur un autre exemple qui se rapporte à cette question. Voici un ouvrier, et nous supposons qu'il gagne \$150 par année. Nous supposons qu'il prend \$400 sur ce montant pour les dépenses légitimes et raisonnables qu'il doit faire pour lui et sa famille. Cet homme, alors, a un excédant de \$50.

Or, il est évident pour tous que l'avenir de cet homme, en ce qui concerne les biens de ce monde, dépend de l'usage qu'il fait de cet excédant de \$50. S'il le met chaque année dans une banque d'épargne, il met quelque chose en réserve pour les mauvais jours et pose les bases de son indépendance. S'il place le montant sur la propriété immobilière et qu'il se fasse graduellement une résidence, il fait la même chose. Mais s'il va vers un autre homme, s'il en obtient cinquante

M. FOSTER

morceaux de papier brun et qu'il lui remette ses \$50; s'il prend ces cinquante morceaux de papier brun et s'il les cache dans un tiroir, chez lui, il dépensera son excédant inutilement, de l'aveu de toute personne de sens commun, puis à la fin de l'année, il sera aussi pauvre qu'au commencement.

Mais permettez-moi de pousser plus loin cet exemple. Supposons que cet homme entre dans un cabaret de bas ou de haut étage, et qu'il dépense l'excédant de \$50 en liqueurs enivrantes, qui lui font tort à lui et à sa famille; tout homme intelligent admettra avec moi qu'il a plus gaspillé son excédant, car il l'a employé à se faire tort et à faire tort à sa famille.

Il en est d'un pays comme des individus, mais à un plus haut degré, et ce pays qui gaspille son excédant de richesses à acheter des liqueurs alcooliques, qui sont si peu utiles et qui causent tant de tort, gaspille ses ressources, les dépense à acheter des choses qu'il ne devrait pas acheter, et cela l'empêche à devenir aussi riche que le lui permettraient ses revenus.

Ainsi, je dis que le trafic des liqueurs alcooliques est contraire à la troisième règle que nous avons posée: la dépense prudente et utile des gains du labeur. Permettez-moi un instant d'attirer l'attention de la Chambre sur un troisième résultat.

Nous avons posé comme règle, aussi, que le plus haut degré de prospérité, toutes choses égales, sera atteint dans un pays qui a le moins d'éléments improductifs, dangereux et criminels. Quel est, M. l'Orateur, un des premiers résultats du trafic des liqueurs enivrantes dans une société ou dans un pays? C'est de créer plus ou moins de non-producteurs, et tout non-producteur est un fardeau pour le pays et doit être entretenu par les gains honnêtes des gens qui travaillent et qui produisent. Supposez, par exemple, que vous ayez cinq ouvriers et leurs familles; que ces cinq hommes entrent en société, mettent leurs gages en commun et l'excédant de leurs gages. Nous supposons que chacun d'eux gagne \$400 par année. Les cinq gagneront donc \$2,000. Nous disons qu'il faut \$350 pour les dépenses raisonnables de chacun, ce qui donne un total de \$1,650; de sorte qu'à la fin de l'année les cinq hommes auront un surplus de \$250. Supposons qu'un de ces cinq hommes devienne de quelque façon incapable de travailler, qu'il faille encore le garder lui et sa famille. Cependant, il n'y en a plus que quatre qui gagnent un salaire, et, à \$400, ils auront \$1,600 par année. Mais il faut \$1,750 pour garder les cinq familles, de sorte qu'il y a un déficit de \$150, un des cinq ouvriers ne faisant plus de travail productif. Ce déficit doit être comblé avec les épargnes précédentes ou bien on le comblera en escomptant les gages futurs. Dans l'un et l'autre cas, le cinquième homme qui ne produit plus est un fardeau pour les quatre qui peuvent encore travailler. Ainsi, je dis qu'il est évident et clair que tout individu qui ne produit pas, dans le pays, est un fardeau pour le pays et doit être nourri par le travail honnête et par les gages honnêtes du peuple. Ce qui est vrai pour les individus, est vrai pour la nation, prise en général, et tous ceux qui ont examiné la question savent, et il est certain que le trafic des liqueurs alcooliques a le résultat de créer un nombre considérable de non-producteurs, qui ne gagnent pas ce qu'il leur faut pour vivre; qui dépendent de la charité publique ou privée et qui, en conséquence, arrêtent le progrès et empêchent le pays d'augmenter ses richesses.

Il en est ainsi des éléments dangereux et criminels qui résultent inévitablement de ce trafic, chose que l'on a appris à connaître et à déplorer depuis des siècles, mais qui n'ont jamais existé à un plus haut degré qu'aujourd'hui. De sorte que le trafic des liqueurs est contraire à cette règle qui veut que la prospérité d'un pays dépende, entre autres choses, du fait d'avoir, dans le pays, un minimum d'éléments non-productifs, et dangereux ou criminels, car l'on doit prendre garde à tous les éléments dangereux; on doit les éloigner et

les surveiller, et le pays doit payer cette surveillance, soit sur des fonds publics ou spéciaux, et le peuple est responsable de ces dépenses. Ainsi, M. l'Orateur, lorsque l'on demande la prohibition du trafic des liqueurs, je prétends qu'il n'y a pas de raisonnement que la science économique puisse apporter pour résister à cet argument : Que ce trafic commence par le gaspillage de la matière première, qu'il se continue par la perte des ressources du travail du pays, et se termine par la détérioration et la ruine de la capacité du travail et de la vie humaine. Donc, quand nous désirons que le trafic des liqueurs soit supprimé au moyen de la législation, nous sommes dans les bornes et nous agissons d'après les règles que fixe à chaque page la science économique; ce qui nous autorise à déclarer que le trafic des liqueurs devrait être légalement supprimé dans les meilleurs intérêts économiques du pays.

Je désire aller un peu plus loin. Nous avons parlé de science physiologique et de science économique, mais il y a quelque chose de plus important et d'un caractère plus élevé que cela, savoir : les exigences et les considérations sociales qui s'imposent à nous. La science physiologique et les conditions économiques sont dignes de toute notre attention, mais ce sont là seulement les bases sur lesquelles la société est établie et sur lesquelles repose l'édifice social, et ces choses sont bien plus importantes et bien plus sérieuses que celles dont je viens de parler. Dans la société humaine entrent certains agents, dont quelques-uns sont pour le bien et quelques autres pour le mal.

Nos institutions d'éducation s'efforcent de communiquer à la société cette intelligence, cette connaissance, ces renseignements qui en même temps qu'ils en assurent la permanence, l'ornent et l'embellissent. Les arts, la littérature et l'industrie prêtent leur concours comme agents pour établir, enrichir et embellir la société. L'invention contribue à augmenter son bien-être; le commerce ajoute à sa richesse tout ce qu'il apporte; et tous ces agents s'unissent pour faire de la société un grand édifice que le pouvoir de l'homme, assisté des principes et des pratiques de morale, rendra fort, puissant et magnifique. Ce que la société exige, je l'affirme, est plus important pour nous que ce que demande la science physiologique ou la science économique.

Quand le trafic des liqueurs devient un des agents de la société, qu'arrive-t-il ? Je serai aussi bref que possible, car je ne veux pas retenir la Chambre trop longtemps; cependant, je sens que l'intérêt de cette question et ceux auxquels ce sujet est cher n'exigent pas de moi que j'abrège immédiatement mes remarques, même dans le cas où la Chambre montrerait quelque impatience; mais je prétends que l'importance de la question que je m'efforce de traiter me justifie de parler assez longuement pour que je puisse exposer convenablement le sujet devant la Chambre et le pays.

Or, M. l'Orateur, qu'arrive-t-il quand le trafic devient un des agents de cette belle institution que nous appelons la société? Je ne parlerai pas très longtemps, mais je dirai que le premier résultat qui se produit alors dans nos villes et nos villages, dans les centres où se distribuent les liqueurs alcooliques, c'est la création de la paresse, la suspension des travaux de l'industrie, l'enlèvement de l'ouvrier à son emploi, l'encombrement des lieux hantés par les fainéants, et le nombre des désœuvrés qui vivent dans chaque centre où se distribuent ces liqueurs, devient plus considérable; ces gens enlèvent l'ouvrier à l'emploi qui lui convient et arrachent à son élément naturel la puissance productive; en un mot, ce trafic des liqueurs crée dans tous les centres où il se fait un nombre considérable de désœuvrés. Ceux d'entre nous qui n'ont pas une connaissance personnelle des choses, ne peuvent pas calculer la perte que cause chaque année, à chaque heure, dans tout le pays, le désœuvrement produit par le trafic des liqueurs. Mais ce trafic n'amène pas seulement la paresse, mais encore le désordre.

S'il est une chose dont le progrès s'enorgueillisse spécialement, c'est d'avoir fait sortir le bon ordre des abus de la sauvagerie et de la barbarie; après l'avoir pris par la main et l'avoir placé à l'avant-garde de la civilisation, il nous dit que tant que le bon ordre régnera dans la société, nous jouirons de la permanence, du progrès, de la stabilité et de la force de cette belle civilisation. J'affirme aujourd'hui, en cette Chambre—et je défie qui que ce soit de me contredire—qu'il n'y a pas de cause de désordre plus puissante dans cette contrée ni dans tout autre pays anglo-saxon, que ce trafic des liqueurs tel qu'il se fait au Canada.

Aucun d'entre nous ne peut découvrir les désordres nombreux que sème dans le pays le trafic des liqueurs à mesure qu'il fait des progrès parmi nous, car nous ne sommes pas en état de les constater.

Qu'arrive-t-il ensuite? Le paupérisme fait son apparition dans la société, l'activité dégénère en paresse, et le résultat inévitable est que ceux qui devraient être riches et indépendants, capables de se suffire à eux-mêmes, tombent dans la misère; l'abondance disparaît pour faire place à l'indigence. Allons en Angleterre, lisons les dossiers des "Poor-Law Unions," parcourons les registres des enquêtes parlementaires, et même si nous jetons les yeux dans notre propre société, nous constaterons que dans le pays, le paupérisme et le crime n'ont pas de cause plus puissante que le trafic des liqueurs, car il crée l'esprit de prodigalité, onlève les inspirations d'indépendance, ôte aux hommes le désir d'améliorer leur position, et tend à les ravalser de plus en plus dans la société. Le paupérisme montre sa face hideuse dans chacun de nos villages et dans chacune de nos villes, dans tout le pays.

On a parlé au parlement, pendant cette session, de fourneaux économiques. Croyant être dans les bornes de la vérité, je dirai que, bien que quelques personnes soient dans l'obligation de recevoir la charité par le fait que la mort leur a soudainement enlevé leurs amis ou par le fait de circonstances indépendantes de leur volonté, je dirai qu'en général le paupérisme est le résultat immédiat de l'établissement des cabarets, où ceux qui mendient aujourd'hui ont été dépenser dans la dissipation et la débauche l'argent qu'ils auraient dû employer à acheter de la nourriture. C'est le paupérisme qui forme la masse et qui constitue le fardeau en Angleterre, et c'est le paupérisme qui, s'il continue à progresser, formera la masse et constituera le fardeau dans ce pays. Et comme c'est un des plus grands obstacles à la prospérité et au progrès de ce pays ou de tout autre pays, faisons en sorte, nous qui commençons à fonder une nationalité, nous qui venons des campagnes, des petites villes et des villages, faisons en sorte, dis-je, que la cause qui amène le paupérisme disparaisse du Canada lorsqu'il est encore jeune, afin que nous ayons, pendant que notre population augmente, un nombre de pauvres moins considérable que celui qui a affligé les anciens pays.

Qu'apporte encore à la société le trafic des liqueurs? Qu'apporte-t-il encore dans les centres où il se fait? Le crime, M. l'Orateur. Aucun monstre plus terrible ne poursuit la civilisation; il n'y en a pas d'un caractère plus dangereux ni plus révoltant que celui qui se montre, non-seulement dans nos grandes cités et dans nos grands centres, mais aussi dans nos campagnes, et qui par tout le monde, poursuit la civilisation et le christianisme.

Le christianisme, avec ses lumières et ses beautés, s'empare du cœur de l'homme et transforme complètement notre civilisation, mais il a derrière lui ce crime effrayant dans ses conséquences multiples; ombre noire qui peut faire brûler la civilisation d'un plus grand éolat, mais qui n'en est pas moins une source de disgrâce et de honte pour notre pays.

C'est une chose à laquelle devraient consacrer leurs études les meilleurs esprits de ce pays ou de tout autre pays. Si ces hommes mettaient leurs grandes forces à la solution de cette question, ils s'élèveraient dans l'estime de la partie la plus saine de la population.

Je prétends, M. l'Orateur, que ce replâtrage d'un côté, lorsque l'on ne guérit pas cette plaie, qu'on n'arrête pas cette source de crimes, n'a pas de sens commun, n'est pas le fait d'un homme d'Etat; c'est quelque chose de répréhensible comme le démontre l'expérience; c'est quelque chose que le sens commun du genre humain ne peut tolérer plus longtemps.

S'il est une chose qui distingue les lois d'aujourd'hui de celles d'il y a cinquante ans, c'est leur caractère humain. Nos législateurs ont abandonné l'idée qu'ils sont ici simplement pour recruter des soldats, prélever des taxes et faire la guerre, et abandonner au hasard les plus grands intérêts du pays; puis ils sont arrivés à la conclusion qu'à l'avenir il est réellement de leur devoir de rechercher les causes du mal qui ronge la société, de faire disparaître ces causes de crime et de paupérisme au moyen de restrictions convenables, et ainsi, de faire luire au milieu de la société une lumière qui ne pourrait briller autrement.

Est-il nécessaire, M. l'Orateur, que j'apporte des données statistiques pour prouver que ce trafic engendre le crime? Non. Cependant, je crois de mon devoir de demander à la Chambre de m'écouter quelques instants, pour que je lui fasse connaître les résultats de l'expérience d'hommes peut-être plus capables que moi que ce soit d'entre nous de donner une opinion sur cette question, relativement aux crimes produits par ce trafic. Je prends d'abord notre pays et je commence par la province d'Ontario. En 1881, l'ensemble des emprisonnements a été de 9,229, et de ce nombre, 3,328 ont été causés par l'ivrognerie et le désordre. En 1882, l'ensemble des emprisonnements a été de 9,620; ivrognerie et désordre, 3,447. En 1883, l'ensemble des emprisonnements a été de 9,880; ivrognerie et désordre, 3,893. L'inspecteur, dans son rapport de 1883, dit :

La chose la plus déplorable, c'est l'augmentation considérable des emprisonnements pour ivrognerie; en 1883, il y en a eu 3,497; en 1882, 3,295, soit une augmentation de 398, ou 11 38 pour 100. Les emprisonnements pour ivrognerie sont, à l'ensemble des emprisonnements, dans une proportion pour cent de 39.42, contre 36.35 en 1882, ce qui démontre que les emprisonnements pour cette offense sont non seulement plus considérables, numériquement, mais que leur proportion avec l'ensemble des emprisonnements a aussi augmenté. Il faut espérer que les efforts que font aujourd'hui les diverses sociétés pour l'encouragement de la tempérance auront l'effet de réduire le nombre considérable de personnes que ce vice mène aux prisons de la province.

Une commission nommée par le parlement, en 1875, a rapporté que les emprisonnements faits dans les prisons communes d'Ontario et de Québec pendant les années 1870, 1871 et 1872 avaient été de 28,289, dont 21,236 pour ivrognerie et délits de même nature, soit 80 pour 100 de l'ensemble. En neuf ans, de 1875 à 1883 inclusivement, l'ensemble des emprisonnements dans les prisons d'Ontario a été de 98,069, dont 33,444 pour ivrognerie et conduite désordonnée, soit 24 pour 100 de l'ensemble. En 1881, les neuf cités d'Ontario avaient un ensemble d'arrestations opérées pour toutes sortes de crimes, de 13,196, dont 6,926 pour ivrognerie et conduite désordonnée, soit 45 pour 100 de l'ensemble des arrestations opérées dans ces neuf cités. Cela prouve, M. l'Orateur, que dans Ontario, qui sous certains rapports est le pivot de la Confédération, qui possède autant d'avantages que toute autre province sous le rapport de la moralité et de l'éducation, et qui, plus que cela, je crois, une des meilleures lois de licences que l'on puisse trouver dans n'importe quel recueil de législation provinciale; cela prouve, dis-je, que dans Ontario le nombre des arrestations augmente ainsi que le nombre des emprisonnements pour ivrognerie et conduite désordonnée. L'année dernière, dans la cité de Toronto, l'ensemble des arrestations pour crimes de tout genre, a été de 6,636, dont 3,407, ou 50 pour 100 de l'ensemble pour ivrognerie et conduite désordonnée.

Je veux maintenant donner ce que je regarde comme un des témoignages les plus concluants qui ait été donné dans un pays ou dans un siècle quelconque relativement au crime causé par l'intempérance. J'ai en ma possession une partie des onzième et douzième rapports annuels des travaux du

M. FOSTER

“Massachusetts Bureau of Statistics,” excellente institution — je désire que nous en ayons une semblable dans la Confédération — composée d'hommes très habiles, intelligents et laborieux, dont le seul devoir consiste à consacrer tout leur temps, lorsque la législature de l'Etat l'exige, à faire les enquêtes qu'on leur ordonne de faire. La législature du Massachusetts leur a ordonné de faire une enquête relativement à la proportion pour cent des crimes produits par l'usage des liqueurs alcooliques dans l'Etat du Massachusetts; et quels résultats ont-ils obtenus, d'après leur onzième rapport?

SANCTION ROYALE.

Le message suivant est remis par René Edouard Kimber, éc., gentilhomme huissier de la Verge Noire :

M. L'ORATEUR :—

Mr William Ritchie, remplissant les fonctions de gouverneur, requiert la présence immédiate de Votre honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur se rend, avec la Chambre, dans la salle des séances du Sénat.

Et, de retour.

M. L'ORATEUR annonce à la Chambre qu'il a plu au député-gouverneur, de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale au bill suivant :—

Acte pour modifier l'acte intitulé : Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, et pour d'autres fins.

PROHIBITION DU TRAFIC DE LIQUEURS.

M. FOSTER : Je vois, M. l'Orateur, que les recherches du “Massachusetts Bureau of Statistics” font voir que durant les vingt années écoulées de 1860 à 1879, l'ensemble des sentences prononcées dans l'Etat a été de 578,459, dont 340,814, ou 60 pour 100, pour ce que le Bureau appelle distinctement du nom de “crimes du rhum,”—c'est-à-dire, des crimes provenant immédiatement de la violation des lois de licences et de l'abus des spiritueux—pour ivrognerie et conduite désordonnée.

Eh bien! M. l'Orateur, ce calcul laissait 40 pour 100 des délits de l'Etat du Massachusetts, et l'on se demandait à quelle catégorie ces délits appartenaient; et c'est pour cela que la législature a recommandé au bureau des données statistiques de continuer ses études et de préparer, durant l'année prochaine, un rapport à l'effet de connaître quelle proportion de ces offenses l'on pouvait attribuer au trafic des liqueurs alcooliques. Ce comité s'est mis à l'œuvre. Il a pris pour base d'opération le comté de Suffolk, qui comprend la ville de Boston, et depuis septembre 1879 jusqu'à septembre 1880, il a fait des recherches relativement au nombre de délits commis dans ce comté.

Il a entrepris cette œuvre de la façon la plus méthodique. Non-seulement il a eu des représentants qui ont assisté à chaque procès qui s'est fait durant l'année, mais encore il leur a recommandé d'étudier avec soin les sources de chaque offense et de s'assurer des antécédents des personnes qui l'avaient commise.

On a examiné depuis le commencement l'histoire de ces personnes, et après une enquête des plus élaborées, le comité a rédigé son rapport et voici le résultat de ses recherches : Depuis le 1er septembre 1879 jusqu'au 1er septembre 1880, il a eu 16,897 sentences, dont 12,289 pour ivrognerie, pure et simple.

Il restait 4,608 délits, et le bureau entreprit d'en rechercher les causes. L'enquête terminée, il constata que de ces 4,608 offenses, 2,097 avaient été commises par des personnes ivres, soit une proportion de 12 pour 100 pour délits que l'on peut attribuer directement ou indirectement aux liqueurs enivrantes. En ajoutant à ces 12 pour 100 72 pour 100, pro-

portion des personnes condamnées pour ivrognerie pure et simple, nous avons 84 pour 100 qui représentent la proportion totale des délits causés directement ou indirectement par l'usage des liqueurs; tel est le résultat de l'étude faite par le bureau.

Je vais citer telle qu'elle est la dernière partie du rapport de ce comité :

Ces chiffres montrent, d'une façon fidèle et horrible à la fois, combien le rhum est coupable et puissant. Les hommes et les femmes, les jeunes gens, les hommes arrivés à l'âge mûr, les vieillards, le père et le fils, le mari et la femme, les hommes nés dans le pays et les étrangers, le somnambule et l'assassin, le voleur et l'adultère, tous attestent sa tyrannie révoltante. En conséquence, vu le nombre disproportionné des offenses d'ivrognerie pure et simple, et considérant qu'il est parfaitement reconnu que les liqueurs tendent à exciter et à augmenter les passions et les désirs sensuels, à mettre le chaos dans l'ordre moral et physique, à faire disparaître l'amour-propre et la décence, et à mettre leurs victimes dans un état anormal, irresponsable et dégradant, vu cela, dis-je, le résultat de cette enquête exige que l'opinion publique et la conscience publique, dans l'Etat du Massachusetts, se tournent sérieusement et attentivement sur cette question.

Il est impossible, je crois, que ce rapport, qui donne le résultat d'une enquête faite d'une façon des plus impartiales et des plus complètes, ne soit pas très concluant. Il montre l'influence alarmante et prépondérante que l'usage des liqueurs enivrantes exerce sur la perpétration des crimes dans les pays comme le nôtre.

Outre cela, je veux vous faire connaître les opinions de plusieurs des juges les plus éminents de la Grande-Bretagne relativement à cette question. En 1670, sir Matthew Hale, juge en chef d'Angleterre, disait :

Après des observations sérieuses, que je fais depuis plus de vingt ans, j'ai constaté que si les meurtres et les homicides, les vols avec effraction et les vols simples, les émeutes et les troubles et autres désordres qui se sont produits dans cet intervalle, étaient divisés en cinq catégories, quatre de ces catégories de désordres avaient été causées par l'abus des liqueurs et par le débit qu'on en fait dans les auberges.

Le lord juge en chef Coleridge a dit :

Je ne puis user de ménagement lorsqu'il s'agit d'un vice qui remplit nos prisons, détruit le bien-être des foyers et la paix des familles, et qui ravale et abrute le peuple de ces îles.

Il arrive rarement que j'aie à juger un crime qui n'ait pas été causé directement ou indirectement par l'abus des boissons.

Le juge Patterson dit :

Si la boisson n'existait pas, vous (les jurés) et moi n'aurions rien à faire.

Le juge Anderson dit :

L'ivrognerie est la plus forte source de crimes, et si l'on pouvait la faire disparaître, les assises de ce pays deviendraient de simples nullités.

Le juge Wightman dit :

Je constate, d'après les registres d'écris qui me sont présentés, qu'une des causes les plus fréquentes, soit immédiates ou médiate, de la plupart des crimes qui sont commis, c'est l'intempérance.

M. le juge Hawkins a déclaré ceci :

Seigneurie a demandé aux membres du grand jury, non-seulement de réprimer, autant que possible, le délit d'ivrognerie, mais aussi d'employer leur influence auprès de ceux qui encourageaient l'ivrognerie. C'est une question sérieuse, a-t-il dit; et il n'a pas employé de termes trop forts pour exprimer son opinion que ceux qui s'adonnaient à ce vice honteux et pernicieux et ceux qui l'encourageaient, devraient être retenus par une main vigoureuse.

Le lord juge en chef, baron Kelly, disait :

Les deux tiers des crimes que nous avons à juger devant les tribunaux de ce pays sont principalement causés par l'intempérance.

M. Frederick Hill, ancien inspecteur des prisons, en Angleterre, une autorité en droit pénal, écrit :

Je suis dans les bornes de la vérité quand je dis—et mon expérience est le résultat d'une enquête longue et minutieuse—que, lorsqu'une offense est commise, dans quatre cas sur cinq, cette offense a été causée par l'abus des liqueurs.

Le Dr Elisha Harris, de New-York, après avoir fait une inspection détaillée des prisons, dit :

Après avoir examiné attentivement pendant deux ans, l'histoire et la condition des criminels de l'Etat, je dois arriver inévitablement à la conclusion que, sous tous les rapports, l'on doit justement regarder les

liqueurs alcooliques comme la cause de beaucoup plus de la moitié des crimes que les tribunaux de l'Etat de New-York ont à juger, et qu'au moins 85 pour 100 des délinquants donnent la preuve qu'ils ont été, dans une plus grande mesure, portés à commettre des actes criminels par les effets pernicieux que l'alcool produit sur le système et parce qu'ils se sont adonnés à l'usage des liqueurs alcooliques.

La convention des juges de police de la ville de New-York, dans son rapport de 1874, dit :

Nous avons la pleine certitude que l'ivrognerie est l'un des principaux désordres qui rendent nécessaire l'existence de nos cours de police.

Le gouverneur Dix, de l'Etat de New-York, dit :

L'intempérance est incontestablement la cause des quatre cinquièmes de tous les crimes, ainsi que du paupérisme et des malheurs domestiques que l'on constate dans l'Etat de New-York.

Sir Thomas Chambers, C. R., M. P., disait dans une assemblée qu'il présidait et où sir W. Lawson avait adressé la parole à Westbourne-Park Chapel, Londres, le 22 mars 1852 :

Je suis naturellement en position de juger des maux que produit l'intempérance, puisque j'administre la justice à la cour criminelle centrale depuis de nombreuses années; or, l'expérience que j'ai acquise ne fait que me confirmer dans l'opinion que je me suis formée depuis longtemps, que si nous pouvions détruire le vice de l'intempérance dans la métropole et dans d'autres grandes villes du pays, nous préviendrions du même coup la plupart des actes de violence criminelle dont les tribunaux ont à s'occuper.

M. le juge Denman, lors des assises criminelles de Surrey, en août 1862, disait :

A propos des considérations soumises aux magistrats relativement aux devoirs qu'ils ont à remplir, dans la proclamation qu'on vient de lire contre le vice et l'immoralité, je ne sache pas qu'un juge puisse mieux faire à cet égard que d'attirer le plus fréquemment possible l'attention de la noblesse du pays comme des habitants en général sur le fait que la plupart—je pourrais presque dire tous—des actes de violence qui se commettent dans les comtés du pays, sont le fruit direct de l'ivrognerie.

Le recorder de Dublin, l'honorable Frédéric R. Falkiner C.R., lors des sessions annuelles des licencés, tenues en octobre 1881, à Dublin, disait :

J'ai passé un semaine entière à entendre des procès tels qu'un juge chrétien ne devrait pas avoir à en entendre—cas d'outrages aux mœurs et d'actes de violence commis dans cette ville et qui avaient tous pris naissance dans des buvettes. Ce sont les pratiques d'ivrognerie qui règnent à Dublin qui ont donné lieu aux condamnations aux travaux forcés et aux quatre condamnations à de longs emprisonnements variant de douze à vingt-quatre mois que j'ai été forcé de porter. J'ai tenu compte de la preuve faite dans chaque cas, et toujours il s'agissait d'actes causés par la boisson. C'est la boisson, et la boisson seule qui conduit à toute cette misère, à ces crimes et à cette désolation.

M. Baron Dowse, en prononçant un discours à l'adresse du jury dans un procès instruit par une cour de Commission, à Dublin, en novembre 1881, disait :

J'ai constaté que presque tous les crimes commis à Dublin avaient pour cause intime l'ivrognerie. Dans les cas même où il n'y avait aucune apparence qu'il en fut ainsi, je trouvais en examinant bien, comme je l'ai fait en maintes circonstances, que la chose se rattachait à la boisson.

Tels sont les témoignages, c'est-à-dire quelques faibles extraits des témoignages que rendent les juges des cours criminelles et des cours de police depuis cent ans. Je présente ces témoignages à la Chambre à l'appui de ma proposition, dont la justesse est évidente, je le sais, mais qui n'en a pas moins besoin d'être corroborée de cette façon, par ces déclarations que j'ai citées dans le but de convaincre le public de plus en plus, s'il est possible, que les boissons enivrantes, telles que vendues et consommées dans ce pays, sont au fond de près de neuf dixièmes des crimes dont les différentes cours ont à s'occuper, et la source par cela même de toutes ces influences funestes, de cette criminalité, qui sont les principaux obstacles au progrès de la nation et les principaux dangers contre lesquels les nations civilisées ont à lutter.

Me permettez-vous, maintenant, de résumer les points que j'ai traités relativement au commerce des boissons, à sa nature et à ses résultats.

Il est vrai que la science physiologique classe l'alcool parmi les poisons et le déclare dangereux. L'éminent Dr Andrew Clark n'hésite pas à le dénoncer au monde entier comme un ennemi de la race humaine. C'est un fait que les règles les plus élémentaires de la science économique, appliquée à la préservation de nos forces physiques, à la conservation et à l'emploi raisonné de nos moyens d'action à l'administration de notre excédant de richesse, et à la restriction des cas criminels de façon à maintenir notre réputation nationale, sont radicalement violées par le commerce des boissons, qui détruit les ressources du pays, qui diminue notre force d'action, qui la paralyse en grande partie ou la tourne vers des objets dont la nation ne profite aucunement, qui détourne de leur fin les produits du travail, empêche l'épargne et la formation du capital, qui autrement servi, raient au développement du pays. C'est un fait incontestable et indéniable que l'ivrognerie est la cause de l'existence de cette classe considérable de gens inertes et inutiles, dangereux et criminels, qui existe au sein de notre société, qu'il faut surveiller constamment. C'est le système qui, d'après les magistrats et d'après tous les hommes sérieux, se manifeste dans notre pays comme dans tous les pays anglo-saxons, symptôme déplorable, qu'il faudrait étudier, et si possible, diminuer.

Je crois, M. l'Orateur, que j'ai établi ma proposition, que le commerce des liqueurs enivrantes a des effets pernicieux à ces différents points de vue, et que, pour ce motif, l'État devrait la supprimer entièrement.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

EN TROISIÈME LECTURE.

Les bills suivants sont successivement pris en considération en comité, rapportés, lus pour la troisième fois et passés.

Bill (n° 62) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du Tunnel de la rivière Sainte-Clair.—(M. Macmaster.)

Bill (n° 11) concernant l'union de certaines Eglises méthodistes y mentionnées.—(M. McCarthy.)

Bill (n° 61) à l'effet de modifier l'acte pour incorporer le synode du diocèse de la Saskatchewan et pour d'autres fins s'y rattachant.—(M. Williams.)

Bill (n° 48) à l'effet de constituer la compagnie d'Assurance maritime de l'Atlantique (limitée).—(M. Daly.)

Bill (n° 49) constituant en corporation la compagnie d'Assurance maritime de la Nouvelle-Ecosse (limitée).—(M. Daly.)

Bill (n° 55) à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'Assurance sur les animaux.—(M. White, Cardwell.)

Bill (n° 92) à l'effet d'incorporer la Banque des Négociants du Canada.—(M. Beaty.)

Bill (n° 94) pour autoriser la compagnie d'Assurance contre le feu "la Souveraine" à renoncer à sa charte, et à pourvoir à la liquidation de ses affaires.—(M. Mackenzie.)

Bill (n° 30) à l'effet d'étendre au Canada les pouvoirs de la corporation appelés "De Nederlandsch Americansche Land Maatschappij" (La compagnie des Terres des Pays-Bas et d'Amérique).—(M. Abbott.)

SECOURS A JOHN GRAHAM.

M. JAMIESON : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 107) pour venir en aide à John Graham (du Sénat). La motion est adoptée sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Abbott,
Allen,
Allison (Hants),
M. FOSTER

Guillet,
Hall,
Hesson,

Moffat,
O'Brien,
Orton,

Armstrong,
Baker (Victoria),
Beaty,
Beuson,
Blake,
Bowell,
Brecken,
Burpee (Sunbury),
Cameron (Victoria),
Campbell (Renfrew),
Carling,
Cartwright,
Charlton,
Cochrane,
Cockburn,
Cook,
Davies,
Dickinson,
Dodd,
Dundas,
Fairbank,
Farrow,
Fisher,
Fleming,
Forbes,
Foster,

Hickey,
Homer,
Innes,
Irvine,
Jackson,
Jamieson,
Kaulbach,
King,
Kinney,
Kirk,
Kranz,
Lister,
Livingstone,
Macdonald (Sir John)
Mackenzie,
Mackintosh,
Macmaster,
Macmillan (Middlesex)
McCallum,
McDougald,
McLellan,
McMullen,
McNeill,
Mills,
Mitchell,

Paint,
Robertson (Hastings),
Roas,
Scott,
Scriver,
Shakespeare,
Small,
Somerville (Bruce),
Springer,
Sproule,
Stairs,
Taylor,
Temple,
Tupper (Pictou),
Vail,
Wallace (Albert),
Wallace (York),
Watson,
Weldon,
White (Hastings),
White (Renfrew),
William,
Wood (Brockville),
Wood (Westmoreland),
Woodworth.—85.

CONTRE :

Messieurs

Allison (Lennox),
Amyot,
Auger,
Bain (Soulanges),
Bain (Wentworth),
Bécharé,
Belleau,
Benoit,
Bergin,
Billy,
Blondeau,
Bolduc,
Bossé,
Bourassa,
Burns,
Cameron (Huron),
Cameron (Middlesex),
Campbell (Victoria),
Caron,
Casgrain,
Chapleau,
Coastigan,

Coursol,
Curran,
De St. Georges,
Desjardins,
Dugas,
Dupont,
Fortin,
Gagné,
Geoffrion,
Gigault,
Girouard,
Grandbois,
Guilbault,
Gunn,
Harley,
Holton,
Hurteau,
Landerkin,
Landry (Kent),
Landry (Montmagny),
Languevin,
Laurier,

Lesage,
McDonald (Cap-Breton),
McMillan (Yaudreuil),
McCraney,
McIntyre,
Mélasse,
Massue,
Méthot,
Montplaisir,
Pinsonneault,
Platt,
Ray,
Rinfret,
Robertson (Shelburne)
Royal,
Somerville (Brant),
Thompson,
Trow,
Valin,
Wilson,
Yeo.—85

BILL RELATIF A LA PUNITION DU CRIME DE SÉDUCTION.

L'ordre du jour appelle le bill (n° 6) pourvoyant à la punition du crime de séduction et d'autres offenses de même espèce.

M. CHARLTON : Le vote pris en comité et en vertu duquel la première clause du bill fut retranchée, a été très faible, la majorité n'étant que de trois voix. Maintenant, j'ai fait moi-même des changements à cette clause, et j'ai lieu de croire que ces changements rencontrent les objections soulevées par quelques députés. Je crois aussi que le public désirera savoir quels sont les membres de cette Chambre qui appuient cette clause et quels sont ceux qui la combattent. Pour cette raison je propose que le bill soit rayé de l'ordre du jour et renvoyé au comité général de la Chambre, avec pouvoir d'insérer la clause suivante comme étant la première de ce bill.

Tout homme qui, sous promesse de mariage, séduira une personne du sexe non marié et de mœurs chastes jusque-là, et qui n'aura pas plus de vingt-un ans, et aura un commerce illicite avec elle, sera coupable de délit et punissable tel que ci-dessous prescrit.

Les changements que comportent cette clause, comparée à celle du bill tel que soumis d'abord, consistent en ce que le mariage subséquent des personnes n'empêchera pas la condamnation du séducteur et en ce que la limite d'âge est déterminée et fixée à vingt-un ans. Un bon nombre de sénateurs ont déclaré l'année dernière qu'ils étaient prêts à appuyer le bill s'il comportait une limitation de cette sorte. Bien que je n'approuve pas, moi-même, cette limitation, ce-

pendant je fais le sacrifice de mon opinion et j'accepte celle-ci dans le but de fortifier la position du bill et de lui donner plus de chances de devenir loi.

La motion est adoptée sur la division suivante :

Pour :

Messieurs.

Allen,	Fairbank,	McIsaac,
Allison (Hants),	Farrow,	McMullen,
Allison (Lennox),	Fisher,	McNeill,
Armstrong,	Fleming,	Mills,
Auger,	Forbes,	O'Brien,
Bain (Wentworth),	Foster,	Paint,
Baker (Victoria),	Guilbet,	Paterson (Brant),
Beaty,	Gunn,	Platt,
Bécharde,	Harley,	Ray,
Blake,	Hickey,	Reid,
Bourassa,	Holton,	Robertson (Hastings),
Burpee (Sunbury),	Homer,	Robertson (Shelburne),
Cameron (Huron),	Innes,	Scriver,
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Shakespeare,
Campbell (Renfrew),	Jamieson,	Somerville (Brant),
Cartwright,	Kaulbach,	Somerville (Bruce),
Casey,	King,	Springer,
Charlton,	Kinney,	Taylor,
Cochrane,	Kirk,	Thompson,
Cockburn,	Landerkin,	Trow,
Cook,	Laurier,	Vail,
Coursol,	Lister,	Wallace (Albert),
Davies,	Livingstone,	Watson,
De St. Georges,	Mackenzie,	Weldon,
Dickinson,	McUraney,	Wilson,
Dodd,	McIntyre,	Yeo.—79.
Dundas,		

Contre :

Messieurs.

Abbott,	Daly,	Macmillan (Middlesex),
Amyot,	Desaulniers,	McMillan (Vaudreuil),
Bain (Soulanges),	Desjardins,	McDougald,
Belleau,	Dugas,	Masue,
Benoit,	Dupont,	Méthot,
Benson,	Fortin,	Mitchell,
Bergeron,	Gagné,	Moffat,
Bergin,	Geoffron,	Montplaisir,
Billy,	Giguault,	Orton,
Blondeau,	Girouard,	Pinsonneault,
Bolduc,	Grandbois,	Rinfret,
Bosch,	Guilbault,	Royal,
Brecken,	Hackett,	Scott,
Burns,	Hall,	Small,
Cameron (Inverness),	Hurteau,	Sproule,
Cameron (Victoria),	Kilvert,	Tupper (Picton),
Campbell (Victoria),	Landry (Kent),	Valin,
Carling,	Landry (Montmagny),	Wallace (York),
Caron,	Langewin,	White (Cardwell),
Casgrain,	Lesage,	White (Renfrew),
Chapleau,	Mackdonald (Sir John),	Williams,
Costigan,	McDonald (Cap-Breton),	Wood (Westmoreland),
Coughlin,	Macmaster,	Woodworth.—70.
Curran,		

La Chambre se forme en comité.

(En comité).

La clause 1ère est adoptée.

M. DESJARDINS: Je propose que le comité suspende ses délibérations.

La motion est rejetée sur division.

Le comité suspend ses délibérations et fait rapport.

Il est proposé que l'amendement soit lu une deuxième fois et adopté.

M. FOSTER: Je propose que le dit bill soit déferé de nouveau au comité général de la Chambre, avec pouvoir d'y insérer ce qui suit comme deuxième clause :

Tout homme qui, au moyen d'un mariage feint ou prétendu, a des rapports sexuels avec une femme de mœurs chastes jusqu'alors, sera coupable de délit et punissable tel que ci-dessous prescrit.

Aussi d'insérer ce qui suit comme quatrième clause, au lieu de la clause troisième du bill tel que déposé d'abord :

Pourvu que le témoignage de la personne du sexe à l'égard de laquelle l'on prétendra que le délit a été commis soit corroboré—relativement au délit mentionné dans la première section du présent acte, tant à l'égard de la promesse de mariage que de la séduction ; et relativement au délit mentionné dans la seconde section du présent acte, tant à l'égard du mariage feint ou prétendu qu'à l'égard des rapports sexuels ; et relativement au délit mentionné dans la troisième section du présent acte, à l'égard du fait qu'elle aura été ainsi attirée ou entraînée,—par quelque autre preuve essentielle, et de prescrire que les sections quatre, cinq, six, sept et huit, dans le bill (N° 6) tel que présenté en premier lieu, soient numérotées cinq, six, sept, huit et neuf respectivement.

M. CAMERON (Victoria): Je soulève une question d'ordre. Si j'ai bien compris, au milieu du bruit, l'honorable député de Norfolk a proposé la deuxième lecture du bill tel qu'amendé, et mon honorable ami le député de King a proposé un amendement à la motion, appuyé par mon honorable ami le député de Norfolk. Je ne comprends pas comment le même député peut proposer la motion, et appuyer un amendement à cette dernière.

M. CHARLTON: J'ai proposé la deuxième lecture de l'amendement, et non du bill. Cet amendement a été déclaré adopté. Quant à la motion actuellement devant la Chambre, elle est devenue nécessaire par la division en deux articles du premier article du bill originaire.

Le premier article, tel que présenté, décrétait une punition pour séduction, avec promesse de mariage, et aussi pour un mariage feint ou prétendu. Cet article fut divisé en deux. L'amendement que je vous ai mis dans les mains était à l'effet que la séduction, avec promesse de mariage, fût un délit, et ceci a été adopté en comité. Mon honorable ami a alors proposé qu'un mariage prétendu ou simulé fût déclaré un délit. Cela fait deux articles de ce qui formait auparavant le premier article du bill. Le reste de cet amendement projeté comprend simplement les modifications rendues nécessaires dans la rédaction par l'introduction d'un nouvel article dans le bill. Le troisième article du bill originaire décrète, que la preuve des offenses spécifiées dans le premier et le deuxième articles devra être corroborée par d'autres preuves essentielles. Il y a maintenant trois classes d'offenses, et il était nécessaire de changer la phraseologie de ce qui était auparavant le troisième article du bill, et de décréter que la preuve des offenses mentionnées dans les premier, deuxième et troisième articles, à la place des premier et deuxième articles, devrait être corroborée par d'autres preuves essentielles. La seule question que la Chambre ait à décider maintenant c'est de savoir si un mariage feint ou prétendu constitue un délit. Toutes les autres parties de la motion comportent simplement les changements nécessaires dans le cas où cet article, concernant les mariages feints, deviendrait le deuxième article du bill.

M. CAMERON (Victoria): L'honorable monsieur n'a pas répondu à mon point d'ordre. C'était que mon honorable ami avait proposé la motion que vous avez soumise à la Chambre, et à laquelle mon honorable ami de King avait proposé un amendement, appuyé par mon honorable ami de Norfolk. C'est certainement là ce qui en est.

M. L'ORATEUR: Je vais expliquer cela. J'aurais dû déclarer la motion pour la deuxième lecture de l'amendement adopté, et ensuite la motion aurait dû être que le bill soit maintenant lu pour la troisième fois, et comme amendement l'honorable député de King a fait sa motion.

M. CAMERON: Alors cette motion, pour la troisième lecture du bill serait proposée par mon honorable ami de Norfolk, et ensuite mon honorable ami de King propose à cela un amendement qu'appuie mon honorable ami de Norfolk, qui appuie par là un amendement à sa propre motion, ce qui ne peut évidemment se faire.

M. L'ORATEUR: Afin de rendre les minutes conformes aux règles de la Chambre, je déclare maintenant que la question est que l'amendement soit maintenant lu pour la

deuxième fois et que le concours ait lieu. Cela sera-t-il adopté ?

La motion est adoptée.

M. CAMERON (Victoria) : L'amendement est si long, il renferme tant de changements dans la substance, que l'étude devrait, suivant moi, en être remise à un autre jour, afin que nous puissions le voir en imprimé, et avoir une chance de le comprendre. Il m'a été tout à fait impossible de comprendre la motion de mon honorable ami de King ou l'explication qu'en a donnée mon honorable ami de Norfolk, et je ne désire pas voter sur cet amendement sans l'avoir vu moi en imprimé.

M. BLAKE : Je ne vois réellement pas que ceci soit aussi compliqué que le croit l'honorable député de Victoria.

Nous avions dans le bill, tel qu'il nous était soumis il y a quelques instants, trois différentes catégories d'offenses projetées, dont deux cependant, étaient comprises dans un article. Cet article, qui renfermait ces dernières, a été biffé du bill, et la disposition comprise dans le reste de l'amendement en question était nécessairement limitée à la seule offense mentionnée dans le bill tel qu'il était. Ces dispositions se rapportent à la preuve, au fait que l'on permettra à la femme de rendre témoignage, et qu'il faudra une certaine corroboration.

Il va sans dire que, pour rendre le bill logique, lorsque le comité a décidé de biffer le premier article, la disposition relative à la preuve était limitée à la seule offense qui restait dans le bill.

La Chambre a ajouté une nouvelle offense—la séduction avec promesse de mariage. On propose maintenant que la Chambre insère l'autre offense qui a été biffée—la séduction au moyen d'un mariage feint ou prétendu. Mon honorable ami aurait peut-être mieux fait s'il avait divisé davantage la question, et s'il n'eût pas proposé de modifier la procédure avant que la Chambre eût décidé l'insertion de la deuxième offense ; mais il est clair que, si la Chambre décide cela, le reste en est simplement la conséquence, et dépend du changement que nous venons de décider de faire. Ce n'est nullement un changement. Le comité et la Chambre ont tous deux déterminé les principes de la preuve qui seront applicables aux offenses de cette catégorie, savoir, que la femme aura droit de rendre témoignage, et que cette preuve devra être corroborée. Et tout ce que l'on propose de faire dans les mêmes termes c'est d'appliquer aux trois offenses cette règle de preuve et de procédure que nous avons déjà décidé devoir s'appliquer à l'unique offense qui d'après la décision antérieure de la Chambre devait se trouver dans le bill.

M. BERGIN : Le fait que le chef de l'opposition a trouvé nécessaire de donner une aussi longue explication, devrait suffire pour démontrer à la Chambre que l'explication de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) n'était pas satisfaisante pour la Chambre. J'approuve fortement la clause du bill qui avait été biffée lors de la première lecture, et j'aimerais à la voir devenir loi ; mais, M. l'Orateur, je ne suis pas prêt à voter pour ce que je ne comprends pas ni ne puis comprendre, tel que cet amendement a été soumis à la Chambre. Je crois que mon honorable ami, qui a beaucoup d'adhérents parmi les députés de ce côté-ci de la Chambre, ferait bien de le faire imprimer et de le soumettre convenablement à la Chambre, afin que nous puissions voter avec intelligence sur ce sujet.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois réellement, dans les circonstances, que ce long amendement devrait être remis à plus tard, pour nous permettre de l'étudier. Il se peut, et je ne doute pas qu'il en soit ainsi, qu'une partie de l'amendement ne soit que la conséquence de la division en deux articles, en introduisant un bill qui a été rejeté. Il a été introduit tant de nouveaux éléments dans cet amendement qui a déjà été rejeté, que je crois réellement que nous

M. CAMERON

ne devrions pas l'étudier ce soir. Je crois que l'honorable monsieur ferait mieux de proposer l'ajournement du débat, et comme la motion paraîtra dans les procès-verbaux, nous aurons une meilleure occasion de l'étudier. Il est hors de question que nous puissions être forcés de voter sur une longue résolution, que nous ne pouvons pas lire ; et, peut-être que nous pouvons différer d'opinion quant au fait que ces amendements sont purement techniques.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je me rappelle, et je crois que la Chambre se rappelle que le premier ministre a suggéré à mon honorable ami de Norfolk-Nord de préparer et de présenter ce même amendement que vient de présenter l'honorable député de King, N.-B., (M. Foster). Le premier ministre a déclaré, au cours de la discussion, il y a quelques jours, qu'il conseillait à mon honorable ami de préparer un article semblable à celui qui vient d'être présenté, dénotant la punition de cette offense—l'obtention de rapports au moyen d'un mariage simulé ; et si je l'ai compris, il a alors dit qu'il approuvait une pareille disposition.

Qu'une offense comme celle mentionnée par mon honorable ami soit déclarée être un crime, il me semble que cela est une proposition aussi simple qu'il soit possible de faire devant toute la sagesse réunie ; mais, comme on a exprimé des doutes graves quant au fait de savoir si c'est un crime d'après la loi, je ne crois pas que mon honorable ami puisse faire mieux que d'insister pour que cela soit inséré dans le bill.

Nul doute que, dans ce cas, la troisième lecture ne puisse être abandonnée ; mais, comme l'honorable monsieur a, l'autre soir, exprimé un très vif désir que la session se termine bientôt, et comme, à partir d'aujourd'hui, il a pris les jendis pour la besogne du gouvernement, je crois que mon honorable ami a toutes les raisons du monde de procéder. Il est tout probable que, si mon honorable ami ne procède pas ce soir, son bill sera entièrement abandonné, et, en conséquence, je lui conseille fortement de ne consentir à aucun délai.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur se trompe du tout au tout en déclarant que j'ai conseillé l'adoption de cet article. Cet article tel que présenté par mon honorable ami de King, décrète que celui qui, au moyen d'un mariage simulé, a des rapports avec une femme jusqu'à de mœurs chastes, sera coupable de délit. Je n'ai pas approuvé cela ; je n'ai pas conseillé cela. J'ai dit qu'il devait y avoir un article séparé, constituant un mariage feint, une offense par laquelle un individu pourrait être mis en accusation, et que tout homme qui ferait consentir une femme à l'épouser au moyen d'un mariage simulé ou prétendu devrait être coupable de délit. C'est là ce que j'ai suggéré, et je crois que cet article, tel qu'il est actuellement, est une confusion de termes.

M. CHARLTON : J'ai séparé ces deux offenses, croyant que l'amendement actuellement devant la Chambre serait mis en péril s'il était joint à la motion qui fait un crime de la séduction, et, pour cette raison, j'ai séparé les offenses. J'ai informé mon honorable ami que j'avais l'intention d'agir ainsi.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh ! oui.

M. CHARLTON : Je crois qu'il a approuvé cela. Ce qui suit ce paragraphe et fait d'un mariage feint un crime ne consiste qu'en changements de mots dans la rédaction du bill. Ce changement, tel qu'il est, ajoute un nouvel article au bill—cela fait trois articles au lieu de deux, et rend nécessaire la déclaration qu'il faudra que la preuve soit corroborée dans trois cas au lieu de deux. Je recommanderai que tout ce qui a trait à la procédure dans cette motion soit biffé, et que nous ne discutons l'amendement qu'en ce qui concerne les mariages simulés. La Chambre comprend cela, et nous remettons à plus tard les changements nécessaires dans l'adoption de ces deux articles.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cela ne fait pas un délit du mariage feint.

M. CHARLTON : Oui, avec les conséquences qui s'ensuivent.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cela est tout à fait différent.

M. CHARLTON : Il va sans dire que la Chambre décidera cela. Afin de simplifier la question, je recommande que tout ce que renferme cette résolution au sujet de la procédure, au sujet des changements dans les numéros des articles, soit biffé, et que la Chambre accepte l'amendement à l'effet de déclarer que le mariage feint sera un crime.

M. BERGIN : L'honorable monsieur rend cela encore plus difficile à comprendre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Voici ce que l'on rapporte que le premier ministre a dit :

Il serait mieux de biffer cet article, vu qu'il n'est d'aucune utilité, et un article préparé par l'honorable monsieur, déclarant un mariage feint un délit, et décrétant que si un mariage feint est suivi de cohabitation, ce sera une aggravation de l'offense.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ceci est une chose tout à fait distincte.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est une distinction subtile que fait le premier ministre. Il consent à ce qu'un mariage feint soit déclaré être une offense, et si ce mariage est suivi de cohabitation, il consent à ce que ce soit une aggravation de cette offense, et n'est-ce pas là précisément le principe adopté ici ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Ce que j'ai déjà dit, et ce que je viens de dire, c'est qu'un mariage feint devrait être une offense pour laquelle on pût être mis en accusation, et si ce mariage feint est suivi d'une autre offense, ce serait une aggravation de la première offense. Voilà ce que j'ai dit :

M. BERGIN : Je soulève un point d'ordre. Il me semble que l'honorable monsieur ne peut, d'après les règles de cette Chambre, présenter un amendement de ce genre sans avis préalable.

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh ! oui, il le peut.

M. L'ORATEUR : Sur motion pour la troisième lecture, un amendement de ce genre peut être présenté sans avis. L'amendement est dans l'ordre.

M. CHARLTON : Bien que l'on puisse dire que la motion est longue et difficile à comprendre, cependant je répète que c'est simplement une motion à l'effet de déclarer que le mariage feint ou simulé sera un crime; et tout ce qui suit cette motion ne consiste qu'en changements de mots, qui sont devenus nécessaires dans le bill par le fait que nous avons fait deux articles d'un seul.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je proposerai l'ajournement du débat. Je crois que la Chambre consentira à cet ajournement, en justice pour ceux qui désirent voter en connaissance de cause.

M. BEATY : J'appuie l'amendement à l'effet d'ajourner le débat, parce que la question est maintenant si embrouillée que je suis très certain que la Chambre ne la comprend pas. Je ne la comprends pas moi-même, bien que j'aie voté pour le premier amendement. Je vois maintenant que le bill a été quelque peu refait, tellement qu'il n'a plus, dans tous les cas, sa forme primitive, et je crois qu'il est mieux de le faire imprimer, et alors nous pourrions le comprendre. J'espère que la Chambre consentira à ajourner le débat afin que nous puissions voir ce que renferme le bill.

M. CHARLTON : Le bill n'est pas refait; il ne fait mention d'aucune nouvelle offense. L'article qui décrétait la punition de deux offenses a simplement été divisé en deux,

et ces deux offenses sont placées dans deux paragraphes ou articles séparés. Il n'y a rien de nouveau dans le bill, et il n'y a rien dans l'amendement qui n'était pas dans le premier bill, à part les changements nécessaires dans la rédaction. Je ne m'opposerais pas à l'ajournement de l'étude de ce bill, si cet ajournement ne devait pas amener l'abandon du bill; mais à cette époque de la session, un ajournement signifie simplement que l'on ne s'occupera plus du bill durant la présente session, et aucun partisan du bill ne votera pour la motion du très honorable monsieur. La question est claire et simple. Les trois offenses dont le bill fait mention sont comprises dans trois articles, tandis que, lors de la présentation du bill, elles étaient mentionnées dans deux articles, et la preuve devra être corroborée au sujet des offenses mentionnées dans trois articles au lieu de deux. Comme je l'ai dit, la question est très claire, et l'intelligence la plus ordinaire peut la comprendre, et je ne puis voir comment un député pourrait en faire sincèrement une raison pour désirer l'ajournement du débat.

M. BERGIN : Je soulève une question d'ordre. L'honorable monsieur n'a pas le droit d'imputer des motifs.

M. CHARLTON : Il n'y a pas le moindre doute que l'adoption de la proposition du très honorable monsieur ne signifie la mort du bill, et, pour cette raison, je prie mes amis de s'opposer à ce qui, autrement, aurait mon approbation. Je désire que la Chambre dispose du bill, et je préfère qu'il ne soit pas mis de côté d'une manière détournée que de l'être après une lutte ouverte.

M. IVES : Il y a beaucoup de fatuités au sujet de cette question. Il me semble qu'elle n'est pas très compliquée, et que nous devrions en disposer ce soir.

M. HESSON : Je ne comprends réellement pas le bill, à cause des changements qu'on y a faits. Je désire que le principe du bill soit adopté, et je veux voter pour ce bill; mais comme il paraît y avoir beaucoup de malentendu à ce sujet, je crois que le bill devrait être réimprimé. Je suis en faveur de l'ajournement du débat.

La motion pour l'ajournement du débat (sir John A. Macdonald) est adoptée sur la division suivante :

Pour :
Messieurs

Abbott,	Desaulniers,	McMillan (Vandrouil),
Allison (Hants),	Desjardins,	McCallum,
Amyot,	Dickinson,	McDonald,
Bala (Soulanges),	Dodd,	McNeil,
Baker (Victoria),	Dugas,	Massey,
Beaty,	Dupont,	Méthot,
Belleau,	Fortin,	Mitchell,
Benoit,	Gagné,	Moffat,
Benson,	Gignault,	Montplaisir,
Bergeron,	Girouard,	Paillé,
Bergin,	Grandbois,	Piquinonault,
Billy,	Guilbault,	Pope,
Blondeau,	Guillet,	Reid,
Bossé,	Hackett,	Riopl,
Bowell,	Hall,	Robertson (Hastings),
Brecken,	Hay,	Royal,
Bryson,	Hesson,	Small,
Burnham,	Hickey,	Smyth,
Buras,	Homer,	Sprules,
Cameron (Inverness),	Hurtan,	Stairs,
Cameron (Victoria),	Jamieson,	Taylor,
Campbell (Victoria),	Kilvert,	Topper (Pistou),
Carlson,	Krass,	Tyrwhitt,
Caron,	Landry (Kest),	Vella,
Chapleau,	Landry (Montagny),	Wallace (York),
Gostigan,	Langevin,	White (Cardwell),
Oughlin,	Lesage,	White (Hastings),
Compté,	Macdonald (Sir John),	White (Renfrew),
Curran,	McDonald (Cap-Breton),	Wigle,
Guthbert,	Mackintosh,	Williams,
Daly,	Macmaster,	Wood (Westmoreland),
Dawson,	Macmillan (Middlesex),	Woodworth.—83.

Contre :
Messieurs

Allen,	Fisher,	McMillan,
Allison (Lennox),	Fleming,	Mills,
Armstrong,	Forbes,	Mulock,

Anger,	Foster,	Paterson (Brant),
Bain (Wentworth),	Geoffrion,	Platt,
Blake,	Gunn,	Ray,
Bourassa,	Harley,	Rinfret,
Burpee (Sanbury),	Holton,	Robertson (Sheburne),
Cameron (Huron),	Innes,	Scrivier,
Cameron (Middlesex),	Irvine,	Shakespeare,
Campbell (Renfrew),	Ives,	Somerville (Brant),
Cartwright,	King,	Somerville (Bruce),
Casey,	Kirk,	Springer,
Casgrain,	Landarkin,	Temple,
Charlton,	Launier,	Thompson,
Oochrane,	Lister,	Trow,
Cook,	Livingstone,	Vail,
Davies,	Mackenzie,	Wallace (Albert),
De St. Georges,	McOraney,	Watson,
Fairbank,	McIntyre,	Weldon,
Farrow,	McIsaac,	Wilson.—63

TROISIÈME LECTURE.

Le bill suivant est lu pour la troisième fois et adopté.

Bill (n° 38) à l'effet de prévenir la fraude dans la fabrication et la vente d'engrais agricoles.—(M. Massue.)

LOI DE LA PREUVE DANS LES CAUSES CRIMINELLES.

La Chambre se forme de nouveau en comité général sur le bill (n° 3) à l'effet d'amender la loi de la preuve dans les causes criminelles. (M. Cameron, Huron.)

(En comité.)

Sur l'article 1.

M. LANORY (Kent) : J'avais l'intention, avant que M. l'Orateur eût quitté le fauteuil, de répondre brièvement à quelques remarques faites par l'honorable chef de l'opposition, à une phrase antérieure de ce bill. Je n'aurais peut-être pas songé à répondre à cet honorable monsieur s'il s'était borné à discuter le bill à son mérite et à son démérite. J'aurais laissé mes arguments en face des siens, et laissé à la Chambre et au pays le soin de décider lesquels avaient le plus de mérite; et, M. l'Orateur, je n'aurais pas eu la présomption de croire que mes opinions l'auraient emporté sur les siennes. Mais l'honorable monsieur a été plus loin, et il a essayé d'appeler l'attention de la Chambre sur ce que j'avais dit, non pas tant en attaquant mes motifs qu'en traitant de ce qu'il lui a plu appeler mes attaques contre la moralité publique du pays, et, dans ce cas, je crois qu'il n'est que juste que je dise quelques mots à ce sujet.

En premier lieu, je désire déclarer que je n'avais pas l'intention de faire une attaque comme celle qu'a désignée le chef de l'opposition. Je laisse à la Chambre à dire si les paroles que j'ai employées étaient assez fortes pour l'autoriser à les qualifier, comme il l'a fait, d'attaque contre la moralité publique. Je n'avais pas l'intention de me servir d'un langage aussi fort, et j'espère que je ne serai pas assez malheureux ce soir, dans le choix de mes expressions, pour donner à penser que j'attaque la moralité publique du pays. Ce que je voulais dire, c'est qu'à mon avis les lois de notre pays tendaient à encourager le parjure. Je crois qu'elles tendent à cela. Je crois que, grâce à cette tendance, le pays a été poussé à cela, et qu'aujourd'hui il se commet plus de parjures qu'autrefois devant les tribunaux.

J'ai dit de plus qu'il y avait des causes dans lesquelles les montants en jeu étaient trop considérables, et l'intérêt des parties tel, qu'il était vraiment étonnant, après les témoignages rendus, que les jurés fussent capables d'arriver à une conclusion juste, et qu'il en résultait une impression qu'il avait été commis des parjures dans plusieurs cas. Je persiste dans cette déclaration, M. l'Orateur. Mais je me demande pourquoi l'honorable monsieur a été aussi chatouilleux au sujet de cette question de moralité publique. Vu que c'était mon premier discours, j'ai pensé à part moi combien les honorables députés doivent apporter d'attention dans le choix de leurs expressions pour ne pas être trouvés en défaut par un homme de la position du chef de la gauche.

M. HESSON

et doué des talents imposants qui le distinguent—talents que, je dois le dire, j'ai toujours admirés avant mon entrée à cette Chambre, que j'ai appris davantage à admirer depuis que je suis membre du parlement, et que je ne désire certainement pas rabaisser. J'ai aussi pensé en examinant les paroles dont l'honorable monsieur s'était servi dans cette Chambre dans des occasions antérieures, qu'elles étaient semblables à celles que j'ai employées l'autre soir, et que je pourrais lui demander de substituer son langage dans ces occasions aux expressions dont je me suis servi l'autre soir, bien que je ne croie pas que je voudrais m'exprimer aussi fortement que je l'ai fait.

Je demande à la Chambre de se reporter à la session de 1880, lorsque l'honorable monsieur discutait un bill intitulé, je crois, "Bill à l'effet de prévenir le crime." Voyons ce que l'honorable monsieur a dit alors :

Il y a quelques années, lorsqu'il était du devoir du gouvernement précédent d'appeler l'attention sur ce sujet, on fit des états qui indiquaient que les crimes augmentaient au Canada dans une proportion extraordinaire et alarmante.

L'honorable monsieur cita alors des chiffres et continua :

indiquant qu'il y avait eu en deux ans une augmentation de 25 pour 100. Mais cela ne donne pas même une juste idée des faits, parce que, malheureusement, la proportion de l'augmentation va croissant.

Je ne crois guère que les paroles dont je me suis servi l'autre soir soient aussi fortes que celles-là, lorsque j'ai dit qu'à mon sens notre législation tendait vers un certain but.

L'honorable monsieur a ajouté :

Il y a là quelque chose qui pêche par la base. Il est certain que la population n'a augmenté que lentement pendant ces deux ou trois années; mais il y a eu dans les catégories des crimes les plus graves cette augmentation d'au moins 25 pour 100, ce qui est certainement bien décourageant.

Il a continué un peu plus loin :

Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture a eu la bonté de me communiquer d'avance une copie de la statistique criminelle en général dont j'ai alors parlé, et je constate que l'augmentation du crime dans le pays est même plus étonnante que je ne l'avais supposé.

Ainsi, nous voyons que dans une phrase l'honorable monsieur trouve l'état de chose alarmant, dans une autre, que le crime augmente constamment, et dans la dernière, que l'état de choses est étonnant.

Il a ajouté :

Nous n'avons pas lieu de nous féliciter de la moralité du pays, et il est nécessaire de prendre des mesures pour empêcher que le mal, qui augmente si rapidement, surtout dans les grandes villes, ne prenne des proportions encore plus grandes.

L'autre soir, l'honorable monsieur s'est fait le champion de la moralité du pays, croyant que je l'avais attaquée par les paroles dont je m'étais servi, lorsque je n'avais aucunement l'intention de déverser le blâme sur la population de ce pays.

Les plaideurs du pays ont parmi eux plusieurs hommes qui désirent dire la vérité; mais même ces plaideurs ne forment qu'une petite proportion de la population du pays. Même si j'eusse voulu parler de tous ceux qui plaident dans ce pays, ils ne forment qu'une très petite minorité, comparée à toute la population, et en conséquence, ce que j'ai dit ne devait pas être interprété comme une attaque contre les mœurs des habitants de ce pays.

L'honorable monsieur a dit :

Nous n'avons pas lieu de nous féliciter de la moralité du pays, et il est nécessaire de prendre des mesures pour empêcher que le mal, qui augmente si rapidement, surtout dans les grandes villes, ne prenne des proportions encore plus grandes.

En 1877, l'honorable monsieur a dit :

En somme, je crois que la principale difficulté dans cette question réside dans le parjure....

Précisément le même argument que j'emploie à présent.... dans la très grande tentation qui existe déjà, dans les causes civiles, et encore plus dans les causes criminelles, de ne pas dire la vérité. Cepen-

dant, il se présentait tous les jours en matières civiles des causes, dans lesquelles l'intérêt en jeu, et surtout le sentiment d'hostilité, particulièrement dans les procès entre parents, étaient si vifs que les tentations de commettre le parjure étaient très grandes; mais, en dépit de cela, la loi fonctionnait comme je l'ai dit.

Qui de nous deux a employé le langage le plus fort au sujet des mœurs de ce pays? Il me semble que ses expressions étaient beaucoup plus fortes qu'aucune de celles dont je me suis servi; et je n'ai rien à retirer de ce que j'ai dit; je n'ai pas essayé de corriger le rapport de mes remarques, et je n'en ai pas parlé aux rapporteurs; je n'ai rien à retirer, bien que je puisse dire que ce que j'ai dit s'applique à un très petit nombre d'habitants de ce pays, et que je n'ai pas voulu dire que toutes les parties à un procès se parjurent; mais j'ai simplement voulu dire que nos lois tondaient à ce résultat, et qu'en conséquence notre population avait été entraînée dans cette voie.

Mon attention a été appelée sur cela, à cause des reproches que j'avais essayés de la part de l'honorable monsieur, et à cause de ce que j'ai lu à ce sujet dans un des journaux du Canada. Ce qui a rendu plus frappantes les paroles de mon honorable ami à mon adresse, c'est sa remarque que si ce que j'avais dit était vrai pour le Nouveau-Brunswick, je parlais pour ma propre province; et que c'était faux quant à la province d'Ontario; et cependant, quelques jours plus tard j'ai mis la main sur un journal publié dans Ontario, et dans lequel j'ai lu ces mots:

Le juge McDougall a droit aux remerciements du public pour l'attitude qu'il a prise au sujet de la question du parjure dans les causes peu importantes. C'est un mal qui mérite, autant que possible, d'être combattu vigoureusement et efficacement. Il est très vrai que dans ces questions il faut avoir beaucoup d'indulgence pour les défauts de la nature humaine.

L'article explique ces défauts de la nature humaine, et fait remarquer que les témoins peuvent faire de faux serments sans se parjurer; et il ajoute:

Mais même en tenant compte des circonstances particulières de l'esprit, du peu de vivacité de la perception, et de l'état défectueux de l'intelligence, il n'en est pas moins vrai qu'il se commet continuellement beaucoup de véritables parjures.

Ces remarques, M. l'Orateur, ne s'adressaient pas au Nouveau-Brunswick. Elles ont paru dans un journal publié dans Ontario, et qui a peut être une circulation aussi grande qu'aucun autre journal de ce pays; et elles n'ont pas paru à cause de ce qui a été dit à ce sujet, mais elles ont été écrites par un homme qui pensait ce qu'il écrivait, et il s'est servi d'un langage plus fort que celui que j'ai employé.

J'ai cru devoir dire ceci, en justice pour moi, parce que j'avais reçu des lettres de personnes de ma province, me demandant ce que j'avais dit; parce que quelques-uns de mes amis avaient lu dans les journaux les remarques de l'honorable monsieur, qui sont beaucoup plus répandues que les miennes, en égard à la position qu'il occupe dans le pays; et comme on me demandait ce que j'avais dit pour m'être attiré ce blâme de l'honorable monsieur, j'ai senti que je ne l'avais pas mérité, et qu'il a dû croire que les premières remarques que j'avais faites dans cette Chambre auraient pour effet de m'abaisser dans la province du Nouveau-Brunswick.

Mon honorable ami de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Weldon) s'est levé ensuite et a dit que je ne parlais pas des mœurs de la population du Nouveau-Brunswick, et que cette dernière était plus morale que je ne l'avais représentée. Je n'ai pas l'intention d'user de représailles à son égard, mais je crois qu'il n'était guère juste de sa part de me blâmer comme il l'a fait, après la manière dont il avait parlé de ses commettants en 1880, circonstance qu'il se rappelle, je suppose.

Maintenant que j'ai donné ces explications, je répète que je n'ai pas trouvé nécessaire de modifier mon opinion au sujet de ce bill. Je crois que la Chambre ne devrait pas l'adopter; et je suis confirmé dans cette opinion par le fait

que, bien que la deuxième lecture eût été votée par une majorité de quarante-neuf voix, après qu'il eût été discuté plus à fond, et que les honorables députés l'eussent examiné avec plus d'attention, la majorité suivante en faveur du bill, n'a été que de cinq voix. J'espère que maintenant, au lieu d'avoir une majorité en sa faveur, il sera rejeté, et que ce comité ne se discréditera pas en aidant à en faire une loi.

M. BLAKE: Je regrette beaucoup que l'honorable député de Kent, N.-B. (M. Landry) ait cru que je l'avais attaqué ou que j'avais voulu l'abaisser dans l'opinion de cette Chambre, de ce pays, ou de sa province. S'il réfléchit un instant à ce que j'ai dit, il verra que tout soupçon de cette nature n'est pas fondé, et qu'à mon point de vue je n'étais pas simplement justifiable, mais que j'étais tenu de dire ce que j'ai dit. Je vais répéter les paroles de l'honorable monsieur et les miennes—je lis dans les *Débats*:

Il y a des tentations, et elles sont si nombreuses qu'il est déplorable aujourd'hui qu'il y ait dans ce pays très peu de procès importants, dans lesquels de forts montants sont en jeu, sans que l'on jure des deux côtés de manière à faire croire au public que l'on s'est parjuré.

C'est cette remarque que j'ai désapprouvée. J'ai dit que si l'honorable monsieur avait limité ses remarques à sa propre province, tout en regrettant beaucoup l'état de choses qu'elles indiquaient, je ne me serais pas senti obligé de parler; mais, d'après ma propre expérience, qui n'est pas récente, des procès dans Ontario, je n'ai pas cru que cette remarque représentait le véritable état de choses. C'était une remarque que je ne crois pas avoir caractérisée trop sévèrement lorsque j'ai dit:

Il y a longtemps que j'ai entendu une aussi forte censure de l'état de la société en Canada que celle que les paroles de l'honorable monsieur, si elles s'appliquaient à tout le pays, non-seulement impliqueraient, mais constitueraient que les mœurs de notre population se détériorent constamment; que le parjure était maintenant si répandu, que l'on soupçonne, trop souvent avec raison, qu'il se commet dans la grande majorité des causes.

C'est ainsi que j'ai commenté ce que l'honorable monsieur avait dit, et je crois que c'était un commentaire passablement exact, et que s'il s'éloignait en quelque chose de la vérité, c'est qu'il atténuait plutôt qu'il n'exagérait l'énergie des remarques de l'honorable monsieur.

L'honorable monsieur a dit qu'il était justifié par quelque chose qui a paru dans un journal au sujet du grand nombre de parjures qui se commettent dans des causes peu importantes. Il remarquera que dans le cours des observations que j'ai faites et qu'il a critiquées, je me suis servi de ces paroles.

J'ai entendu dire dernièrement qu'il y a plus de relâchement dans les serments judiciaires devant quelques-uns des tribunaux où se plaident les petites causes, devant les cours de division. Je ne sais si la plus grande solennité qui régnait, la présence d'un auditoire plus nombreux, l'emploi d'avocats dans les causes, qui ne sont pas conduites comme elles le sont ordinairement dans les cours de division, peuvent tendre à produire un plus grand relâchement devant les autres tribunaux; mais je parle de ce que je crois savoir en disant que cette peinture, cette lamentable peinture que l'honorable député de Kent, N.-B. (M. Landry) a faite, comme représentant l'état de choses qui existe dans sa province, ne pourrait aucunement s'appliquer à la province dans laquelle nous nous trouvons actuellement.

Vous remarquerez que mes observations avaient trait aux causes importantes. L'honorable monsieur a parlé expressément des causes importantes, de celles qui me sont le plus familière lorsque je pratique; et lorsqu'il a déclaré qu'il y avait un triste état de chose au sujet de la sainteté du serment, j'ai senti qu'il était de mon devoir de repousser son assertion, en ce qui concernait ma province.

Quant à ce qu'il avait dit au sujet de l'augmentation des crimes en général, j'ai basé mes remarques sur certains chiffres que je crois avoir cités dans mon discours, et qui ne sont incompatibles avec rien de ce que j'ai dit en cette circonstance ou ce soir.

L'honorable monsieur trouve qu'il n'y a rien à rétracter; je dirai que je ne trouve moi non plus rien à rétracter de ce que j'ai dit.

M. WELDON : Je n'étais pas dans la Chambre l'autre soir lorsque l'honorable monsieur a fait ses remarques au sujet de l'augmentation des parjures ; mais j'ai lu son discours, et je dois dire que mon expérience ne s'accorde pas avec ce qu'il a dit. Je ne me rappelle pas que depuis vingt-sept ans il y ait eu un seul cas dans notre province où des personnes accusées de parjure aient été trouvées coupables. Tout le principe de ce bill a été mis à l'épreuve en Angleterre et ailleurs, dans les causes civiles ; et je sais que dans des causes criminelles, le fait que les parties intéressées n'avaient pas le droit de rendre témoignage a causé de grands torts et de graves injustices.

Pour ce qui est du Nouveau-Brunswick, je dois dire que le parjure ne s'y commet pas aussi souvent que l'a dit l'honorable monsieur.

M. BOSSÉ : Je propose que le comité lève maintenant la séance.

M. IVES : Le bill n'est pas une atteinte aux principes de la loi criminelle telle que comprise, pratiquée, établie et approuvée par ce parlement. C'est simplement l'extension du principe déjà reconnu et appliqué. Les mêmes arguments que l'on a employés lorsque nous avons adopté l'amendement permettant au défendeur, dans les cas d'assaut avec voies de fait, de rendre témoignage, on s'en sert aujourd'hui qu'il est question d'étendre cette disposition à d'autres délits. En attendant que les honorables messieurs puissent nous dire comment l'amendement que nous avons adopté il y a quelques années relativement aux assauts avec voies de fait a eu pour effet de rendre plus fréquent le parjure, je ne crois pas que nous devions craindre d'étendre les dispositions de la loi à ce sujet.

Cette question ne me paraît pas assez grave pour être traitée aussi sommairement que le propose l'honorable député de Québec. Nous avons adopté ce principe il y a des années, et nous l'avons adopté de nouveau l'autre jour, lorsque nous avons renvoyé ce bill à un comité, et je ne vois maintenant aucune raison de détruire le bill en adoptant cette motion.

M. BOSSÉ : Je soulève un point d'ordre. Le bill ne peut être discuté sur cet amendement.

M. BLAKE : Nous avons droit de discuter s'il est opportun que ce comité lève la séance ou non. Mon honorable ami dit pourquoi la séance ne devrait pas être levée. Vous ne pouvez nous empêcher de nous lever.

M. CAMERON (Huron) : L'effet de la motion de l'honorable député de Québec, si elle était adoptée, serait de détruire le bill. Je crois qu'il serait injuste d'agir ainsi. La Chambre a déjà approuvé le principe du bill, et le premier ministre qui est aussi bon juge que qui que ce soit, l'a approuvé dans deux ou trois différentes occasions. En 1883, le bill a été renvoyé à un comité composé peut être des meilleurs avocats criminalistes de la Chambre, d'Ontario et des autres provinces. Le bill, tel qu'il nous est soumis, est absolument semblable à celui qu'avait rapporté ce comité, et, en conséquence, je ne crois pas qu'il serait juste de demander à la Chambre de lever maintenant sa séance.

M. DESJARDINS : M. le Président, je ne sais pas ce qui peut justifier l'empressement dont fait preuve l'honorable député de Huron (M. Cameron.) A chaque session, il semble — je ne sais dans quel but de notoriété — vouloir se faire une espèce de spécialité des questions criminelles. Cela peut être très amusant pour lui, mais je crois que le parlement a quelque chose de mieux que cela à faire, et qu'avant d'aller plus loin dans une procédure qui, comme l'a fort bien dit l'honorable député de Kent (M. Landry) est de nature à multiplier les faux serments dans les cours de justice, il est prudent de voir si nous ne devons pas nous arrêter au moins un instant.

M. BLAKE.

Comme le disait l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives), nous avons commencé à faire l'expérience de cette procédure permettant au prévenu de témoigner en sa faveur, et au mari et à la femme de témoigner l'un pour l'autre dans les causes de simple assaut. Eh bien ! nous devrions d'abord laisser faire l'expérience de cette loi afin de voir jusqu'à quel point les craintes qui ont été formulées lorsque ce premier bill a été adopté étaient fondées. Je crois que le temps écoulé depuis l'adoption de ce bill n'est pas suffisant pour nous justifier de faire un pas de plus. Mon impression, M. le Président, est que la tendance de cette législation est de diminuer le respect qui est dû au serment, lequel n'est pas une simple question de forme, mais renferme un acte de foi très élevé, dans des croyances religieuses.

Considérant que le présent bill a une tendance excessivement dangereuse, je crois que l'honorable député de Québec-Centre (M. Bossé) a raison de demander que le comité se lève sans faire rapport.

La motion est adoptée sur division.

Le comité lève sa séance.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et (à 11:05 heures p.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 6 mars 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE :

RAPPORT IMPARFAIT.

M. BLAKE : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention des honorables messieurs de la droite la nature imparfaite d'un rapport produit l'autre jour en réponse à une adresse du 16 avril 1883, demandant copie de toute correspondance, rapports et arrêtés du conseil concernant la réclamation de M. Dustan, de Halifax, pour la remise de droits payés sur des machines destinées à une raffinerie. On a mis neuf mois à préparer ce rapport, et voici tout ce que nous avons eu, le 31 janvier 1884 :

En réponse à l'adresse ci-incluse de la Chambre, demandant copie de toute correspondance, rapports et arrêtés du conseil concernant la réclamation de M. Dustan, de Halifax, pour la remise de droits payés sur des machines destinées à une raffinerie, je déclare qu'il n'y a aucune correspondance à ce sujet dans les archives de ce département.

L'adresse demandait les arrêtés du conseil et les rapports, aussi bien que la correspondance. M. Johnson, qui écrit ceci, n'avait pas d'arrêtés du conseil, cela va sans dire, et il ne répond pas au sujet des rapports.

Je comprends que d'après la pratique, ces rapports sont envoyés à l'un des départements — à celui du secrétaire d'Etat, je crois — où l'on doit les examiner et voir s'ils constituent les réponses pertinentes aux ordres et adresses de la Chambre, et il me semble extraordinaire qu'après un aussi long intervalle, on donne une réponse aussi imparfaite.

Les journaux ont déclaré pendant la dernière session que M. Dustan avait obtenu une remise de droit considérable relativement à cette raffinerie. Lorsque j'ai proposé l'adresse, le gouvernement n'a pas donné à entendre qu'il n'y avait pas de correspondance, et aujourd'hui, comme je l'ai dit, après une période de neuf mois, nous avons une réponse imparfaite, sans la moindre information.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je prendrai des informations au sujet de cette partie de l'adresse à laquelle on n'a pas répondu, et je produirai les renseignements.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

Sir LEONARD TILLEY : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

M. CASEY : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire faire quelques remarques sur le discours par lequel l'honorable ministre des finances nous a présenté son budget. Dans ce discours, il nous a servi un genre d'éloquence différent de celui auquel nous étions accoutumés depuis quelques années. Ces années dernières, l'honorable monsieur avait un ton triomphant. Ses discours étaient, d'un bout à l'autre, un véritable chant de triomphe; nous y distinguions la joyeuse trompette de la victoire, appuyée par la basse profonde de la grosse caisse de la politique nationale; mais son discours de cette année a été différent. Au lieu du chant ordinaire de triomphe, nous avons eu un discours plein d'excuses—un discours qui, d'un bout à l'autre, n'est qu'une excuse de l'échec partiel de la politique du gouvernement sous certains rapports, et une explication des raisons de cet échec. Au lieu du son triomphant de la grosse caisse, nous n'entendons que la faible voix d'une conscience qui s'accuse et que l'honorable monsieur n'a pas encore pu étouffer entièrement. Lorsqu'il nous prédisait, l'année dernière, la continuation de la prospérité, lorsqu'il voyait dans son imagination les sept grasses années d'inspiration, les sept vaches grasses qui lui ouvraient des horizons sans bornes, il parlait avec un air de certitude, avec la conviction de quelqu'un à qui les étoiles avaient dit quelque chose de ce qui allait arriver. Comme dans les occasions précédentes, nous étions portés à soupçonner que sa prédiction lui avait été inspirée par l'illustre astrologue, le prophète Wiggins, qui voit de loin les vents, et que l'honorable monsieur garde dans son département peut-être pour en obtenir des informations de ce genre.

Si nous étions portés à soupçonner que les prédictions de l'honorable monsieur provenaient de cette source, lorsque nous les avons entendues, nous sommes encore plus enclins à ce soupçon après avoir entendu les explications de cette année. Nous connaissons parfaitement la manière adoptée par Wiggins pour expliquer pourquoi les tempêtes qu'il prédit n'arrivent pas. Il a toujours été capable de montrer que, bien qu'il n'ait pas fait mauvais ici, il y avait eu de fortes tempêtes sur l'océan Indien, ou sur la côte du Japon, ou ailleurs, et qu'il n'y avait pas de sa faute si la tempête n'avait pas sévi dans nos environs; il n'y avait pas de sa faute s'il y avait eu quelque chose de dérangé dans les éléments. En un mot, la cause de la non-réalisation de ses prédictions était, partout ailleurs que dans le prophète même.

Les explications de l'honorable monsieur au sujet de l'échec partiel de sa politique sont quelque chose du même genre. Il s'est évertué à nous faire comprendre que la dépression dont il admet l'existence n'est pas si grande, après tout, et que, si elle existe, ça n'est pas la faute du gouvernement, ni de cette politique miraculeuse, qui fait des merveilles, revivifiante et encourageante, dont ils ont favorisé le pays, et il a terminé avec l'espoir que "nous puissions bientôt être dans la position de prospérité générale que nous occupons il y a un an." C'est arriver à une conclusion dont il nous a favorisé il n'y a qu'un an.

Il nous a dit qu'il n'y avait pas de dépression sérieuse dans les intérêts agricoles. Il a admis que la récolte du blé avait été mauvaise, mais il a ajouté que cela était compensé par la récolte de foin, qui avait été très bonne, parce que les cultivateurs pourraient garder plus de bestiaux, et conséquemment en exporter un plus grand nombre le printemps prochain.

Mais si la diminution dans la récolte du blé a été aussi forte qu'il le dit, savoir, de 20,000,000 de minots, il faudra une grande augmentation dans la récolte du foin pour combler la différence. Même si la récolte du foin fournissait les millions de tonnes additionnelles qu'il faut, cela ne suffirait pas tout à fait pour compenser la diminution dans la récolte du blé.

Nous devons nous rappeler que le foin n'est pas aussi vendable que le blé, et s'il doit procurer du bœuf, il faut d'abord avoir les bestiaux. Lorsque la récolte du blé manque, les cultivateurs n'ont pas de l'argent en abondance, et en conséquence ils ne sont pas en position d'acheter le nombre additionnel de bestiaux qui devront être nourris et exportés, comme l'espère l'honorable monsieur.

Nous devons aussi nous rappeler que ces bestiaux pourris dans les étables ont besoin de grain, autant que de foin, car on ne peut engraisser des bestiaux uniquement avec du foin; et en imposant un droit sur le maïs, l'honorable monsieur a rendu très difficile pour les cultivateurs l'acquisition de cette sorte particulière de grain, qui est la plus profitable pour la nourriture des bestiaux; et bien qu'il ait consenti à réduire le droit imposé sur le maïs importé pour la distillation ou pour la fabrication de l'empois, cependant aucune réduction n'est accordée au cultivateur qui importe le maïs pour accroître la richesse du pays en l'employant à la nourriture des bestiaux.

Il n'est pas probable que les cultivateurs en général aient beaucoup d'argent l'année prochaine. Je ne veux pas faire un tableau alarmant de leur condition, parce qu'elle n'est pas alarmante, mais il est probable qu'ils continueront à avoir moins d'argent qu'ils n'en ont eu jusque-là, et qu'ils seront moins en position de supporter les charges qu'ils portent depuis quelques années.

L'honorable monsieur a parlé de la dépression qui règne parmi les ouvriers et les pauvres. Il nous a dit que le nombre de ceux qui souffrent n'est pas général, que le nombre de ceux qui n'ont pas d'ouvrage n'est pas plus grand que d'ordinaire. Ce que nous voyons dans toutes les villes et dans tous les centres manufacturiers du Canada contredit cette assertion. Nous savons tous, par notre propre expérience et par les rapports des journaux, que dans Montréal, Toronto, London, et Ottawa, et toutes les villes importantes du Canada, le nombre de ceux qui sont dans la misère et dans la souffrance est plus grand que de coutume. Quelques-unes de ces personnes sont sans doute des immigrants dans la détresse, mais à qui la faute, sinon au gouvernement, qui a attiré dans ce pays une classe d'immigrants dont nous n'avons pas besoin? Après avoir permis à des indigents des maisons de refuge d'Irlande de venir ici, le gouvernement peut-il prétendre ne pas être responsable de cet état de choses? Je ne le crois pas. Mais même si la question ne concernait que nos propres gens, nous pouvons affirmer, bien qu'avec peine, que le nombre de nos gens qui n'ont pas d'emploi et qui sont dans la misère cette année, est plus grand qu'il ne l'était les années dernières. Nous avons à ce sujet l'admission de l'honorable monsieur lui-même, car il nous a dit qu'il était regrettable que les fabricants de cotons eussent cessé d'employer un certain nombre de leurs employés cette année. C'est un joli euphémisme pour dire que ces derniers ont été congédiés, et c'est préférable à la phrase employée par l'organé du gouvernement, le *Mail* de Toronto. L'honorable ministre nous dit que les propriétaires de filatures de coton ont "discontinué d'employer un certain nombre de leurs ouvriers pour asséoir leurs opérations sur un meilleur pied en réduisant la production."

Le *Mail* a donné une explication différente. Il nous dit que ces pauvres gens avaient besoin de repos; qu'ils avaient travaillé si fortement par suite de l'augmentation de la production de ces manufactures, depuis quelque années, qu'ils avaient besoin de se reposer, et que leurs prudents patrons les avaient suspendus pour quelques semaines, ou quelques mois, pour leur permettre de se refaire en jouissant

des épargnes faites durant les quatre dernières années, de manière qu'ils soient en bon état de se remettre à l'ouvrage le printemps suivant. Je crois que l'honorable ministre s'est montré plus poli envers les ouvriers; qu'il a dans tous les cas plus étudié leurs sentiments que ne l'a fait son organe de Toronto.

Je leur laisse, toutefois, le soin de régler ce différend entre eux.

Quand un député de la gauche a mentionné l'existence d'un fourneau économique à London, institution dont mon honorable ami le directeur général de postes n'avait jamais encore entendu parler.....

M. CARLING : Je vous demande pardon. Il s'établit un tel fourneau, tous les hivers, dans cette ville. Je ne pense pas que depuis dix ou vingt ans, un hiver se soit passé sans qu'il y eût quelque chose de cette nature à London.

M. CASEY : Eh bien ! c'est un état de chose pis que celui que je supposais,

M. CARLING : L'honorable député doit savoir que la cité de London est le centre d'un district rural très étendu, et que ces pauvres viennent de ce district agricole; s'ils y demeurent durant l'hiver, c'est là qu'ils doivent être assistés.

M. CASEY : Justement; mais alors, l'honorable directeur général des postes nous dit que ce ne sont pas de pauvres ouvriers, qui ont besoin d'assistance, mais de pauvres cultivateurs sortis des districts agricoles. S'il préfère présenter son argument sous cette forme, je le veux bien.

M. CARLING : Je n'ai pas dit que c'étaient de pauvres cultivateurs; j'ai prétendu que c'était la classe indigente des villages et des districts environnants, qui s'est fixée dans la cité.

M. CASEY : La classe indigente des districts ruraux, a dit l'honorable monsieur. Eh bien ! M. l'Orateur, si au sein d'une riche population agricole, dans les environs de London, l'indigence a pu se développer au point d'obliger les citoyens charitables de cette ville d'établir depuis quelques années des fourneaux économiques, cela révèle un état de choses encore pis que celui que je supposais. Bien que je demeure à une vingtaine de milles de London, je n'ai jamais entendu parler de cette indigence avant aujourd'hui. Je n'ai jamais entendu dire qu'il y eût autant de misère et de pauvreté dans la ville de London et ses environs, et je crois que l'honorable ministre des postes a quelque peu exagéré le mauvais état des affaires, dans cette localité, depuis quelques années. Cependant, je crois que l'on assiste à London un nombre de pauvres plus grand que d'ordinaire.

Un échevin de cette cité, un conservateur influent, a déclaré, sous sa signature, dans les journaux, durant la dernière campagne municipale, qu'il y avait entre 1,200 et 1,400 ouvriers sans emploi, dans la ville de London, et que l'on n'en avait jamais vu un si grand nombre auparavant dans cette ville. Bien que cette déclaration soit très défavorable au parti conservateur, cet échevin conservateur, de la cité de London, ne l'a jamais retirée ou contredite. Ainsi, dans la cité de London, l'état des affaires est dans une pire condition qu'il ne l'a jamais été auparavant. Le ministre des finances s'objecte à ce que des députés de la gauche signalent ces faits. Il nous a dit qu'il ne fallait pas reprocher aux citoyens charitables de la cité de London de soulager le pauvre en lui donnant du pain. Nous ne trouvons pas à redire à ce que la charité publique vienne au secours du pauvre; mais nous reprochons au gouvernement le fait qu'un si grand nombre de pauvres n'existent que par suite de sa politique. Nous savons, bien entendu, qu'il y aura toujours des pauvres parmi nous; mais nous sommes capables de comprendre pourquoi les pauvres sont plus nombreux dans un temps que dans l'autre.

M. CASEY.

Dans le cas qui nous occupe, le nombre inaccoutumé de pauvres dans la cité de London, aussi bien que dans les autres villes, est dû à ce que les manufactures ont été trop stimulées, depuis quelques années, par un tarif protecteur. Elles ont été tellement stimulées qu'elles ont produit beaucoup plus que le requéraient les besoins de la consommation. Le résultat inévitable, c'est qu'il a fallu suspendre leurs opérations pendant un certain temps, et les employés de ces manufactures qui auraient pu être occupés avantagement sous d'autres circonstances, sont privés d'ouvrage, et demeureront ainsi, sans emploi, jusqu'à ce que le pays ait consommé le surplus de la production manufacturière. Mon honorable ami, le ministre, n'est pas satisfait de ce que nous ayons attiré l'attention sur cet état des choses.

Il nous a dit que nous faisons tort au crédit du pays; que nous agissions anti-patriotiquement, en signalant cette dépression. Eh ! bien, M. l'Orateur, je pourrais vous citer des extraits de discours non de l'honorable ministre, parce qu'il n'était pas ici, mais de ses collègues, en 1875-76-77-78.

Ces extraits font un tableau de la situation embarrassée et de la dépression qui existaient alors. Je ne voudrais pas répéter, moi-même, les expressions de ces extraits et les appliquer à la présente condition du pays, quand même cette condition serait aussi mauvaise à présent que l'état dans lequel on représentait alors le pays.

Les honorables chef de la droite ne parlaient qu'au superlatif, exagéraient outre mesure en décrivant alors la dépression. C'était là tout leur bagage politique, et c'est simplement en produisant l'impression que le pays était alors dans la pire des positions, et qu'il y avait moyen d'améliorer son état, qu'ils réussirent à obtenir une majorité en faveur de leur grande panacée pour tous les maux, "la politique nationale."

Or, c'est sans doute une pilule amère pour l'honorable monsieur de lui présenter le fait que malgré l'existence de ce remède, un état de chose aussi sombre, sous une autre forme, commence à se faire sentir.

L'honorable ministre nous a déclaré que la dépression, parmi nos filatures de coton, n'était pas aussi grande qu'on le dit, parce qu'elles réalisent encore des profits raisonnables et rapportent de bons dividendes. Or, il est reconnu que ces dividendes sont bien moindres que ceux des dernières années.

Mais si ces manufactures réalisent maintenant de bons profits, quels devaient donc être les profits exorbitants réalisés il y a quatre ou cinq ans? Si elles réalisent malgré la dépression actuelle des profits raisonnables, quels profits énormes n'ont-elles pas soutirés du peuple canadien, durant les beaux jours de la protection et lorsqu'elles ont reçu tout le bénéfice des taxes imposées? Pourquoi, M. l'Orateur, si leurs profits sont encore raisonnables, réduisent-elles aujourd'hui la production? Pourquoi renvoient-elles leurs ouvriers? Est-ce juste pour l'ouvrier, si tout le monde doit être protégé, de permettre aux manufacturiers, parce que leurs profits sont moindres que d'ordinaire, de "discontinuer" à donner de l'emploi à leur personnel, pendant tout le temps qu'ils le jugeront à propos? Je ne crois pas que cela soit juste.

M. MACKENZIE : Qu'ils discontinuent de gouverner.

M. CASEY : Mon honorable ami qui siège près de moi pense que l'abandon de la direction par les honorables chefs de la droite serait le seul remède. Voilà une solution, qui, sans aucun doute, aura lieu tôt ou tard. En quoi, M. l'Orateur, l'excès de production est-il un malheur et une perte? L'excès de production signifie une production considérable et inaccoutumée des articles de valeur, qui contribuent à enrichir le pays. Pourquoi une production excessive de ces articles est-elle une cause de perte pour le fabricant et une cause de dépression pour le pays? Pourquoi ne pouvons-nous pas vendre ces articles à l'étranger et réaliser sur eux

un bénéfice? Pourquoi ne pouvons-nous pas montrer au monde que la protection accordée aux manufacturiers canadiens leur permet de vendre leurs marchandises à l'étranger, et de faire concurrence aux manufacturiers étrangers sur les marchés étrangers? Pourquoi ne peuvent-ils pas faire cela? Simplement, parce que les manufacturiers ne peuvent le faire; simplement parce que la serre-chaude de nos manufactures a été stimulée avec art, à raison d'un prix non moins artificiel, et c'est pourquoi elles ne peuvent vendre leurs marchandises à l'étranger pour un prix rémunérateur. Elles ne peuvent les vendre à l'étranger pour ce qu'elles coûtent.

L'honorable ministre nous dit que la protection est si loin de mettre nos manufactures en état de faire la lutte sur un marché étranger, et de nous permettre de créer un commerce d'exportation, que nous ne sommes pas encore capables de lutter avec le manufacturier étranger sur notre propre marché domestique. Il nous dit que la protection accordée à la production du fer en gueuse, ne peut exister et ne saurait nous mettre en état de lutter contre la concurrence étrangère, sans que nous accordions une prime d'encouragement de quelques piastres par tonne en sus de la protection actuelle.

Ne ravale-t-il pas le crédit de nos fabricants de coton et de fer, ainsi que le crédit de notre pays, quand il annonce au monde que ces industries sont si affaiblies, si chancelantes, qu'elles ne peuvent être maintenues que par des primes d'encouragement, et qu'elles ne peuvent rivaliser avec le fabricant étranger, même sur le marché indigène? Je crois qu'il le fait. La cause de cette dépression a déjà été mentionnée. Elle est due à l'excès du stimulant qui l'a précédée. Nous connaissons tous, par l'expérience et l'histoire des autres pays, que la protection devient inévitablement un stimulant excessif, et de là une production excessive, qui amène à son tour une dépression. Nous sommes maintenant en état de constater ce fait par notre propre expérience. Nous avons traversé deux phases, celle de l'usage du stimulant à trop forte dose, et celle de la production excessive. Nous avons *bamboché*, et maintenant nous souffrons du mal de tête. La stimulation des industries a eu exactement le même effet qu'un verre d'eau-de-vie sur le système nerveux, c'est-à-dire que l'effet de la stimulation a été suivi de la dépression le lendemain matin. L'honorable ministre a discuté les effets du tarif sur les différentes classes de la société. Il nous a dit que le tarif était à l'essai depuis quelques années, et qu'il avait été considéré comme raisonnable et équitable. Considérons ses arguments et ses preuves. Il a dit, d'abord, que la taxation, par le nouveau tarif, était moindre, en moyenne, que sous le tarif de l'ex-gouvernement, parce que, nous a-t-il dit, le producteur étranger paie une grande partie des droits. Ceci est très vrai sous certaines circonstances.

Quand le producteur étranger se voit avec un encombrement de marchandises aussi embarrassant que celui qui semble fatiguer actuellement les manufacturiers canadiens, il peut bien être disposé à des conditions faciles, à réduire suffisamment ses prix pour permettre aux importateurs de payer les droits sans perte—cela est très-possible, et je crois que plusieurs fabricants canadiens seraient heureux, aujourd'hui, de vendre leurs marchandises aux Etats-Unis aux mêmes conditions. Mais le ministre des finances veut nous faire croire que tel a été le cours ordinaire du commerce; que durant les bonnes années, telles que celles que nous venons d'avoir, le producteur étranger de marchandises fabriquées, spécialement le producteur américain, a réduit ses prix en faveur des importateurs canadiens jusqu'à concurrence des droits. Or, en demandant à la Chambre d'accepter cette déclaration comme fondée, il voudrait trouver chez les honorables députés de la gauche plus de crédulité que chez ses propres amis. La prétention est si absurde que je ne puis croire que le ministre des finances s'attende à ce qu'elle soit prise au sérieux, ou à ce qu'elle

soit considérée comme autre chose qu'une excuse badine en faveur de la taxation qu'il a imposée. L'honorable monsieur nous donne une moyenne annuelle de la taxation imposée, après avoir déduit du revenu l'excédant de chaque année. Il nous a dit que, déduction faite des surplus, le taux de la taxation était de \$4.82½ par tête. Mais pourquoi déduire de la taxation l'excédant? Cet excédant n'a-t-il pas été versé par le peuple comme le reste du revenu? Est-ce que les \$3,000,000, que l'honorable monsieur réclame comme l'excédant de l'année dernière, n'a pas été tiré de la bourse du peuple comme l'a été réellement l'argent dépensé par le gouvernement? L'excédant doit être compris dans la taxation aussi bien qu'aucune autre partie du revenu. S'il en est ainsi, nous devons ajouter à la taxation \$8,000,000, ce qui porterait le montant de la taxation par tête, l'année dernière, à \$6.42, au lieu de \$4.82½, comme le prétend l'honorable ministre.

Le ministre des finances s'est attribué un grand mérite de ce que le tarif a été une grande source de revenu.

Je ne sais pas si l'honorable monsieur peut s'attribuer beaucoup de mérite d'avoir pu prélever un grand revenu au moyen d'une taxation élevée. Il n'est pas besoin d'avoir un bien grand génie financier pour imposer une taxation suffisante dans le but d'obtenir un revenu considérable; mais je lui concède tout le mérite qui s'attache à cette opération. Il a obtenu un montant excessif, exorbitant, et il nous a déclaré qu'il a ajusté le tarif à cette fin. Examinons son explication en détail. Il dit :

Le tarif a dû être ajusté de manière à ce qu'il produisît trop au début, afin qu'il pût ensuite, quand les importations seraient réduites, par suite de l'augmentation de la production manufacturière du pays, produire autant que les dépenses publiques le requerraient.

L'honorable ministre a dit de plus :

Trouvant que le tarif, après plusieurs années d'expérience, produisait un excédant, le gouvernement s'est trouvé en état de réduire de \$2,250,000 la taxation?

Ceci est évidemment une explication donnée après le fait. Il ne l'a pas donnée quand le tarif fut d'abord proposé. L'explication avait pour objet de s'appliquer au fait, mais elle y arrive maladroitement. Quelles sont les circonstances du présent cas?

La première année de la politique nationale, le tarif produisit un déficit.

Chaque année suivante, il nous donna un excédant plus élevé, et l'excédant le plus considérable a été celui de l'année sur laquelle l'honorable ministre, comme il le prétend, a supprimé pour \$2,250,000 de taxation. S'il avait prévu les mouvements du commerce; s'il eût ajusté le tarif pour y faire face; si les fabricants indigènes eussent réduit les importations, les résultats auraient été les suivants: La première année, il y aurait eu un surplus considérable; puis, le surplus aurait baissé d'année en année avec l'augmentation de la production manufacturière indigène et l'augmentation des importations, jusqu'à ce qu'un équilibre fût obtenu. Mais nous sommes en présence d'un état de choses tout opposé. En conséquence, l'honorable ministre n'a pas ajusté son tarif avec cette intention, ou bien le résultat a été précisément le contraire de ce qu'il attendait. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire pour moi d'argumenter plus longuement pour établir que l'honorable monsieur n'a pas ajusté le tarif avec cette intention, parce que l'honorable monsieur admet, lui-même, qu'il ne connaissait pas ce que le tarif allait produire. Il s'exprime comme suit:

Même si nous avions connu jusqu'à quel point le revenu excéderait la dépense, c'eût été une mauvaise politique de le réduire. En le conservant à son état élevé, nous avons pu supprimer \$2,250,000 de taxation sur les choses de première nécessité.

Cette admission est admirable. D'après les propres chiffres de l'honorable ministre, nous avons eu, durant ces années dernières, un excédant de \$20,000,000, réduit de \$4,000,000, si nous retranchons le produit de la vente des

terres de l'ouest. L'honorable ministre admet donc que \$16,000,000 ont été soutirées, sans nécessité, de la bourse du peuple par le tarif; mais il nous dit qu'en recevant ce montant, il a pu supprimer les taxes au montant de \$2,250,000. C'est à dire qu'il a été capable de remettre au peuple environ un septième du montant d'argent soutiré, sans nécessité, de sa bourse, et que le gouvernement a dépensé les autres \$13,750,000, également soutirées, sans nécessité, de la bourse du peuple, privant d'autant la circulation et les affaires du pays.

Bien que le surplus ait été aussi considérable, l'année dernière, nous voyons par les chiffres mêmes de l'honorable ministre, que le revenu est maintenant en baisse, et pourquoi? Pour la même raison qu'en 1879. Le peuple n'était pas alors prospère; il ne put importer autant qu'd'ordinaire, et, conséquemment, contribuer autant au revenu. Voilà la raison pourquoi nous avons eu un déficit la première année de ce tarif, et pourquoi les prédictions de l'honorable monsieur ont été à ce point frustrées.

En effet, ce déficit n'était pas attendu, pas plus que les excédants amassés par l'honorable monsieur. Mais nous savons tous que le tarif n'a pas été ajusté d'après un principe plutôt qu'un autre. Nous savons qu'il fut ajusté à la suite d'une consultation privée avec les représentants des divers intérêts qui devaient en profiter. Nous savons que les exigences des uns furent, autant que possible, balancées avec les exigences des autres, et le tarif sortit de ce travail.

Ce dont je me plains, c'est que les changements actuellement proposés ont été arrêtés d'après le même principe, c'est à dire, qu'ils sont, eux aussi, le résultat de pourparlers avec ceux qui devront en profiter, et l'explication détaillée donnée par l'honorable ministre, en est la preuve. Il nous dit qu'il a imposé une certaine taxe, parce qu'une certaine branche de commerce lui a représenté qu'elle en profiterait; qu'il a imposé une certaine autre taxe, parce qu'il espère que cette taxe fera naître en les aidant, quelques manufactures d'une certaine classe de marchandises. Je dis que le tarif originaire et les amendements qu'il a subis de temps à autre, sont autant une législation d'une nature privée qu'aucuns bills référés au comité des bills privés, ou au comité des chemins de fer. Le tarif et ses amendements sont un recueil de législation privée. Le gouvernement les réunit sur les renseignements *ex parte* obtenus de personnes intéressées. Il n'a pas même le soin de s'enquérir de l'effet qu'ils auront sur les autres branches de commerce. Ce tarif et ses amendements sont ainsi adoptés *ex parte* avant d'être soumis au contrôle du comité de la Chambre.

Ils sont ensuite présentés à celle-ci, et les amis du gouvernement sont invités à les appuyer comme des propositions ministérielles, bien que ce ne soit qu'une législation d'un caractère entièrement privé et personnel, n'ayant d'autre intention que de bénéficier à certains individus, à certaines classes dans ce pays.

Pas encore satisfait de nous avoir vanté cette législation comme un tarif de revenu, l'honorable ministre nous dit encore que c'est un tarif très protecteur, qui a encouragé d'une manière étonnante les manufactures indigènes. Comme preuve, l'honorable ministre nous fait connaître qu'une commission visita, il y a deux ans, certains établissements manufacturiers, choisis, pour la plupart, à cause de leur prospérité et de leur attachement au gouvernement. L'honorable ministre ajoute que cette commission fit un rapport favorable sur la production de ces établissements et sur les salaires qu'ils payaient aux ouvriers.

Mais ceci avait lieu il y a deux ans. C'était à l'époque où la prospérité était à son comble, lorsque la pensée du stimulant, produit par la politique nationale, agissait encore sur les cerveaux du monde commercial, avant la période de dépression et du mal de tête. Il n'est pas étonnant que cette commission fit un rapport favorable, il y a deux ans, surtout, quand nous considérons que la commission fut

nommée dans le but de préparer un rapport de ce genre. Aussi, elle fut fidèle à ses devoirs.

L'honorable ministre chargerait-il, maintenant, une telle commission de visiter, par exemple, les ouvriers employés dans les manufactures de coton, qui ne travaillent qu'une demi-journée par jour. Chargerait-il cette même commission de visiter maintenant les fourneaux économiques, de prendre des notes sur les hommes sans emploi des différentes cités, et de questionner les immigrants crevant de faim? Serait-il disposé à publier, sous forme de document officiel, un rapport exact de tout ce qu'aurait recueilli cette commission dans son inspection? Aimerais-il à nommer une autre commission pour s'enquérir de la manière dont le tarif protège les ouvriers, du moment qu'il déclare que cette classe est protégée par cette législation?

Il demande où nous en serions dans le présent état de dépression, sans la politique nationale? Cependant, il admet que les propriétaires de filatures de coton sont libres de discontinuer d'employer leurs ouvriers, quand cela leur convient, afin d'accroître leurs profits, et je ne vois comment la politique nationale protégerait alors les ouvriers dans ce cas. La protection n'empêche pas que les ouvriers peuvent être destitués, comme cela se faisait dans le bon vieux temps, lorsque la mouche montrait son impuissance sur la roue de l'Etat. L'ouvrier reçoit-il quelques avantages en salaires, en compensation de la non permanence de sa position? Non; l'honorable ministre déclare que l'ouvrier n'en reçoit pas, parce que les salaires dans les manufactures de coton et autres, ont dû être réduits, vu la réduction des salaires dans les mêmes industries aux Etats-Unis. Il nous dit que la circulation des ouvriers entre les pays est si libre, que quand les salaires sont réduits chez l'un des deux pays, il faut qu'ils le soient également dans l'autre. Je ne sais pas bien la force de ce raisonnement. Je ne pense pas que les ouvriers canadiens émigreraient aux Etats-Unis simplement à cause que les salaires des ouvriers dans ce dernier pays ont été réduits. L'honorable ministre des finances peut expliquer cela sans doute; mais dans tous les cas, il nous a dit que les salaires, ici, sont baissés aux taux payés dans les Etats-Unis. Quel bon effet la politique nationale a-t-elle sur les salaires des ouvriers, s'ils sont régis, aujourd'hui, comme ils l'ont été auparavant, par ceux des Etats-Unis? Comment la politique nationale a-t-elle favorisé les salaires, ou rémunéré le travail? Je ne crois pas que le ministre des finances pourrait expliquer ce point avec satisfaction.

Mais il y a un autre point que l'honorable monsieur n'a pas remarqué au sujet de la protection que la politique nationale procure aux ouvriers. C'est que l'effet inévitable de sa mise en opération est de produire, à des périodes régulières, ces crises, cet état de choses, qui oblige le patron de discontinuer à donner de l'emploi à ses ouvriers, à leur imposer un repos quand il n'y a pas de quoi les occuper. Tant que durera cette politique protectrice, ces crises se répéteront avec plus de fréquence et plus de rigueur que sous un système de commerce plus libre.

L'ouvrier trouvera que la seule protection que la politique nationale lui donne, est la protection d'une politique sans ouvrage, qui lui impose régulièrement des périodes de repos forcé. Mais l'honorable monsieur prétend que ce n'est pas seulement l'ouvrier qui bénéficie de la politique nationale, mais aussi le consommateur, parce que, dit-il le consommateur en partage avec lui les avantages. Et comment se fait ce partage? Parce que, dit-il, nos manufacturiers étant maîtres du marché, peuvent réduire et réduisent les prix. L'honorable monsieur fait voir qu'il a une connaissance profonde de la nature humaine, et nous nous accorderons tous avec lui sur ce point, que l'objet des manufacturiers, en cherchant à obtenir le commandement du marché, n'a été que de réduire les prix.

C'est sans doute pour cette raison que les manufacturiers des Etats-Unis ont tenu si longtemps le marché sous leur domination. C'était simplement pour être en état de livrer

du peuple des marchandises à plus bas prix qu'il aurait pu se les procurer, s'il lui avait été permis d'acheter librement des producteurs étrangers. Ces manufacturiers, sans doute, n'ont pu avoir le désir d'accroître leurs profits pour eux-mêmes en accaparant le marché. Le ministre des finances nous le dit. C'était pour bénéficier au consommateur aussi bien qu'au fabricant, que le marché domestique nous a été assuré, et ce résultat a été obtenu. Mais mettant de côté la plaisanterie et le style humoristique que le ministre des finances a choisi pour traiter ce sujet, examinons les faits.

La vérité, c'est que les prix réduits sont la conséquence de l'encombrement du marché, produit par la politique protectrice de l'honorable ministre; mais ces prix, bien qu'attribuables à cette politique, sont simplement temporaires. Ils ne sont certainement pas permanents. Ils ont commencé avec l'encombrement du marché, qui existe maintenant. Ils sont incompatibles avec les profits que veut réaliser le manufacturier. Les fabricants ne vendent pas à ces prix réduits, avec l'idée de réaliser des profits, mais simplement parce qu'ils ont des stocks en mains et font tout au monde pour en avoir de l'argent comptant, et quand la consommation aura épuisé ces stocks, les fabricants reprendront les anciens prix.

Le ministre des finances nous dit lui-même, que ces fabricants "se placent eux-mêmes dans une telle position, que la réduction des prix ne se renouvellera plus." Il s'attribue, d'un côté, le mérite de la réduction des prix, et de l'autre, il nous dit que les manufacturiers prennent des mesures pour prévenir le retour d'une telle réduction de prix. Je crois que l'honorable ministre a raison. Il veut, sans doute, parler des combinaisons de manufacturiers, qui se sont formées dans le passé, et aussi de cette organisation de filateurs de coton, qui s'est formée, comme nous le savons, il y a quelques semaines; puis d'une autre combinaison de producteurs d'huile de charbon et de bien d'autres du même genre, dont nous ne savons rien, mais que le ministre des finances connaît sans doute. Mais donnons, pour un instant, crédit à la politique nationale de cette réduction temporaire. Le bénéfice qu'en retire le consommateur est justement dans la même proportion que le bénéfice conféré par le ministre des finances aux contribuables, par l'abolition de certaines taxes. Depuis quatre ans, nous avons payé pour les marchandises des prix extraordinairement élevés, et maintenant qu'une période de dépression se présente, les manufacturiers, comme le ministre des finances, ont abandonné une faible partie de ce qu'ils nous prenaient, et le montant ainsi abandonné sera à peu près dans la même proportion que celui qui était précédemment soutiré sans nécessité de nos bourses. En un mot, c'est comme cette abolition de taxes du ministre des finances, qui se monte tout simplement à la taxation irrégulièrement imposée. En d'autres termes, un septième, environ, de ce que nous payions de trop, nous sera peut-être laissé. Mais il est entièrement faux—et je suis sûr que le ministre ne l'affirmera pas—que les marchandises, durant les dernières années de prospérité, ont été, en moyenne, à meilleur marché que sous l'ancien tarif.

Cette question ne provoque pas une argumentation, parce qu'il n'y a pas un homme, ayant acheté alors des marchandises provenant des manufactures protégées aujourd'hui, qui ne connaisse ce fait aussi bien que moi. J'arrive maintenant à la question des intérêts d'une classe de personnes que je connais encore mieux que les classes manufacturières et ouvrières—je veux parler de la classe agricole.

Quel a été sur les cultivateurs, non-seulement l'effet du tarif, mais aussi de la politique générale du gouvernement? L'honorable ministre nous a dit que le cultivateur n'a pas raison de se plaindre, parce que son thé et son café sont à meilleur marché; ses cotonnades et ses lainages, ainsi que ses instruments agricoles, étaient également à meilleur marché que sous le tarif du revenu. Peut-être que son thé et son café sont quelque peu à meilleur marché; mais tout le monde sait combien peu le thé, le café, et même le sucre,

entrent dans la consommation générale du cultivateur. Mais quand l'honorable ministre nous dit que les cotonnades et les lainages sont à meilleur marché, nous devons accepter cette déclaration avec la réserve déjà faite, qu'ils ont coûté, en moyenne, beaucoup plus cher que sous l'ancien tarif, bien qu'ils puissent être pour le moment à meilleur marché.

Pour ce qui regarde les instruments agricoles, l'importation n'a pas été considérable, depuis plusieurs années au moins, dans les plus anciennes provinces, et il est naturel de supposer que le développement de la concurrence et l'amélioration de l'outillage ont fait réduire quelque peu le prix de ces articles, et nous ne devons aucun remerciement à la politique nationale pour cette réduction. Mais pouvons-nous croire que les instruments agricoles, dans le Manitoba, sont à meilleur marché qu'ils le seraient sans ce tarif?

Durant la dernière session, le gouvernement augmenta la taxe sur les instruments agricoles, dans le seul but d'augmenter le prix au Manitoba. Il augmenta le droit de 15 à 25 pour 100, afin que le cultivateur du Manitoba fût forcé de payer plus cher ses instruments agricoles, et aussi pour que le manufacturier d'Ontario pût réaliser des profits plus élevés au Manitoba et dominer le marché. Mais les cultivateurs savent qu'ils ont eu à supporter des charges extra durant toutes les années de cette politique. Je n'ai pas besoin de discuter ce point plus longuement.

Je demanderai ce qui a été fait pour les cultivateurs en compensation des charges qui pèsent sur eux? A-t-on fait quelque chose pour hausser le prix de leurs produits? L'honorable ministre des finances prétend qu'à présent le cultivateur jouit d'une protection de 8 à 10 cents par minot de blé. Il nous dit qu'il peut en faire la preuve; mais il n'a pas essayé de la faire. Il nous a fait sentencieusement cette déclaration; mais il n'a pas entrepris de nous montrer de quelle manière le cultivateur obtient cette protection. La récolte au Canada, cette année, va se trouver au-dessous de la demande, et il y aura probablement, d'un jour à l'autre, avant que la prochaine récolte soit faite, une hausse dans le prix du blé.

Mais la plupart des cultivateurs ont déjà vendu leur blé de l'année dernière. La plupart d'entre eux ont vendu ce blé quand le prix se trouvait moins élevé qu'il l'a été en moyenne—et l'honorable monsieur est fort en matière de moyennes—durant les années de notre tarif de revenu, alors qu'il n'y avait aucun droit sur le blé.

Les spéculateurs, ou meuniers, ont entre leurs mains tout le blé disponible et non moulu, et s'il survient une hausse dans le prix par suite du tarif, ce sera le spéculateur, ou le meunier, qui aura tout le bénéfice de cette hausse, et non le cultivateur. Mais si le tarif augmente le prix du blé, je voudrais savoir jusqu'à quel point le cultivateur de la province de Québec, qui est obligé d'importer son blé, aimera cela. Un honorable député de cette province, qui siège dernière moi, dit qu'il ne l'aimera pas. Mais je rappellerai à cet honorable monsieur et aux cultivateurs de Québec qu'il y a un engagement du premier ministre donné, je crois, lorsque l'honorable député de Maskinongé (M. Houde) proposa un amendement au tarif, à son origine, portant que le gouvernement devra, soit réduire ou supprimer la taxe sur le blé; si, en aucun temps, la récolte de ce produit en Canada tombe au-dessous de la consommation domestique, et si l'opération du tarif finit par opérer de façon à augmenter le prix du blé.

D'où il suit que les producteurs de blé, dans Ontario, se trouvent en présence de ce fait: qu'ils ont l'engagement du premier ministre à l'égard de ses amis de Québec; mais que si, en aucun temps, le droit sur le blé commence à leur bénéficier, ce droit devra être ou réduit, ou supprimé. Voilà ce que l'on peut dire de l'effet du tarif sur le blé.

Voyons maintenant pour la laine. On prétend que le tarif opère favorablement sur cet article, parce qu'il aurait stimulé les manufactures de lainages; mais la difficulté, c'est que l'espèce de laine, dont se servent les drape-

ries, est celle connue sous le nom de "laine courte," qui n'est pas produite abondamment en Canada, nos cultivateurs ne produisant que la laine longue, qui n'est pas beaucoup employée dans les fabriques. Cependant, le gouvernement a donné ce qu'il prétend être de la protection aux producteurs de laine, en imposant un droit sur la laine longue, que le cultivateur canadien produit, mais dont le manufacturier canadien ne se sert pas, de sorte que ce droit ne saurait augmenter le prix payé par le manufacturier au cultivateur.

Le ministre des finances nous a dit que les importations de laine avaient été, durant la dernière année de l'ancien tarif, d'environ 6½ millions de livres, contre environ 9½ millions de livres, l'année dernière. En d'autres termes, cela veut dire que la quantité de laine étrangère, non taxée, que nous avons eue, l'année dernière, en concurrence de la laine canadienne, a été de 3½ millions de livres de plus que sous l'ancien tarif.

Si c'est là un encouragement donné aux producteurs de laine de ce pays, je ne comprends pas ce que peut signifier encouragement. Nous savons tous que le prix de la laine a été, en moyenne, plus réduit durant toutes ces années de protection que durant le même nombre d'années qui ont précédé et la plus grande réduction s'est produite l'année dernière.

Dans mon district, le prix de la laine longue, de bonne qualité, a été de 18 centins par livre, et je ne connais pas encore de producteur, qui puisse faire fortune à ce prix. Cependant, l'honorable ministre nous dit qu'il n'y a rien dont le cultivateur puisse se plaindre. Il ne se plaindra pas, je suppose, ni les marchandises de laine étrangère, dont il ne sert, ne sont pas taxées, lorsque la laine qu'il produit n'est pas protégée. Il ne se plaindra pas, je suppose, lorsque l'on admettra en franchise les peaux et cuirs crus étrangers, en concurrence avec les cuirs de même espèce sur notre marché domestique, et lorsque l'industrie des chapeaux est protégée. Il ne se plaindra pas, je suppose, bien que la valeur de l'importation des peaux vertes et des cuirs crus ait augmenté de \$700,000, selon les chiffres de l'honorable ministre des finances. Le cultivateur n'est pas, non plus, mécontent, lorsque le bois d'ébénisterie, tel que le noyer noir, le chêne et autres bois similaires sont importés en franchise des Etats-Unis, tandis qu'il paie une lourde taxe sur l'article construit avec ces bois. Je suis d'un district où ces bois précieux constituent une partie considérable de la richesse des cultivateurs, et je puis certifier à l'honorable ministre des finances que les cultivateurs de ce district se sentent lésés et insultés de ce que leurs réclamations aient été négligées de la sorte. Ces bois sont admis en franchise, tandis que les cultivateurs sont taxés 35 pour 100 sur les meubles fabriqués avec ces bois. Mais l'honorable ministre nous dit que l'augmentation du coût de la vie dans le pays est en grande partie due à l'augmentation du prix des produits agricoles.

Je viens de montrer que le prix des produits agricoles, en général, ne s'est pas accru, ni celui du blé.

Ainsi, je viens d'établir que les produits de ferme en général, n'ont pas augmenté en prix sous la politique nationale, non plus que le blé, l'orge, l'avoine, les pois, ou la plupart des céréales que nous produisons. Les prix d'un ou deux articles ont augmenté. Le bœuf est de ce nombre, mais cela est-il dû à la politique nationale? Je ne crois pas. Qu'est-ce que la politique nationale a jamais fait pour notre commerce d'exportation du bœuf? Le prix du beurre est augmenté dans certains endroits ainsi que celui du fromage, mais cela est dû à l'exportation, et non à la politique nationale. Ainsi on voit que les produits de ferme dont les prix ont augmenté pendant ces années, sont ceux pour lesquels la politique nationale n'a rien fait, tandis que les articles que cette politique prétendait protéger n'en ont retiré aucun bénéfice. Je passe maintenant aux résultats qu'a eu pour les cultivateurs la politique générale du gouvernement.

M. CASBY.

J'aimerais à savoir ce que les cultivateurs d'Ontario ou de Québec ont retiré des sommes énormes dépensées par ce gouvernement pendant ces dernières années. Ont-ils retiré quelque chose des dépenses considérables faites sur le chemin de fer du Pacifique ou le canal Welland? Je n'attaque pas ces travaux, et je ne prétends pas qu'on n'aurait pas dû les construire; mais je demande quel profit en ont retiré les cultivateurs d'Ontario ou de Québec. Pas une seule piastre. La construction du chemin de fer canadien du Pacifique et l'élargissement des canaux n'a pour effet que de leur amener de nouveaux concurrents sur les marchés étrangers, où ils vendent leurs céréales et autres produits. Cela n'a pour effet que de mettre en compétition le grain des Etats de l'Ouest et des prairies du Nord-Ouest, avec le grain et les autres produits d'Ontario sur les marchés étrangers. Le cultivateur retire-t-il quelque profit des remises et des primes accordées aux fabricants de fer, aux pêcheurs, ou des dépenses croissantes du département de la milice? Je ne le crois pas, et j'en conclus que le cultivateur, bien qu'il contribue pour la plus grande partie aux revenus du pays, n'a retiré aucun bénéfice, ou très peu, des dépenses considérables faites par le gouvernement pendant ces années de prospérité, lorsqu'il semblait chercher des moyens de se débarrasser des surplus qu'ils avaient en main. Le gouvernement s'imagine que le cultivateur est un être patient, tranquille, docile à qui on peut faire payer tout sans rien lui donner.

Le gouvernement a peut-être raison, mais je crois qu'il y a un mouvement de protestation et d'organisation qui se fait parmi eux. Pour donner une preuve de cet esprit, il ne faut remonter qu'à quelques jours. Lorsque la *Provincial Grange* d'Ontario s'est réunie à Toronto dernièrement, elle s'est occupée de la question du subside au chemin de fer canadien du Pacifique qui était alors devant la Chambre, et bien que cette réunion fut composée d'hommes influents de toutes les parties de la province et appartenant à tous les partis politiques, ils en sont venus à une conclusion unanime et ont adopté une résolution demandant au gouvernement de ne pas accorder ce subside.

Cette résolution fut immédiatement expédiée au premier ministre. Quel cas en a-t-on fait, croyez-vous? On l'a traité par un silence dédaigneux; l'honorable monsieur n'en a seulement pas parlé; il ne la considère pas comme un document qui pût avoir la moindre influence sur son opinion ou la décision de la Chambre. Lorsque la *Dominion Grange* s'est réunie en cette ville il y a deux jours, députation composée de personnes influentes de toutes les parties de la Confédération, appartenant à tous les partis politiques, le maître de l'association prononça un discours dont je citerai quelques extraits, parce qu'ils sont dignes de la sérieuse attention de cette Chambre:

La *Grange* est la seule association organisée de cultivateurs, dans la Confédération, et bien que nous ne soyons pas une société politique, il y a un grand nombre de questions qui sont très importantes pour nous et qui méritent notre sérieuse considération et notre action combinée. Ayant été instruits à différentes écoles politiques, nous nous réunissons et nous devons sur les questions qui concernent nos intérêts. Mais je suis certain que l'acrimonie et la violence partisane que montrent certains grands journaux ne sont partagées que par un petit nombre de cultivateurs dans le pays. C'est le droit indéniable de tout cultivateur de prendre un grand intérêt dans toutes les affaires publiques et de s'unir au parti qu'il croit le meilleur; mais l'intérêt public a plus d'importance que le succès de parti. Tout cultivateur devrait comprendre à fond les questions qui se rapportent à l'économie politique.

Nous arrivons ensuite à quelques remarques sur le tarif:

Pour les fins nationales, de même que pour les fins domestiques, il faut prélever de l'argent ou une valeur équivalente. Le gouvernement est maintenu et les améliorations publiques sont payées avec le surplus des gains du peuple. Le prélèvement des impôts pour les fins gouvernementales, a été de tous temps et chez tous les peuples une question épineuse; la taxe indirecte n'est juste que lorsqu'elle est équitablement répartie sur les individus et les industries en raison de leurs revenus. D'après le système suivi dans ce pays, des hommes qui valent \$1,000,000 peuvent être moins taxés que la moyenne des cultivateurs; et quelques-

ans peuvent faire des millions pendant que la famille de l'ouvrier est dans la gêne.

Nous avons des exemples frappants de cela.

Quelque argument qu'il puisse y avoir (et j'admets qu'il y en a) pour protéger les industries d'un jeune pays comme le nôtre, il est très évident que la grande industrie par excellence dans laquelle nous sommes engagés, ne peut être protégée que dans une mesure très restreinte.

J'ai démontré que le gouvernement n'a seulement pas protégé ces intérêts dans la mesure qu'ils pouvaient l'être. Il continue en citant une autorité américaine.

Le maître de la *Grange* nationale des États-Unis, qui est lui-même un protectionniste, en discutant le tarif devant l'association dit : Un tarif protecteur élevé qui produit des monopoles en imposant des charges onéreuses sur le peuple en général, est un genre d'oppression condamnable.

Combien de fois les honorables messieurs de l'autre côté n'ont-ils crié chaque fois qu'un député de ce côté a prétendu qu'un tarif protecteur extrême était un vol légalisé et une brutale oppression. Vont-ils traité avec le même mépris cette déclaration venant de deux sources si autorisées telles que le maître de la *Grange* de la Confédération et le maître de la *Grange* américaine ?

Après la production et les taxes, la question la plus importante pour nous est probablement celle du transport. Avec une route par eau traversant presque la moitié de la Confédération, notre surplus de production devrait trouver un accès facile sur les marchés. Dans mon opinion, il serait sage de la part du gouvernement d'abolir les péages des canaux ; cela donnerait une impulsion au commerce et toutes les classes en bénéficieraient. Les chemins de fer sont indispensables à la prospérité du pays. Les paroisses, les comtés, les gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral, ont donné de l'argent et des terres libéralement pour assurer des communications par chemins de fer et la concurrence.

Il parle ensuite assez longuement des règlements des chemins de fer, et conseille au gouvernement d'adopter un système dans le genre de celui que propose le député de Simcoe (M. McCarthy), d'établir une commission chargée de voir à ce que les compagnies de chemins de fer ne favorisent pas injustement certaines personnes au dépens des autres.

Des compagnies puissantes ont absorbé presque tous les chemins de fer de la Confédération ; les compagnies de chemins de fer ont de grandes responsabilités et elles ont droit à une compensation raisonnable pour les services qu'elles rendent. Mais le public devrait avoir quelque chose à dire quant à la valeur de ces services. Le prix de nos produits aussi bien que celui de nos terres sont sous le contrôle des compagnies de chemins de fer. Le public a des droits que les compagnies de chemins de fer devraient être tenues de respecter, et on ne devrait pas leur permettre de ruiner ou enrichir des individus par des distinctions injustes. Toutes les classes, à l'exception des cultivateurs, sont organisées et exercent dans leur intérêt l'influence que donne toujours les efforts combinés ; la majorité des cultivateurs se tient à distance, et bien que forts par le nombre, ils obtiennent peu de faveurs, exercent peu d'influence, et sont traités comme s'ils n'existaient pas.

Je dois dire que je connais bien ce monsieur, qu'il est tout à fait indépendant des lions de parti, et ses paroles doivent être acceptées comme impartiales. Je crois que la réception faite par le gouvernement à la recommandation de la *Grange* provinciale est la meilleure preuve de la justesse de sa dernière remarque. Mais les indices sont que les cultivateurs s'aperçoivent du désavantage de leur position et qu'ils vont s'organiser d'ici aux prochaines élections ; et le résultat sera qu'ils balayeront toutes ces petites cliques de cette aristocratie de pacotille, ainsi que ceux qui, dans la Chambre et le cabinet, se sont faits les instruments de ces cliques et de ces aristocraties. Les cultivateurs, ou tout au moins une partie d'entre eux, ont demandé d'entendre leurs réclamations au sujet du changement dans le tarif. Les cultivateurs de toute une province et des territoires environnants ont demandé une réduction des droits sur les instruments aratoires, et leur demande a été dédaignée. L'honorable ministre des finances est trop occupé d'étudier les questions de graisse à savon, de manches à couteaux en cellulose, colcotar ou autres choses de ce genre, comme l'an dernier, les enveloppes de saucisses, pour songer à soulager d'une partie de leur fardeau les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Cependant, il y a des signes

qui, bien que l'honorable ministre ne les voie pas, indiquent qu'il sera brusquement tiré de son illusion que les demandes des cultivateurs du Manitoba et d'ailleurs ne sont pas dignes de considération.

Pour en venir aux points principaux du discours de l'honorable monsieur, quel remède propose-t-il pour obvier à la dépression reconnue qui existe dans le pays ? Quelle mesure de prudence indique-t-il en vue de la diminution du revenu. Pour la dépression il n'a que le vieux remède, grincer des dents et endurer. Lorsque mon honorable ami qui siége en avant de moi était au pouvoir, et qu'il était impuissant à faire cesser ou à diminuer la dépression, on le comparait à la mouche sur la roue. A quoi comparer l'honorable ministre à présent ? Comment l'appeler aujourd'hui qu'il ne propose aucun remède contre la dépression actuelle ? Il est probable qu'on ne trouvera pas de meilleure définition que celle que leur donna l'honorable député de Lambton (M. Fairbank) dans un discours électoral. Il dit que si l'ancien gouvernement était une mouche sur une roue, le gouvernement actuel était un ver dans le fromage, et je crois que la comparaison est assez juste. Si l'ex-gouvernement n'avait pas la prétention de régler les mouvements de la grande roue de la Providence, la grande roue de l'action commerciale, le gouvernement actuel, tout en festoyant au sein des richesses tirées du fromage du trésor, ne prétend pas plus que son prédécesseur être en état de remédier à la dépression qu'il admet exister. Et à propos de l'économie ! C'est un badinage, M. l'Orateur que de parler d'économie. C'est la dernière chose à laquelle l'honorable ministre semble penser, et il nous dit en toutes lettres que les surplus précédents, bien qu'ils diminuent rapidement, le justifient de demander au parlement une somme exceptionnellement élevée pour les travaux publics. Il dit que le crédit affecté aux travaux publics, cette année, sera plus élevé que jamais, et il justifie cette conduite par les surplus.

Il pouvait y avoir quelque raison à cela lorsque le revenu allait toujours en augmentant, et lorsque le surplus augmentait si considérablement que l'honorable monsieur ne savait pas quoi en faire ; mais aujourd'hui avec un revenu qui diminue ; aujourd'hui que le surplus est sur le point de disparaître, car il n'ose plus même prédire un surplus pour l'an prochain, pourquoi continue-t-il dans cette voie ? Où en sera-t-il lorsque la production indigène dont il parle aura diminué encore le revenu et l'aura remis à ce qu'il était en 1879 — et je ne vois pas de raison pour qu'il en vienne là, car nos taxes ne sont pas plus élevées qu'alors, et si le peuple devient plus pauvre il n'importera pas plus qu'à cette époque. Que fera-t-il alors avec les dépenses énormes et les entreprises si dispendieuses qu'il aura sur les bras ? Au premier abord, ce gaspillage constant du surplus paraît être de l'insouciance, mais il n'est peut-être pas causé par cela seul. C'est peut-être fait à dessein. En effet, il est difficile de ne pas soupçonner qu'on a ainsi disposé du surplus afin qu'à lorsque la dépression arrivera, comme le gouvernement savait qu'elle devait arriver, il ne fût pas obligé de consacrer les surplus amassés, à diminuer les hauts tarifs protecteurs auxquels il est pieds et poings liés. Je crois qu'il y a quelque chose de fondé dans le soupçon que le gouvernement entend rester fidèle à ses amis les fabricants dans les bons comme dans les mauvais jours, et qu'il n'hésitera pas à adopter ce moyen de se débarrasser d'un argument qui pourrait amener une réduction du tarif. J'admets qu'il est difficile pour lui de se passer du revenu qu'il perçoit. Cette politique de se débarrasser des surplus d'année en année est effective. Nos maîtres du chemin de fer canadien du Pacifique et leur loyal ministre, le ministre des chemins de fer, ont habilement secondé le ministre des finances dans cette tâche, et nous sommes maintenant dans une position à ne pas pouvoir nous passer du revenu résultant du tarif, et que nous voyons difficilement comment faire des économies. La protection accordée à une branche de commerce nous a obligés à accorder des primes à une autre.

Le mécontentement causé dans ses propres rangs, à la suite des extravagances au sujet du Pacifique canadien, a forcé le gouvernement à faire de nouvelles dépenses de l'argent public dans la province de Québec, afin d'apaiser les dissensions. Une extravagance conduit nécessairement à une autre. Le monopole qu'on a imposé au Manitoba demande une compensation, et cette compensation sera une somme en argent, ou des terres publiques ou quelque autre chose de valeur que le gouvernement devra donner à cette province. Le gouvernement est exactement dans la position d'un spéculateur qui est arrivé au bout de son rouleau; il est obligé de jeter du bon argent après du mauvais, dans l'espoir de sauver quelque chose du naufrage. Il dit que l'opposition n'entrevoit pas d'issue possible à la situation et il nous blâme pour cela. L'opposition entrevoit facilement les dangers qui planent sur nos têtes, et elle sait aussi que ces dangers pourraient être évités par la plus commune prudence et le simple bon sens de la part de celui qui est chargé de piloter le navire de l'Etat. Alors, n'est-ce pas notre devoir de signaler ces dangers et de demander cette prudence? Je crois que c'est notre devoir, mais je crains que nos cris soient inutiles. Si nos cris demeurent sans réponse, si nos avertissements sont méconnus, comme ceux de mon honorable ami, l'ex-ministre des finances, en 1873, je crains que le résultat dans quelques années soit aussi désastreux que celui qui a suivi ces avertissements méconnus; je crains que le pays se trouve encore en face d'obligations énormes imposées par les honorables messieurs de l'autre côté, sans pouvoir les rencontrer.

Dans l'état actuel où se trouve le pays, je crois qu'il y a raison de s'inquiéter sans cependant s'alarmer. Je ne sais pas si avec une administration soignée, nous ne devrions pas même être très anxieux. Nous croyons que les ressources du pays sont plus grandes que jamais; nous croyons que la prudence et le bon sens du peuple sont aussi grands que jamais; nous croyons que le pays lui-même possède tout ce qu'il faut pour traverser sans encombre la période de crise qui s'avance, mais pour cela il nous faut une main ferme à la barre.

Vu que j'ai commencé à me servir de la comparaison du navire de l'Etat, je fais aussi bien de continuer. Le pilote se tient à l'arrière, et bien que la proue soit déjà engagée dans les écueils, il n'a pas d'autres conseils à nous donner que de mettre encore plus de voiles et d'aller de l'avant, dans l'espoir que, même si nous donnons contre le rocher, la force de l'impulsion pourra nous faire franchir l'obstacle et nous remettre en eau profonde. Je souhaite ardemment qu'il en soit ainsi et que le navire puisse encore tenir la mer, quoi que fatigué et faisant eau de toute part, comme il en sera probablement. Mais lorsque nous voyons des dangers sur lesquels, ceux qui sont au gouvernement ferment les yeux, n'avons-nous pas raison de craindre? Cette situation qui, dans des circonstances ordinaires ne devrait que nous rendre plus prudents, ne nous justifie-t-elle pas de prévoir les plus grands dangers? Ou l'honorable monsieur ne voit pas ses dangers et ne sait comment les éviter, où sachant que la route est périlleuse, qu'il y a des rochers à l'avant, il est poussé par des forces invisibles, des forces que nous ne sentons pas mais qui pèsent sur lui, des forces étrangères à cette Chambre et étrangères à l'opinion publique, à poursuivre la route qu'il parcourt.

En commençant j'ai fait une comparaison badine entre l'honorable ministre et Wiggins, le faux prophète canadien. Peut-être me trompais-je en le comparant à ce grand prophète, car s'il ne voit pas les dangers de sa position, s'il ne s'aperçoit pas que nous dérivons, s'il croit que sa politique de gaspillage insouciant va nous conduire à bon port, il est plus dangereux que tous les Wiggins, plus dangereux que tous les astrologues. Il faut qu'il soit un fanatique, un El Mahdi, le faux prophète d'une fausse religion, qui conduit ses fidèles aveuglés dans un abîme de ruine encore inconnu et insondable.

M. CASEY

M. BENSON: L'honorable député de Cardwell (M. White), dans son éloquent discours, a omis un point dont je désire parler brièvement. L'honorable député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), au cours de sa critique du budget, dit :

En Angleterre, comme l'honorable monsieur le sait ou devrait le savoir, on pourroit à ce que tout homme qui gagne moins de \$2.00 par jour—moins de £150 par année, soit exempt, s'il le désire, de toute taxe; et c'est là un des meilleurs côtés du système anglais. Ici nos taxes sont distribuées de telle sorte qu'elles pèsent plus lourdement sur les hommes qui ont à faire vivre leurs familles avec leur gain de chaque jour, que sur toute autre classe de la société.

Eh bien! M. l'Orateur, l'honorable monsieur sait ou devrait savoir qu'en Angleterre actuellement les droits de douane perçus annuellement sont d'environ \$100,000,000, et malheureusement cet impôt pèse plus lourdement sur le pauvre que sur le riche. Sur le thé, l'an dernier, on a perçu \$20,000,000 à 6 deniers par livre, ou un tiers de sa valeur. Sur le café le droit est de 14 sh. par qtl. à l'état brut, et 2d. par livre lorsqu'il est séché au four, moulu ou grillé; sur le cacao le droit est de 1d. par livre. Ainsi, pendant que l'Angleterre impose des droits sur ces articles qu'elle ne peut pas produire, elle livre à la concurrence étrangère les articles que le pauvre fabrique, et chaque commande donnée à un étranger c'est autant de moins pour l'ouvrier anglais. Pendant qu'il paie ces lourdes taxes et pendant que les objets fabriqués sont admis en franchise, il paie autant de droit sur son café, son thé, son tabac, son cacao, que le duc de Westminster avec son revenu de \$10,000 par jour. Avec les droits d'accise, l'Angleterre retire aussi \$132,000,000; et assurément l'honorable monsieur ne niera pas que le pauvre supporte sa part de ces impôts. Ainsi, bien que le pauvre peut échapper à une partie de la taxe directe, il est cependant soumis aux impôts, et d'une manière très onéreuse.

Je dirai un mot aussi d'une autre question qui m'a bien surpris lorsque je suis arrivé en cette Chambre. Tous les orateurs de l'opposition semblent prendre pour admis que la prospérité de l'Angleterre et l'augmentation de son commerce qui a eu lieu il y a trente-cinq ans, sont dues, d'une manière ou d'une autre, au libre échange. Mais l'abrogation des lois céréales à cette époque était une mesure tout à fait dans le sens de notre théorie de la protection, et tout à fait dans le sens de notre politique nationale; car ni l'Angleterre, ni ses colonies ne produisaient assez d'aliments pour la consommation, ce qu'elle admettait équivalait à la matière brute. Mais comme cette abrogation des lois céréales n'a diminué que d'un demi-denier le prix des pains de quatre livres, on ne peut pas prétendre qu'une différence de moins d'un cent sur un pain de quatre livres puisse faire beaucoup sur la prospérité ou l'adversité nationale. L'impulsion donnée au commerce de l'Angleterre a été le résultat d'une série de découvertes merveilleuses dans les sciences et les arts mécaniques. Par exemple, l'application de la vapeur à la locomotive a permis l'échange rapide des produits entre les différentes parties du Royaume-Uni. Le pays fut sillonné de chemins de fer dans tous les sens. La construction de ces voies ferrées a créé une demande considérable sur le fer et une grande augmentation dans la consommation du charbon. L'océan est devenu une route de commerce. Au lieu de se fier à l'incertitude des vents, la vapeur transporta à l'étranger avec promptitude et vitesse les produits des manufactures anglaises. Ensuite entre 1848 et 1850 des mines d'or furent découvertes en Californie. Cela produisit une immense augmentation dans le commerce, parce qu'à cette époque presque toute l'Amérique était approvisionnée par les produits anglais. Des mines d'or encore plus importantes furent découvertes en Australie en 1854, et la Nouvelle-Zélande en 1861. Comparativement nous avons peu entendu parler de ces découvertes, et cependant par les rapports officiels, je vois qu'entre 1861 et 1870, dans la Nouvelle-Zélande seule, on a extrait pour £30,000,000 en or.

Je pourrais aussi parler du télégraphe électrique et comme conséquence des câbles transatlantiques. Encore en

1870, l'adoption des machines combinées pour les steamers a diminué des deux tiers la consommation du charbon, de sorte que les vapeurs purent faire de plus longs voyages et le fret fut diminué de moitié. Il serait étrange si un pays ayant tous ces avantages ne progressait pas ; et pendant longtemps l'Angleterre a progressé, et très rapidement, malgré le libre échange. Si longtemps qu'elle fut l'usine du monde entier elle s'en retira admirablement, mais aujourd'hui que les autres nations ont commencé à fabriquer, tout paraît être changé. Si elle avait agi avec bon sens, si elle s'était protégée ainsi que ses colonies contre les pays qui ne voulaient pas recevoir ses articles manufacturés en franchise, elle aurait obtenu de beaucoup d'entre eux des traités de réciprocité qui lui auraient conservé son commerce. Mais au lieu de cela elle a laissé la proie pour l'ombre, et voua un culte à la théorie abstraite. La conséquence fut que lorsque l'Angleterre ouvrit ses ports dans l'espérance que les autres nations feraient la même chose, ces dernières se mirent à manufacturer pour elles-mêmes en telle quantité, que l'Angleterre voit aujourd'hui son commerce diminuer. Par exemple, Coventry, qui était autrefois une ville prospère, ne fait plus rien ; sa gloire s'est éclipcée. A Macclesfield tous les grands moulins sont fermés, à Spittlefields la seule industrie qui ait résisté c'est la fabrication d'un petit parapluie en soie de la meilleure qualité. Je suis heureux de voir, M. l'Orateur, qu'il y a encore ce que Mathew Arnold appellerait un restant. Ce restant, voyant l'erreur de la majorité, demande aujourd'hui à grands cris le retour de la protection sous le nom de *fair trade* ; et bien que cette agitation ne soit encore que dans son enfance, bien que ce ne soit encore qu'un nuage grand comme la main, cependant je crois et j'espère qu'il s'étendra continuellement et grandira jusqu'à devenir une véritable tempête qui renversera ces utopistes du trône qu'ils occupent. Pour conclure je puis dire que malgré tous ses défauts, j'aime encore l'Angleterre. Mais ce qui me fait gémir et me lamenter, c'est de voir qu'elle a confié ses destinées à une bande de têtes chaudes enthousiastes qui l'a conduit et la conduit encore dans le mauvais chemin ; et ainsi, au lieu de regarder l'Angleterre comme un grand exemple à suivre, comme quelques-uns nous le conseillent, nous devons la considérer dans le but d'éviter ses erreurs et chercher les moyens de promouvoir nos propres intérêts pendant qu'il en est encore temps.

M. VAIL : Si je ne représentais pas les provinces maritimes, je serais disposé à laisser passer les résolutions sans rien dire ; mais si je gardais le silence, on pourrait l'interpréter comme une admission que tout est dans un état satisfaisant là-bas et que la politique de protection est tout à fait ce qui convient à cette partie de la Confédération. Je demanderai donc l'attention de la Chambre pour quelques instants, pendant lesquels je vais expliquer pourquoi, dans mon opinion, cette politique n'est pas favorable à un pays situé comme la province dont je suis un des représentants. On m'accusera peut-être d'entretenir des opinions sectionnelles et d'essayer à créer du mécontentement dans ces provinces en faisant voir qu'elles ne sont pas satisfaites de la position qu'elles occupent dans la Confédération. Ce n'est pas là mon désir. Ce que je veux, c'est indiquer au gouvernement du jour en quoi il a erré, et pourquoi sa politique n'est pas adaptée aux besoins de notre peuple. Je désire voir toutes les parties et toutes les provinces de la Confédération dans une situation heureuse et prospère. Je fais cette déclaration en commençant, afin qu'on ne vienne pas m'accuser de vouloir causer du mécontentement, lorsque je dirai en quoi je considère que la population des provinces maritimes n'est pas traitée équitablement.

Avant d'entrer dans la Confédération—et je dis que nous avons été traités injustement, vu les déclarations faites et les renseignements fournis avant la confédération—le ministre actuel des finances, qui était alors un homme

influant du Nouveau-Brunswick, nous déclara qu'en aucune circonstance les droits imposés ne dépasseraient 15 pour 100 ; qu'un tarif de 15 pour 100 rapporterait \$15,000,000, somme suffisante pour répondre aux besoins de la Confédération. Cette promesse fut suivie par celle du ministre actuel des chemins de fer, qui était alors le chef du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Il n'alla pas tout à fait aussi loin que l'honorable ministre des finances en cette occasion, mais il laissa entendre à la population de la Nouvelle-Ecosse qu'après que la Confédération serait établie, bien que les taxes pussent être augmentées dans une certaine mesure, elles resteraient limitées, et que les impôts prélevés dans la province ne seraient pas beaucoup plus élevés qu'ils étaient alors. Ainsi, M. l'Orateur, j'étais, comme un grand nombre, sous l'impression que le tarif de l'ancien Canada, qui avait été diminué de 20 à 15 pour 100, s'exerçant dans un plus grand pays, il ne serait pas nécessaire de le porter à plus de 15 pour 100. Mais je suis porté à croire que la réduction n'a été faite que pour attirer dans la Confédération les petites provinces, qui étaient alors très peu taxées. A ce sujet je me permettrai de lire à la Chambre un court extrait d'un discours prononcé par le premier ministre actuel à Parkhill, dans l'Ontario. Je suppose que lorsqu'il parla de la politique de protection, il fut accusé d'avoir, à une certaine époque, été opposé à cette politique, parce qu'il avait diminué le tarif de l'ancien Canada de 20 pour 100 à 15 pour 100. A cette assemblée l'honorable monsieur disait sur ce sujet, avant la confédération :

Mais il y avait une autre raison, le gouvernement désirait faire entrer le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse dans la Confédération. Il considérait qu'il était absolument nécessaire pour le bien du pays, qu'au lieu d'être séparés en diverses provinces, nous fussions tous réunis en une grande Confédération, et fussions une force et non pas une cause de faiblesse pour l'empire. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick étaient habitués à un impôt beaucoup plus léger que le Canada, et pour les induire à s'unir à nous, le tarif a été diminué à 15 pour 100..... Il ajoute encore que le tarif a été diminué parce que le gouvernement désirait faire entrer la Nouvelle-Ecosse dans la Confédération et parce que le tarif pouvait être diminué sans nuire aux industries du pays.

Il paraît que si telles étaient alors les opinions de l'honorable monsieur, il a dû en changer depuis, puisqu'il a jugé nécessaire d'élever le tarif pour la protection de certaines industries de la Confédération. Pour l'information de ceux des députés qui n'ont pas visité notre province et qui en connaissent peu de chose, je dirai que nous avons 600 ou 700 milles de côtes, où les ports sont ouverts et d'accès facile en hiver aussi bien qu'en été. La population de la province est engagée dans le trafic et le commerce, elle se compose de commerçants de bois, de pêcheurs, de constructeurs de navires, de marins, ainsi que d'un petit nombre de manufacturiers et d'agriculteurs.

On voit facilement qu'une province de cette nature ne produit ni ne fabrique rien de ce qu'il faut aux autres provinces, et par conséquent, comme peuple maritime nous sommes obligés de chercher en dehors de la Confédération un marché pour tout ce que nous produisons ou fabriquons ; je fais certaines restrictions, car une partie du charbon extrait dans la Nouvelle-Ecosse trouve un mouvement à Québec ou à Montréal, et il se peut que le sucre fabriqué aujourd'hui à Halifax se vende dans les provinces supérieures ; mais à l'exception de ces deux produits, rien de ce que nous fabriquons ou produisons ne trouve un marché dans les provinces de l'Ouest.

Les taux élevés du fret, comparés avec ceux des Etats-Unis, nous empêchent même d'expédier dans ces provinces le poisson que nous aimerions à y vendre. Le poisson qui coûte 17 cents par 100 lbs. depuis Portland ou Boston jusqu'à l'ouest de l'Ontario, coûte 28 ou 40 cents par 100 lbs depuis les provinces maritimes. Ainsi, il nous est impossible de lutter avec les Américains sur le marché qui pourrait nous être ouvert dans l'ouest. Maintenant, M. l'Orateur, je désire vous faire voir les effets du tarif dans la

Nouvelle-Ecosse comparés à ce qu'ils étaient avant la confédération.

A cet égard les livres bleus sont très trompeurs, et de fait, il ne faut voir aucunement les impôts que cette politique de protection a mis sur le pays. J'ai préparé un tableau qui fera voir au-si clairement que possible, ce que le peuple de la Nouvelle-Ecosse paie aujourd'hui comparé à ce qu'il payait autrefois, et j'espère que l'honorable ministre des finances admettra que c'est un état comparatif raisonnable. Aussi près que possible, la population de la Nouvelle-Ecosse en 1866 était de 355,000, car nous avons le recensement de 1861 et celui de 1871, et j'ai pris une moyenne raisonnable. Les marchandises importées pour la consommation pendant cette année se sont élevées à un peu plus de \$13,000,000, ce qui donnerait au delà de \$37 par tête de la population.

En 1882-83, la population était, disons, de 441,000, et à ce taux, à \$37 par tête, la valeur des marchandises imposables consommées dans la Nouvelle-Ecosse serait de \$16,317,000. Maintenant, M. l'Orateur, l'an dernier, la Nouvelle-Ecosse n'a importé que pour \$6,550,887 de marchandises imposables d'après les rapports du commerce, et les droits perçus, d'après ces mêmes rapports, se sont élevés à \$1,833,470. Si la Nouvelle-Ecosse a payé \$1,833,470 sur une importation de \$6,550,887, le même droit sur l'importation actuelle, qui est de \$16,317,000, s'élèverait à \$4,568,760. A ce chiffre il faut ajouter les sommes perçues par l'accise, \$262,231, faisant un total de \$4,830,991. On peut prétendre que la population ayant acheté les articles fabriqués dans les provinces supérieures elle les a eus à un peu meilleur marché. Je doute de la valeur de cet argument. Je vois que dans tous les cas où des importations ont été faites des provinces supérieures, soit en marchandises sèches, en farine ou autres produits, ils reviennent dans les provinces maritimes à une bagatelle meilleur marché que les articles importés. Les mouliniers d'Ontario reçoivent les prix courants de New-York tous les jours, et ils savent exactement à quel prix la farine peut-être vendue à Halifax les droits payés, et par conséquent ils mettent leurs prix 10 centins plus bas par baril, de sorte que si le consommateur ne paie pas les 50 centins en entier, il en paie 40. Afin que les honorables messieurs de l'autre côté n'aient rien à redire, j'ai ôté 5 pour 100 sur la différence entre nos importations et notre consommation de l'année dernière.

Cette différence s'élève à \$448,305, ce qui réduit les taxes actuelles à \$4,342,686, au lieu de \$4,833,470, somme indiquée par les rapports du commerce. Prenez ces \$4,342,686 et comparez-la avec la somme des impôts de la Nouvelle-Ecosse en 1866, qui était de \$1,229,504, et vous avez une différence de \$3,113,182. Si les honorables messieurs de l'autre côté veulent se donner le trouble d'examiner ces chiffres, je crois qu'ils se convaincront qu'ils donnent une idée exacte de l'impôt dans la Nouvelle-Ecosse.

Maintenant, M. l'Orateur, il est surprenant que les honorables messieurs de ce côté soient accusés d'avoir changé d'opinion. L'autre jour l'honorable ministre des finances lui-même rappelait un discours prononcé il y a une couple d'années par l'honorable député de Brant-Sud (M. Paterson), et il tâcha de démontrer qu'il y avait de l'inconsistance entre ses opinions d'alors et ses opinions d'aujourd'hui.

Or, je ne crois pas que les honorables ministres actuels soient tout à fait exempts d'accusations de ce genre. Nous prendrons par exemple un homme qui n'est dans le cabinet que depuis deux ou trois ans, mais qui a beaucoup d'importance et dont les opinions doivent être respectées par les honorables membres de la droite. Voyons ce que le sénateur Macpherson a dit un jour relativement à la taxation du pays et à l'effet qu'elle produisait sur les diverses provinces de la Confédération. C'était à l'époque où le peuple, occupé à l'exploitation de l'industrie du sel dans la province supérieure, désirait obtenir quelque secours du gouvernement,

M. VAIL

sous forme de remise ou autrement; dans cette circonstance, l'honorable monsieur a fait les remarques suivantes :

Je crois, disait-il, qu'il est excessivement mauvais d'imposer un droit sur le charbon ou les céréales, ou tous les produits naturels qui sont aujourd'hui admis en franchise. Si l'on s'était proposé de trouver un tarif qui eût divisé les provinces, le gouvernement aurait certainement réussi à créer et éterniser des jalousies et des haines de clocher. Les céréales doivent être frappées de droits afin de satisfaire les provinces d'Ontario; mais je crois que c'est une grande injustice à faire aux agriculteurs d'Ontario que de supposer qu'ils sont prêts à accepter un tel tarif ou que c'est une protection pour eux. Le marché où s'écoule l'excédant de leurs produits établit les prix, et le droit ne saurait être de quelque avantage certain, en ce qui concerne le prix des céréales. Le droit nuirait donc beaucoup aux affaires du pays en général qui, selon les vrais principes du commerce, devraient être les moins restreintes possibles. Non-seulement le tarif ne serait d'aucune valeur pour Ontario, mais il serait très nuisible à d'autres parties du pays, aux pêcheurs, à la grande masse du peuple de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de Québec; car c'est un fait bien connu que cette dernière province importe annuellement des Etats-Unis, une grande quantité de céréales. Ainsi, en vertu de cette grande politique nationale, on a imposé un droit sur le charbon étranger dans le but de favoriser le peuple de la Nouvelle-Ecosse. Le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et Québec ont été taxés pour favoriser Ontario; Québec, Ontario et le Nouveau-Brunswick l'ont été pour plaire à une minorité dans la Nouvelle-Ecosse. Rien ne saurait être plus propre à créer des dissensions et à nuire à l'harmonie de la Confédération, que cette législation. * * *

Je crois qu'un droit protecteur est injuste et ne saurait être basé sur de vrais principes. * * *

La Chambre est-elle disposée, sans consulter la masse du peuple, à subventionner chaque petite entreprise? L'ensemble des capitaux placés dans l'industrie du sel, à Goderich, n'excède pas \$100,000; et si c'est le désir du gouvernement d'encourager cette industrie par des moyens détournés, il ferait mieux de la subventionner directement, plutôt que d'augmenter le prix de cet article au détriment des consommateurs. Le même raisonnement peut s'appliquer au charbon de la Nouvelle-Ecosse. Si on a l'intention d'encourager le monopole au dépend du peuple, alors si on le fasse ouvertement avec les fonds consolidés, et nous saurons bientôt ce que ce a coûté.

Nous voyons que le sénateur Macpherson a changé d'opinion, et qu'il est aujourd'hui membre d'un gouvernement qui semble croire qu'aucune politique ne convient mieux à ce pays que la politique ultra-protectrice qui est en opération depuis quelques années.

Je vais maintenant citer l'opinion d'un autre homme qui est aujourd'hui membre du gouvernement. On verra bien se rappeler que lorsque mon honorable ami le député de Huron-Sud, a fait son exposé financier en 1875, il a annoncé que le gouvernement d'alors avait résolu d'augmenter le tarif de 15 pour 100 à 17½ pour 100; et lorsque mon honorable ami eut terminé son discours, l'honorable ministre des chemins de fer, alors dans l'opposition, s'est immédiatement levé et a prononcé un discours dans lequel il a fait cette observation :

Je crains que l'honorable ministre ne cherche à nous donner une mince tranche de protection qui, en définitive, amènera la ruine et la désolation aux provinces maritimes. Que l'honorable ministre examine ce qui se passe dans la république voisine, et il constatera que la politique de ce pays a eu l'effet de faire disparaître son pavillon des mers et de donner à d'autres le commerce de transport du monde. Il (M. Cartwright) dit que nous avons un excédant d'un demi-million. Je prétends que le gouvernement n'a pas le droit d'avoir d'excédant. S'il a un excédant, il doit s'efforcer de le faire disparaître, et le meilleur moyen d'atteindre cette fin, c'est celui que le gouvernement a toujours employé, c'est en réduisant les taxes imposées sur le peuple.

Si c'était ainsi que parlait sir Charles Tupper à cette époque, ses opinions ont certainement changé, depuis, sur la question du commerce.

Un autre homme, qui aujourd'hui semble être beaucoup en faveur de cette politique protectrice et qui a parlé avant-hier soir, l'honorable député de Cardwell (M. White), a autrefois professé des opinions différentes; et bien que mon honorable ami de Brant-Sud (M. Paterson) en ait parlé, je me permettrai de répéter ce qu'il a dit :

Un tarif de 15 pour 100 signifie que l'on accorde une protection de plus de 15 pour 100 aux fabricants. Il y a les frais de transport des marchandises importées d'Europe qui, en moyenne, s'élèvent au moins à 5 pour 100; de sorte qu'il y a aujourd'hui une protection qui équivaut à 20 pour 100. Cela devrait suffire à toute industrie propre à ce pays, et quant aux autres il ne serait pas sage de chercher à les favoriser au moyen des fonds publics.

Ainsi, il semble que M. White, qui appuie la politique financière du gouvernement, a quelque peu changé ses opinions sur cette question.

Puis il y a un autre homme, l'ancien haut commissaire, qui a été étroitement lié au gouvernement depuis l'adoption de cette politique protectrice, dont il a été une espèce de parrain. Il a prononcé des discours en Angleterre pour démontrer qu'un système protecteur convenait à la Confédération du Canada; que de fait le grand objet d'une politique protectrice était de diminuer les importations des États-Unis et d'augmenter les importations d'Angleterre, et que, partant, c'était une politique qu'en tout cas l'Angleterre n'avait aucune raison de blâmer.

Eh bien! je vais citer un extrait d'un discours prononcé par cet honorable monsieur à la Chambre de Commerce de Montréal, peu de temps avant qu'il fût nommé haut commissaire, et dans lequel il disait :

Je ne crois pas qu'en imposant des droits élevés, l'on puisse développer l'industrie d'une façon considérable. Notre marché est trop limité, nous n'avons que quatre millions d'habitants à approvisionner, et il doit être bien évident que des droits élevés auraient le résultat de créer une industrie artificielle, qui ne se maintiendrait pas sur son mérite intrinsèque. Il faut remarquer que la protection, les droits élevés, augmentent le coût de tous les autres articles tout comme le coût de l'article spécial que peut produire un fabricant. Ils augmentent les dépenses que doit faire tout industriel pour fabriquer ses articles. Si tout ce que le fabricant de chaussures emploie se trouve protégé par des droits élevés, il est évident qu'il doit vendre ses articles plus cher. En conséquence, le résultat serait que l'exportation de notre excédant de produits aux pays étrangers deviendrait absolument impossible. Nous ne pouvons pas avoir de commerce d'exportation si, par des moyens détournés, l'on rend nos marchandises dispendieuses dans ce pays. Nous avons aux États-Unis un exemple des plus frappants du résultat de cette politique.

Or, M. l'Orateur, après avoir prouvé que certains honorables membres de la droite ont quelque peu modifié leurs opinions relativement à la protection, je désire démontrer que l'on a fait croire à la province de la Nouvelle-Ecosse que les taxes ne seraient pas augmentées. On a prononcé en 1878 et avant cette époque, certains discours qui ont porté le pays à croire que les honorables messieurs de la droite n'avaient pas l'intention d'augmenter les taxes imposées aux pays, mais que leur but était de rajuster le tarif sans augmenter les impôts. L'honorable ministre des finances, dans un discours prononcé à Saint-Jean, N.-B., s'est servi du langage suivant :

Je vais maintenant traiter une question délicate, et je sais bien qu'on parlerait l'on tiendra compte de toutes les opinions que je vais exprimer aujourd'hui. Si j'avais été en parlement, je n'aurais pas voté en faveur de l'augmentation de 15 à 17½ pour 100 du droit imposé sur les articles non énumérés. Les amis du gouvernement ont fait circuler, dans toute la Confédération, le rapport que la politique de sir John A. Macdonald et de ses partisans doit augmenter les taxes du pays. On a même dit que sir John avait mentionné le taux auquel il se proposait de porter le tarif, c'est-à-dire 35 pour 100. Ni lui ni ses partisans n'ont jamais nourri de telles idées. Le tarif est toujours réglé d'après les besoins du pays. Il faut, chaque année, environ \$13,000,000 de droits de douanes et \$5,000,000 de droits d'accise pour l'administration des différentes branches du service public du pays. La question que le gouvernement du jour doit examiner, c'est de savoir quel est le moyen le meilleur et le plus judicieux de prélever ces droits. Je ne crois pas qu'aujourd'hui ce montant soit prélevé d'une façon équitable, et en conséquence, je suis en faveur d'un rajustement du tarif qui rende justice à toutes les classes de la société, dans la Confédération. Mais ce mot de rajustement ne plaît pas à nos adversaires. Si vous appuyez l'opposition, disent-ils, vous voterez pour l'augmentation des taxes. Ce cri que l'on élève aujourd'hui au sujet de l'augmentation des taxes me rappelle un incident qui s'est produit lorsque se discutait la question de la Confédération. Un homme, opposé à la Confédération, entra dans une maison pour solliciter des suffrages, et mettant la main sur la tête d'un bel enfant, lui dit : " Vous ne voulez pas que cet enfant aille combattre pour le Canada ? " Cela a réglé la question. Nous ne voulons pas que l'on augmente les taxes, mais nous voulons que les taxes soient imposées d'une façon convenable.

Je parlerai maintenant de la question de la taxation, qui est très importante dans la question actuelle. Si un partisan du gouvernement rencontre un de mes amis, il lui dit que l'opposition se propose d'imposer un droit sur la fleur, le charbon, etc., et d'augmenter les taxes en général. Quand M. Burpee a prétendu que j'étais en faveur d'un tarif réciproque avec les États-Unis, il a dit ce qu'il n'avait pas raison de dire, à savoir, que je n'ai jamais fait de déclaration de ce genre. Si le gouvernement dont je suis membre avait été au pouvoir pendant les cinq der-

nières années, je suis convaincu que les dépenses, en moyenne, n'auraient pas excédé \$22,500,000, tandis qu'elles ont atteint le chiffre de \$24,000,000. Il serait du devoir du gouvernement, avant de prélever des taxes additionnelles, de voir quelle réduction il serait possible de faire dans les dépenses, et si les ministres actuels avaient à agir d'après ce principe, ils n'auraient fait que réaliser les opinions qu'ils avaient professées lorsqu'ils étaient dans l'opposition; mais ils n'ont pas adopté une telle ligne de conduite, et ont abandonné un autre article de leur programme. En effet, au lieu de diminuer les dépenses, ils les ont considérablement augmentées, ce dont ils sont certainement blâmables.

Ces lignes sont extraites du discours prononcé à Saint-Jean, N.-B., en 1878, par l'honorable ministre des finances. Or, en 1878 aussi, l'honorable ministre des chemins de fer a prononcé en cette Chambre un discours dont une partie a été publiée dans la Nouvelle-Ecosse. Il a été imprimé en grosses lettres dans l'organe du gouvernement fédéral, le *Herald* d'Halifax, et répandu à profusion dans le pays pour montrer que l'opposition de l'époque n'avait pas l'intention, dans le cas où elle monterait au pouvoir, d'augmenter les taxes imposées au pays. Il disait :

J'espère avoir convaincu la Chambre que la question dont il s'agit ne concerne la haute ou la basse taxation qu'en ceci : c'est que nous avons gouverné le pays avec une légère taxation et que nous sommes encore prêts à le gouverner sans que nous soyons obligés de faire ces dépenses extraordinaires que le gouvernement actuel a faites depuis qu'il est au pouvoir; tout ce que nous demandons, c'est que les taxes que doit payer le peuple ne soient augmentées, il ne nous faut pas autant d'argent qu'aux honorables messieurs de la droite, vu que nous l'avons démontré par l'économie que nous avons pratiquée dans le passé et que nous sommes disposés à pratiquer à l'avenir.

Je crois avoir parfaitement démontré que les opinions émises par les honorables messieurs de la droite en 1865, 1866 et 1878 étaient propres, en tout cas, à tromper le peuple des provinces maritimes, si le peuple des autres provinces n'a pas été trompé. On peut me dire : mais vous avez eu depuis, une élection, et la Nouvelle-Ecosse a élu une majorité de partisans du gouvernement. A cela, je répondrai : d'abord, le peuple de la Nouvelle-Ecosse ne croyait pas, on ne pouvait pas lui faire croire que nous allions avoir une élection, avant que la Chambre ne fût prorogée, et le gouvernement, même dans le discours de prorogation du parlement, a fait une déclaration à tromper le pays.

Il a dit qu'il était informé que l'on était disposé de l'autre côté de la frontière ou à l'étranger, à dépenser des millions de dollars à l'établissement de manufactures dans la Confédération, mais que ces gens ne voulaient pas placer ainsi leurs capitaux à moins que cette question ne fût réglée pour une autre période de cinq années; en conséquence, le gouvernement a dit aux Chambres un an avant que le terme régulier ne fût expiré. On a pris le peuple par surprise. Il est arrivé que les affaires étaient alors dans un état prospère; tout le peuple semblait occupé à faire de l'argent, et il était bien difficile de détourner les gens de leurs affaires et de les amener à se mêler de politique. En conséquence, je ne crois pas que l'on puisse se reposer sur le verdict rendu alors par le peuple.

On peut me dire que depuis cette époque il y a eu deux élections dans la Nouvelle-Ecosse. Il y a néanmoins des raisons qui expliquent pourquoi le résultat de ces élections a été favorable au gouvernement, mais il n'est pas nécessaire que je les mentionne aujourd'hui. On les connaît bien dans les provinces maritimes. L'honorable député de Halifax sait pourquoi ces élections ont eu le résultat d'amener au parlement des hommes favorables au gouvernement.

J'ai donc raison de prétendre que, vu l'état de choses actuel, la Nouvelle-Ecosse a droit de se plaindre de ce que le peuple soit taxé ainsi. Le peuple ignore malheureusement les taxes qu'il doit payer. On pourra me dire; comme on m'a dit l'année dernière, que je cherche à faire passer la Nouvelle-Ecosse pour l'asile des pauvres de la Confédération. Ce n'est pas cela. La Nouvelle-Ecosse, si nous considérons son étendue, sa population et ses ressources, peut être comparée à toute autre province de la Confédération, sous le rapport de la richesse et de l'esprit d'entreprise. Ses industries sont tellement variées, qu'il est impossible à ce gou-

vernement ou à tout autre gouvernement de lui imposer des taxes assez élevées pour empêcher qu'elle ne soit encore dans une condition suffisamment prospère, car, si une industrie vient à disparaître, nous en avons une autre qui nous dédommage de cette perte. Je considère donc la Nouvelle-Ecosse comme une des provinces où l'on puisse placer ses capitaux et se livrer au commerce avec le plus de sûreté. Mais, dans le cas où les membres du gouvernement se seraient concertés pour trouver les moyens les plus propres à restreindre le commerce d'une province située comme l'est la Nouvelle-Ecosse, je prétends qu'ils n'auraient pas pu le faire avec plus d'efficacité qu'ils ne l'ont fait en mettant à exécution leur politique commerciale actuelle.

On peut dire que le commerce de charbon de la Nouvelle-Ecosse a été protégé jusqu'à un certain point. Je l'admets; mais je suis prêt à démontrer que si l'industrie du charbon a été protégée par l'imposition d'un droit sur le charbon américain, ce droit a plus contribué à éloigner le charbon anglais de Montréal qu'il n'a contribué à en éloigner le charbon américain. L'effet de l'augmentation du droit a été d'éloigner le charbon anglais; et, partant, le charbon de la Nouvelle-Ecosse a dû lutter contre le charbon anglais au lieu de lutter contre le charbon américain. Je pourrai, je crois, convaincre la Chambre que l'industrie du charbon de la Nouvelle-Ecosse n'a pas retiré de très grands avantages de la politique protectrice.

J'ai la copie d'une lettre écrite par un homme très bien connu dans la Nouvelle-Ecosse comme autorité sur les questions de charbon, et qui a déjà été envoyé à Ottawa par les propriétaires de houillères pour conférer avec le gouvernement au sujet du droit imposé sur le charbon. Je veux parler de M. J. R. Lithrow, homme bien connu dans toute la Nouvelle-Ecosse comme ayant de grands intérêts dans les houillères. C'est une lettre qui a été adressée au *Herald* de Sydney-Nord. Après avoir cherché à démontrer que le droit de 50 centins par tonneau imposé sur le charbon n'était pas du tout un droit protecteur, après avoir démontré que la condition des propriétaires de houillères serait pire, avec un droit de 50 centins, sous l'opération de notre système actuel que sous l'ancienne politique commerciale, lorsqu'il n'existait aucun droit, il dit :

Mais encore, en même temps que l'on a imposé un droit de revenu modéré sur le charbon et le coke, l'on a considérablement augmenté les droits imposés sur l'outillage et le matériel nécessaires à l'exploitation des houillères. Par exemple, les câbles en fil de fer admis en franchise pour les vaisseaux, 25 pour 100; le fer qui, autrefois, était frappé d'un droit de 5 pour 100, est aujourd'hui frappé d'un droit de 17½ pour 100; fonte de toutes sortes, 17½ pour 100, est aujourd'hui frappée d'un droit de 25 pour 100; lisses, autrefois admises en franchise, frappées d'un droit de 15 pour 100; machines, bouilloires, pompes à vapeur, roues et essieux de wagon, frappés autrefois d'un droit de 17½ pour 100, sont aujourd'hui soumis à un droit de 25 pour 100; droit sur les boulons, rondelles et rivets, autrefois de 17½, est aujourd'hui de 30 par 100; noix, 1 centin par livre et 10 pour 100; clous à ferrer les chevaux et quincaillerie en général, autrefois 17½ pour 100, aujourd'hui 30 pour 100; brique réfractaire, auparavant admise en franchise, aujourd'hui frappée d'un droit de 20 pour 100; poudre pour mineurs, autrefois soumise à un droit de 17½ pour 100, est aujourd'hui frappée d'un droit de 3 centins par livre, soit 30 pour 100; dynamite et autres matières à miner, aujourd'hui soumise à un droit de 5 centins par livre et 20 pour 100; ces droits étaient autrefois de 17½ pour 100; caoutchouc et bourrelets pour machines, etc., aujourd'hui soumis à un droit de 17½ pour 100 de plus qu'auparavant; pics, pelles, cribles, vis, lampes, huile d'olive, de lin, graisses et autres huiles, peintures, sont frappés d'un droit de 2½ pour 100 de plus qu'autrefois; le droit imposé sur les vis est de 35 pour 100, juste le double de l'ancien droit. Enfin, tous ceux qui connaissent parfaitement les besoins d'une houillère de la Nouvelle-Ecosse nous diront que le nouveau tarif est d'environ le double des droits prélevés sous l'opération de l'ancien tarif, et que le droit aujourd'hui imposé sur l'outillage et les approvisionnements d'une houillère est, en moyenne, plus élevé que le droit perçu sur le charbon et le coke. Si la Chambre des communes et le Sénat, aujourd'hui en session, pouvaient visiter les houillères de Pictou et du Cap-Breton et voir les puits profonds d'où l'on tire le charbon et les torrents d'eau que l'on pompe jour et nuit; s'ils pouvaient voir les grandes machines, les pompes, les élévateurs, les chemins à lisses et les wagons à charbon, etc., etc., au-dessus et au-dessous de la terre dans une houillère bien équipée, ils ne seraient pas surpris de voir que l'on ne réalise pas des bénéfices plus élevés que \$1.50 par tonne de charbon tiré, en considérant le droit régulier jusqu'à la province et les droits de 17½ à 35 pour 100 prélevés sur les nombreux articles d'usage constant. Monsieur, quand je songe aux belles promesses de la politique nationale —

M. VAIL.

C'est un fort partisan du gouvernement, qu'il a appuyé et qu'il appuie encore aujourd'hui :

Quand je songe, dit-il, aux belles promesses de la politique nationale, qui émettaient le projet de favoriser nos industries minières; quand je songe aux belles promesses de M. Tilley, qui proposait d'imposer des droits qui donneraient un marché local à l'industrie locale, et que je pense à ce que lui et sa politique ont fait pour nos mines de charbon, je..... mais, il vaut mieux ne pas donner cours à mes sentiments, de peur que les Philistins ne se réjouissent.

M. TUPPER (Pictou) : Puis-je demander la date de cette lettre ?

M. VAIL : Je vous la donnerai dans quelques minutes :

Mon opinion est que les houillères du Cap-Breton sont, sous l'opération du nouveau tarif, dans un état bien pire que sous l'opération de l'ancien. Aujourd'hui, les propriétaires de ces houillères ne vendent pas leur charbon plus cher; ils ne peuvent pas, aujourd'hui, envoyer leur charbon dans Ontario, et doivent payer presque le double des droits qu'ils payaient auparavant. M. Redpath et Drummond, j'ose le dire, feront plus de bénéfice, dans un an, sous le nouveau tarif, que tous les propriétaires de houillères du Cap-Breton n'en feront jamais dans les dix ou cinquante ans de protection que le nouveau tarif donnera.

Sir JOHN A. MACDONALD : Voulez-vous que nous retranchions le droit ?

M. VAIL : Oui, nous voulons que vous retranchiez les droits imposés sur les articles importés.

Sir JOHN A. MACDONALD : Ceux qui sont imposés sur le charbon ?

M. VAIL : Non, pas ceux-là.

M. MACKENZIE : Il dit qu'il aimerait mieux que ce droit n'existât pas.

M. VAIL : La lettre continue :

Le tarif et la réciprocité découragent les propriétaires de houillères, et l'on ne peut pas s'attendre à ce que ceux qui ont quelques capitaux à placer sacrifient leurs ressources à faire des préparatifs pour se livrer à une industrie qui, dans un an ou deux, pourrait ne plus exister. Je sais comment l'on pourrait établir en permanence un commerce de charbon entre Ontario et le Cap-Breton; mais je ne veux ajouter rien de plus à cette lettre déjà trop longue.

Cette lettre est datée de Halifax le 17 avril 1879, après l'adoption de la politique nationale. Elle a été publiée dans le *Herald* de Halifax. On a dit que le grand objet de la politique protectrice était d'aider nos industries naissantes. Quant à moi, je ne puis pas voir que ces industries aient été aidées sous le moindre rapport. Il est vrai que la politique protectrice a contribué à augmenter le nombre des fabriques dans certaines parties du pays, et que l'on en exploite aujourd'hui une plus grande quantité qu'en 1878; mais quand nous voyons par exemple les actions des marchés aux cotons cotées aujourd'hui à environ 60 pour 100 de leur valeur au pair, tandis que, même sous l'ancienne politique commerciale du gouvernement du député de York-Est, elles étaient cotées à 80 pour 100 au pair; quand nous voyons cela, dis-je, je crois que l'on peut facilement constater que l'industrie du coton n'a pas été beaucoup favorisée, bien qu'elle l'ait été plus que toute autre par la protection.

Pendant que je traite cette question, je me permettrai de faire allusion à une remarque faite par le député de Cardwell relativement aux prix du coton. Je pense que cet honorable membre n'a pas eu raison de comparer les prix des Etats-Unis avec les prix qui avaient cours en Canada l'année dernière.

Chacun sait que l'année dernière il y avait, dans ce pays, un excédant de production de coton dans les fabriques, et que, dans les provinces maritimes, les agents offraient de vendre les produits de ces fabriques et de les considérer comme livrés au printemps de cette année, bien qu'ils fussent livrés dans l'automne, et cela dans le but de se débarrasser de ces marchandises.

On verra ainsi que la surproduction et la quantité que les fabricants avaient en mains a amené une concurrence qui a réduit la valeur du coton beaucoup plus qu'elle ne l'était, et

partant, il n'était pas convenable de prendre les prix de l'année dernière pour les comparer avec ceux des États-Unis.

Je prétends que l'industrie de coton était la seule qui pût être favorisée de quelque façon par ce système protecteur, et je vous en ai montré les effets. On peut dire que nous avons, à Halifax, une ou deux raffineries de sucre et une filature de coton qui y sont établies depuis quelque temps. Mais, M. l'Orateur, quand je dirai à la Chambre que la raffinerie de sucre est en opérations depuis trois ans, et que les actions de la fabrique de coton et de cette raffinerie sont entre les mains de personnes d'Halifax qui ont perdu chaque année, pendant ces trois ans, \$30,000 d'intérêt afin d'établir ces deux fabriques dans cette ville; quand je dirai cela à la Chambre, dis-je, elle conviendra avec moi que ces industries n'ont pas rapporté beaucoup de bénéfices à leurs actionnaires.

M. TUPPER : Parlez-nous donc du monopole ?

M. VAIL : Il n'y a pas beaucoup de monopole dans ce cas.

M. CAMERON (Victoria) : Que deviennent les nababs de l'industrie du sucre ?

M. VAIL : Je vais vous dire où l'on a créé un monopole. J'ai songé à cette question l'autre soir, à la suite d'une remarque faite par l'honorable député de Cardwell, lorsqu'il a parlé de la transformation du Canada en un marché à sacrifice pour les États-Unis. Je prétends que, dans plusieurs cas, la province de la Nouvelle-Ecosse devient un marché à sacrifice pour les provinces de l'Ouest, et mon honorable ami le député d'Halifax (M. Stairs) le sait, et je ne crois pas qu'il me contredise si j'affirme que la règle suivie par un fabricant de Montréal, qui fabrique des cordages de manille, consiste à donner à ses agents instruction de vendre ses cordages, à Halifax, un quart pour cent moins cher que M. Stairs peut vendre les siens. C'est de là que vient le monopole.

Quelques DÉPUTÉS : Ecoutez ! écoutez !

M. VAIL : Pourquoi ces cris ? J'aimerais le savoir. Je suppose que les honorables membres vont me dire que les gens paient leurs cordages moins cher.

Quelques MEMBRES : Ecoutez ! Ecoutez !

M. VAIL : Cependant, ils prétendent que le peuple ne retire de bénéfice de la protection que par les hauts prix et un tarif élevé, et que parce qu'il y a certaines fabriques dans le pays et qu'il est taxé pour les avoir, il en retire des bénéfices réels. Voici comment cette politique a favorisé le peuple de la Nouvelle-Ecosse. L'année dernière, le gouvernement a augmenté les droits sur les cordages, et partant, à cause de cette politique protectrice, le peuple a dû payer les cordages bien plus cher qu'il ne les payait il y a quelques années.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. VAIL : Lorsque vous avez quitté le fauteuil, M. l'Orateur, je faisais remarquer que tout en étant propre à augmenter le prix des marchandises consommées, après tout la politique du gouvernement n'était pas beaucoup avantageuse aux petits industriels des provinces maritimes, attendu que les anciennes provinces, possédant un marché plus considérable, pouvaient vendre meilleur marché qu'elles et ne réaliser qu'une légère proportion pour cent sur certains articles fabriqués, et je citais entre autres, l'article des cordages. On voudra bien se rappeler que l'an dernier, le gouvernement a porté, je crois, à 20 pour 100 les droits sur les cordages, de 15 pour 100 qu'ils étaient, et naturellement, cela a été fait dans l'intérêt des fabricants. Cette année, il semble

qu'ils aient été encore augmentés d'après les instructions du département des douanes. J'ai ici copie d'un ordre lancé le 1er février 1884, et je suppose que c'est une copie des instructions données de temps à autres aux percepteurs des diverses provinces. On a parté le prix des cordages de manille importés des États-Unis de 15 à 15½ et 16 centins la livre, tandis qu'il est parfaitement reconnu que l'on peut acheter et que l'on a acheté récemment aux États-Unis le câble de manille moyennant 10 centins et demi. J'ai en ma possession une lettre écrite l'autre jour par un homme de Halifax, dans laquelle il se plaint au sujet de cette question, et dans laquelle il me demande de voir à ce sujet le ministre des douanes. Il se plaint de ce que, lorsqu'il achète des cordages aux États-Unis moyennant 10½ centins la livre, on lui demande de les enregistrer au bureau des douanes à Halifax à 15½ et 16 centins, ce qui est environ 5 centins de plus que le prix réel. De sorte que, d'abord, le gouvernement a augmenté les droits sur les cordages, et aujourd'hui, oblige ceux qui importent cet article à l'enregistrer à 50 pour 100 de plus que ce qu'il coûte réellement; naturellement, cela permet aux fabricants de hausser leurs prix et d'enlever au consommateur un montant d'argent plus élevé. Il est parfaitement vrai que les fabricants de Montréal ont vendu leurs articles une légère proportion pour cent au-dessous du prix demandé par les fabricants d'Halifax; mais, après tout, si vous tenez compte de l'augmentation des droits et l'augmentation des droits résultant du prix plus élevé auquel l'importateur est obligé d'enregistrer sa marchandise, vous voyez que le consommateur doit payer un prix très-élevé.

Je désire maintenant traiter une autre question. J'ai parlé de l'industrie du charbon et de quelques autres industries de la Nouvelle-Ecosse. Je sais que lorsque les honorables membres de la droite me répondront, ils me diront : "Oh! mais si les habitants de la Nouvelle-Ecosse, surtout les pêcheurs, ont été obligés de payer leurs marchandises plus cher, ils ont eu une compensation par la prime qui a été accordée aux pêcheurs." Eh bien! M. l'Orateur, je ne crois pas qu'ils doivent d'obligations au gouvernement parce que ce dernier a donné \$150,000 aux pêcheurs de la Confédération, puisque en réalité, le gouvernement était tenu de leur payer l'intérêt sur l'ensemble du montant accordé en vertu du jugement rendu par les arbitres nommés pour régler la question des pêcheries, intérêt qui s'élèverait à environ \$240,000 ou \$250,000; de sorte qu'ils reçoivent réellement \$100,000 de moins que la somme à laquelle ils ont droit.

Je considère que cet intérêt appartient réellement aux pêcheurs de la Confédération. Or, M. l'Orateur, si les pêcheurs ont retiré quelque avantage de cette prime, l'on verra que cet avantage se trouve beaucoup réduit lorsque je dirai à la Chambre que l'année dernière, les habitants de la Nouvelle-Ecosse ont payé sur les céréales—et ces droits ont été en grande partie payés par les pêcheurs de la province—des droits d'au moins \$71,000. Ces droits sur les céréales sont en grande partie payés sur la farine de blé-d'inde, et je crois que le montant payé sur le blé-d'inde et la farine de blé-d'inde est de \$40,000, somme en grande partie payée par les pêcheurs. Je dis donc que, d'après moi, les pêcheurs ne doivent aucune obligation au gouvernement pour avoir reçu ce léger montant de leur propre argent qu'on leur a remboursé sous forme de prime.

Maintenant, M. l'Orateur, je dirai quelques mots relativement à l'état des provinces; je comparerai cet état à ce qu'il était lorsqu'elles sont entrées dans l'union. D'abord, tous ceux qui connaissent les conditions de l'union, admettront, je crois, que lorsque les provinces maritimes se sont réunies à la Confédération, elles l'ont fait sous l'impression que le tarif serait de 15 pour 100, et que probablement il ne serait pas plus élevé, et le montant qu'on devait leur payer annuellement sur les fonds publics après la confédération et qu'elles devaient employer à des fins provinciales,

a été basé sur ce tarif de 15 pour 100; puis on a accordé à chaque province 80 centins par tête. Or, s'il en est ainsi—et je prétends qu'il en est ainsi—car il ne serait pas raisonnable de supposer que les plus petites provinces eussent consenti à lier leur sort à celui des plus grandes provinces, si elles avaient cru qu'elles devaient tout livrer à la Confédération, y compris le droit de taxer le peuple comme on jugera à propos de le faire, car on n'a laissé aux provinces d'autre alternative de prélever un revenu que l'exercice du droit d'imposer la taxe directe. Les provinces maritimes ne retirent pas, comme les provinces de l'ouest, de revenu des patentes accordées pour la vente des liquours, ni de toutes autres patentes; elles ne peuvent augmenter leur revenu qu'en recourant à la taxe directe.

En conséquence, on leur a demandé de faire de grands sacrifices, et il est raisonnable de supposer que si elles avaient été sous l'impression qu'on leur demanderait de payer un droit plus élevé que 15 pour 100, elles n'auraient pas consenti à faire partie de la Confédération. Et, M. l'Orateur, le gouvernement a augmenté le droit de 15 pour 100 à 35, 40 et, dans quelques cas, à 60 pour 100. Or, il paraîtrait que les petites provinces, qui sont aujourd'hui dans une grande gêne, auraient raison de demander au gouvernement une augmentation de subvention, un peu proportionnée à l'augmentation du tarif. Je dis cela, parce que je vois que quelques-unes des provinces ont l'intention d'exiger du gouvernement des conditions plus acceptables. J'espère que le gouvernement examinera cette question et leur donnera ce qu'elles ont droit d'avoir. Elles ne demandent rien que ce qu'elles ont raisonnablement droit d'avoir, et rien que ce que toute autre province auraient justement droit d'avoir dans les mêmes circonstances,—mais, en même temps, le gouvernement conviendra avec moi que les petites provinces ont droit à quelque chose sous forme de subvention additionnelle, pour compenser le montant que leur a enlevé l'augmentation du tarif.

Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je faisais allusion à ce que l'on a dit de temps à autre dans la Nouvelle-Ecosse, et un peu aussi au Nouveau-Brunswick, relativement à l'augmentation du tarif. Je suis sûr qu'il y a, dans le cabinet, un homme qui dira comme moi et qui appuiera ce que j'ai dit: je veux parler du ministre de la marine et des pêcheries. Personne, peut-être, en cette Chambre, n'est en meilleur état que lui de montrer ce que représente aujourd'hui l'augmentation considérable des taxes à la Nouvelle-Ecosse; et personne, avant la Confédération, n'a fait voir plus éloquemment et plus hautement que cet honorable monsieur qui est aujourd'hui membre du gouvernement, le grand risque que la Nouvelle-Ecosse courait en entrant dans la Confédération. Il a fait remarquer à la législature de l'époque et à celui qui était alors chef du gouvernement, sir Charles Tupper, que la Confédération signifiait l'augmentation des taxes, et que c'était une imprudence de sa part d'insinuer que les impôts de cette province n'avaient pas considérablement augmenté, qu'ils devaient l'être nécessairement; puis il avertissait le peuple de ne pas adopter un semblable projet. Le ministre actuel des chemins de fer, en répondant à l'honorable monsieur, a dit que l'on élevait ce cri dans le seul but d'effrayer la législature et le peuple et de les porter à rejeter les résolutions relatives à l'union. Que l'honorable monsieur se rappelle les discours prononcés à la législature de la Nouvelle-Ecosse, et il partagera les opinions que j'ai exprimées.

Je passe maintenant à une autre question, et je vais examiner l'état de cette industrie. Lorsque cette politique protectrice a été mise en opération, l'on a dit qu'elle avait pour objet d'encourager les industries naissantes de ce pays. Je crois avoir démontré qu'à l'exception de l'industrie du coton, ce système n'a pas été très avantageux aux autres industries. Il y a une autre industrie très importante qui, je crois, a été négligé et c'est une industrie qui a souffert plus que toute autre de la mise en opération de la

M. VAIL

politique protectrice; je veux parler de l'industrie du bois de construction.

J'ignorais moi-même l'importance de ce commerce avant que l'on eût, il y a quelque temps, attiré mon attention sur cette question, et avant que l'on m'eût donné quelques chiffres que j'ai examinés soigneusement afin de pouvoir montrer dans quel état se trouve cette industrie comparativement à d'autres industries de la Confédération. L'état comparatif suivant fera voir les exactions du tarif imposé sur le commerce du bois de la Confédération pendant les années 1878 et 1883, respectivement :

Articles.	1878.	1883.
Machines à vapeur et bouilloires, machines et roues hydrauliques, scies à moulin et limes, huile à machines	17½ pour 100.	25 pour 100.
Acier, pour ferrer les traîneaux et pour gaffes et pics	En franchise.	\$5 par ton.
Chaînes	En franchise.	5 pour 100.
Harnais et bottes	17½ pour 100.	25 pour 100.
Foin	10 pour 100.	20 pour 100.
Vêtements de laine	17½ pour 100.	10c. p. verg. et 25 p. 100 ad valorem.
Toile, blouses et pantalons de travail	17½ pour 100.	2c. p. verg. et 15 p. 100 ad valorem.
Lard et bœuf	1c. par lb.	1c. par lb.
Avoine	En franchise.	10c. par minot.
Farine de blé-d'inde	"	40c. par bbl.
Fleur de blé	"	50c. par bbl.
Fèves	"	15c. par minot.
Beurre	4c. par lb.	4c. par lb.
Graisse	1c. par lb.	2c. par lb.
Haches	17½ pour 100.	30 pour 100.

On verra ainsi que nos droits de douanes actuel, à l'exception de ceux qui sont imposés sur le thé et les mélasses, pèsent très lourdement sur le commerce de bois, bien que nous admettions en franchise, au Canada, le bois des pays étrangers, qui vient sur nos marchés faire concurrence au nôtre. La valeur brute des produits de la forêt pendant l'année expirée le 4 avril 1881, a été de \$34,541,752. Ce montant se répartit ainsi entre les diverses provinces :

Ontario	\$18,601,175.00
Québec	10,542,649.00
Nouveau-Brunswick	6,532,828.00
Nouvelle-Ecosse	3,094,132.00
Manitoba	885,173.00
Ile du Prince-Edouard	240,153.00
Territoires	95,318.00
	\$37,991,426.00

La valeur des produits de cette industrie, pour 1881, équivalait donc à environ \$9 pour chaque habitant de la Confédération, la population, d'après le dernier recensement, étant de \$1,344,810. L'état suivant montrera le nombre de scieries en opération dans les diverses provinces et le nombre d'ouvriers employés :

Scieries.	Moulins à Moulins bardeaux. à douves.		Employés.
Ontario	1,761	204 27	18,010
Québec	1,729	377 1	13,312
Manitoba	37	... ..	592
Nouveau-Brunswick	478	85 ...	7,494
Nouvelle-Ecosse	1,190	114 3	4,425
Ile du Prince-Edouard	165	16 ...	459
Colombie-Britannique	27	5 ...	404
Territoires	3	... ..	44
	5 390	801 31	44,740

L'on voit ainsi par l'état qui précède que 44,740 personnes étaient employées directement à la fabrication de produits de la forêt. Cela ne comprend pas les hommes de chantiers employés dans les bois, ni ceux qui sont employés au flottage des billots sur les rivières et cours d'eau.

Si ces derniers étaient ajoutés au nombre, l'on constaterait que le chiffre de personnes employées directement dans

l'industrie des bois de construction s'élèverait à bien près de 80,000 ou 90,000; et si nous prenons la moyenne de chaque famille comme étant de cinq personnes, telle que mentionnée dans les rapports du recensement, nous trouvons qu'en 1881 l'industrie des bois de construction faisait vivre environ 400,000 personnes. Le montant du capital placé dans cette industrie a été estimé à \$25,059,680, qui a été réparti comme suit entre les provinces :

Provinces.	Capital.
Ontario.....	\$11,397,889
Quebec.....	7,673,603
Nouveau-Brunswick.....	3,058,436
Nouvelle-Ecosse.....	1,704,133
Manitoba.....	609,350
Colombie-Britannique.....	344,350
Ile du Prince-Edouard.....	207,919
Territoires.....	64,000
	\$25,059,680

L'état suivant donne la valeur totale de l'exportation des produits de la forêt pour l'année terminée en juin 1883.

Ontario.....	\$ 9,280,238
Québec.....	8,016,486
Nouveau-Brunswick.....	4,724,422
Nouvelle-Ecosse.....	1,587,041
Colombie-britannique.....	362,871
Ile du Prince-Edouard.....	20,098
	\$23,990,165

Lorsque l'on considère que la somme totale du capital placé en 1881 dans tous les établissements industriels du pays était de \$165,302,622, et que sur cette somme l'industrie des bois de construction fournit \$25,059,680, et que ses produits exportés en 1883 ont atteint 25 pour 100 de tous les produits du Canada à l'étranger, nous pouvons en conclure que l'industrie des bois de construction est l'une des industries les plus importantes du Canada, et qu'il serait juste que l'on tînt compte de cette industrie en élaborant un tarif. Maintenant, afin que nous puissions bien comprendre ce que cette politique de protection coûte au pays, j'ai pris dans le rapport de la navigation et du commerce quelques chiffres qui indiquent le montant perçu en 1883 tel que comparé au montant perçu en 1878 sous l'ancien tarif.

Les importations entrées pour la consommation domestique dans la Confédération en 1878, sous l'ancien tarif, se sont élevées à \$91,199,577, et, chose étrange, les importations, sous le même chef en 1881 se sont élevées à \$91,611,604, ou tout près du même montant qu'en 1878. Maintenant les droits perçus en 1878, sous l'ancien tarif, ont été de \$12,795,693. En 1881, les droits perçus ont été de \$18,500,786, ou près de 50 pour 100 de plus qu'en 1878 sur la même quantité de produits. Maintenant quelqu'un me dirait-il que les taxes du pays n'ont pas été augmentées lorsque nous avons payé 50 pour 100 de plus que nous n'avons payé en 1878—alors que nous avons payé \$18,000,000 au lieu de \$12,000,000. Ce serait faire injure à cette Chambre et au peuple que de leur dire qu'il n'y a pas eu d'augmentation.

Le ministre des finances nous a dit l'autre jour que le montant du surplus a été très considérable, mais qu'il avait été employé de façon à nous éviter la nécessité d'emprunter de l'argent dans la Grande-Bretagne. Maintenant, voyons le surplus du fonds consolidé. En 1881, il était de \$4,132,743; en 1882, il était de \$6,316,351; en 1883, de \$7,064,492, formant en ces trois années un surplus d'au delà de dix-sept millions et demi. Quelqu'un voudra-t-il dire que ce surplus peut être pris dans les goussets du peuple et mis dans le trésor du pays sans augmenter les taxes? C'est tout à fait impossible; les taxes payées par le peuple ont augmenté exactement de ce montant, ni plus ni moins. Si le ministre des finances avait pu de quelque manière trouver cet argent sans le prendre dans les goussets du peuple, je ne trouverais pas à redire; mais je ne crois pas que ni lui ni le gouvernement méritent beaucoup d'éloges pour avoir pris ce montant énorme d'argent dans les goussets du peuple, afin

de ne pas être obligé d'aller en Angleterre emprunter de l'argent pour payer le coût du chemin de fer Pacifique canadien.

Mais ce serait une monstruosité si le pays était appelé dès aujourd'hui à payer le principal. Il est assez juste que le pays soit taxé pour payer l'intérêt et ce qui pourrait être un montant raisonnable comme fonds d'amortissement, pour payer le montant du capital dans un délai raisonnable. Je dis que la génération actuelle ne devrait pas être appelée à payer plus que l'intérêt et une partie raisonnable du principal, et que les générations futures, qui retireront le bénéfice de cette dépense et de la construction du chemin de fer Pacifique canadien, devraient payer le principal lorsqu'elles seront appelées à le faire.

C'est là la manière convenable, et ce n'est pas donner une réponse satisfaisante à la génération actuelle qui se plaint d'être ainsi taxée que de lui dire que le gouvernement a besoin de cet argent pour dépenser dans l'intérêt du chemin de fer du Pacifique canadien.

Maintenant, M. l'Orateur, comme je l'ai déjà dit, le but de la politique de protection, était, disait-on, de venir en aide à nos industries naissantes, de mettre l'argent dans le trésor, et de réduire les importations des Etats-Unis. Elle a certainement mis de l'argent dans le trésor, mais elle n'a pas été très avantageuse aux industries naissantes du pays—à l'industrie des bois de construction et à plusieurs autres dans ce cas; elle n'a pas eu pour effet d'augmenter les importations provenant de la Grande-Bretagne ni de diminuer celles qui nous viennent des Etats-Unis.

Nos importations de la Grande-Bretagne en 1880, comme je le vois par les rapports, ont été de \$34,461,224; en 1883, elles avaient atteint le chiffre de \$52,052,465, donnant une augmentation de \$17,591,241. En 1880, nos importations des Etats-Unis ont été de \$29,346,958; en 1883, la dernière, année pour laquelle nous avons un rapport, nous avons importé des Etats-Unis pour \$56,032,233, faisant une augmentation de \$26,595,255, soit une différence de près de \$9,000,000 entre l'augmentation des importations des Etats-Unis et celles des importations de la Grande-Bretagne.

Un mot au sujet de l'émigration. On nous a dit l'autre jour que les rapports fournis par les Etats-Unis n'étaient pas dignes de foi. Je ne sais pas s'ils sont dignes de foi ou non pour ce qui est des provinces d'en haut, mais je crois qu'ils sont dignes de foi en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse. En consultant le rapport du commerce et de la navigation aux Etats-Unis je constate que le nombre des émigrants des provinces de Québec et d'Ontario, est de 53,440. Ceux de la Nouvelle-Ecosse étaient au nombre de 9,394.

Comme je l'ai déjà dit, je crois que ces rapports sont exacts en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, et voici pourquoi: Tous ceux qui émigrent de la Nouvelle-Ecosse aux Etats-Unis sont obligés de s'y rendre par steamer, et je sais qu'à bord de ces steamers on a adopté un système tel qu'il ne peut y avoir beaucoup de différence entre le nombre donné par le rapport et le nombre réel de ceux qui émigrent. Dès qu'un steamer américain quitte le quai le commis prend les noms, l'âge, le sexe, des passagers, l'endroit d'où ils viennent, l'endroit où ils vont, s'ils doivent revenir où s'ils doivent demeurer aux Etats Unis, il mentionne le fait dans son rapport.

Tous ces détails sont fournis au sujet de chaque passager. Je sais qu'il en est ainsi, car je l'ai vu faire moi-même, et on est très particulier sous ce rapport. En deux ou trois occasions différentes, j'ai moi-même regardé leurs listes afin de constater pour ma propre satisfaction si nous pouvions nous fier à leurs rapports. J'ai constaté que leur système est si parfait qu'il ne peut guère se glisser d'erreur dans leur rapport. Je crois que le nombre de ceux qui sont allés aux Etats-Unis, d'après les rapports pour l'année terminée le 30 juin 1883, était aussi exact que possible, et, chose étrange, la proportion de ceux qui sont partis de la province pour aller

aux Etats-Unis est à peu près la même que celle qui est donnée dans les rapports américains comme ayant quitté les provinces d'Ontario et de Québec. En conséquence, il me semble qu'il y a là une preuve assez concluante que l'état fourni par ces rapports est à peu près aussi exact que possible.

M. l'Orateur, j'ai parlé assez longuement, et bien qu'il ne m'arrive pas souvent de prendre la parole, je ne doute pas que la Chambre apprendra avec plaisir que je n'ai pas l'intention de la retenir encore bien longtemps. J'espérais réellement que l'honorable ministre des finances serait capable de terminer son discours sans dire que les honorables députés de la gauche sont très heureux de crier famine, qu'ils ne peuvent voir la lumière du soleil, et qu'ils ne voient partout que tristesse et ténèbres! Eh bien! M. l'Orateur, nous ne sommes pas disposés à broyer du noir, nous espérons voir se lever l'aurore de jours meilleurs avant longtemps. Il n'y a pas de raison pour que les honorables messieurs de la gauche déprécient le pays ou éprouvent le besoin de dire que le pays est sur le chemin de la ruine. Les principaux chefs des deux camps politiques sont à peu près dans la même position. Je crois qu'à les prendre homme pour homme, les libéraux du Canada ont autant de propriétés et sont tout aussi intéressés dans le pays, et désirent tout aussi ardemment la prospérité du pays que leurs adversaires politiques. Je ne crois pas qu'il y ait de doute sur ce point. Nous n'avons aucune raison pour déprécier la valeur du pays, et je proteste contre l'emploi de cet argument par les honorables messieurs de la droite. Je ne parle qu'en mon propre nom, et, comme je l'ai dit au commencement de mon discours, je désire que justice soit rendue à chaque partie de la Confédération, et que la Confédération en général soit prospère.

Après avoir dit cela, je ne puis terminer sans ajouter que si nous saisissons cette occasion pour démontrer que le pays n'est pas dans un état prospère, les honorables messieurs de la droite devraient être les derniers à s'en plaindre. Mais, M. l'Orateur, en 1877 et 1878, s'il y avait une faillite de \$5,000 dans le pays, s'il y avait une perspective d'une mauvaise récolte, si les affaires maritimes n'allaient pas, si le commerce du charbon n'était pas dans un état florissant, les honorables messieurs de la droite profitaient de la circonstance et proclamaient le fait sur tous les tréteaux du pays. Leurs journaux recevaient instruction d'imprimer ces plaintes en gros caractères et de les répandre à profusion d'un bout à l'autre du pays. Et dans quel but? Tout simplement afin qu'ils passent arriver aux banquettes ministérielles après en avoir chassé le gouvernement du jour.

Je dis donc qu'ils devraient être les derniers à se plaindre si nous disons au gouvernement ce que nous sentons qu'il est de notre devoir de lui dire. C'est un devoir pénible, mais c'est néanmoins un devoir qui nous incombe. Il est de notre devoir de leur démontrer ce en quoi nous croyons qu'ils ont erré en suivant une politique fautive, afin de les engager s'il est possible à adopter un système de taxation différent, un système qui rendra justice aux diverses provinces tout comme au gouvernement fédéral. Maintenant, M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de fatiguer la Chambre plus longtemps, et je termine en disant que nous nous trouvons en face des mêmes difficultés contre lesquelles nous avions à lutter en 1878.

Lorsque la récolte de blé a manqué en partie, lorsque le commerce maritime est si inactif que les compagnies de navires à vapeur suspendent leurs opérations, lorsque le commerce du bois est dans une condition pire dans mon opinion qu'il ne l'était en 1878, lorsque la valeur des stocks de banque est dépréciée; lorsque les stocks des cotons et des sucres ne valent pas au delà de 60 par 100 au pair, lorsque le commerce des Antilles est dans un marasme complet, lorsque la population abandonne le pays par milliers, toutes choses qui sont dues en grande partie à la politique commerciale du gouvernement jointe à leurs dépenses extrava-

M. VAIL.

gantes, les honorables messieurs nous disent que nous devons retenir notre souffle, et ne parler qu'en chuchotant de crainte que nous ne soyons entendus en dehors de cette Chambre. Mais M. l'Orateur, en 1877 et 1878, les honorables messieurs de la droite ont promis au peuple que s'ils arrivaient au pouvoir, non-seulement ils retiendraient la population au pays, mais qu'ils y ramèneraient ceux qui en étaient partis faute d'emploi. Ils ont dit au peuple que non-seulement ils rendraient le pays prospère, mais qu'ils assureraient la durée de la prospérité. Je dis qu'il ne l'ont pas fait et je leur dis que le tarif protecteur a fait fiasco sous tous rapports et qu'il n'a réussi qu'à prendre de l'argent dans les goussets du peuple pour construire des chemins de fer que tout le monde croyait devoir être construits avec de l'argent emprunté.

M. STAIRS : M. l'Orateur, comme je suis un peu intéressé dans quelques-unes des remarques faites par mon honorable ami de Digby qui vient de prendre son siège, je demanderai à la Chambre de m'accorder quelques moments pour lui répondre. Il a émis un très bon sentiment en commençant son discours cette après-midi; c'est qu'il désirait voir toutes les parties du Canada dans une condition heureuse et prospère. Je suis certain qu'il n'y a pas un député dans cette Chambre qui ne partage pas ce désir; je crois pouvoir dire que la très grande majorité de la population du Canada partage les mêmes sentiments, et c'est pour cela qu'ils ont placé le gouvernement actuel au pouvoir, en 1878, et l'y ont maintenu en 1882.

Ma critique des avancées de l'honorable député sera peut-être un peu décevante, parce que je n'ai pas pris des notes bien complètes; mais je dois référer à quelques parties de son discours qui ne doivent pas rester sans réfutation. Il a accusé l'honorable ministre des finances d'avoir dit que, dans aucun cas, l'augmentation de la taxe n'excéderait 15 pour 100. Ceci, je présume, était antérieur à 1867. Je désirerais savoir, M. l'Orateur, sur qui doit d'abord tomber le blâme de ce que la taxe a dépassé 15 pour 100. J'aimerais à savoir si le tarif de 15 pour 100 n'a pas été maintenu jusqu'en 1873 et 1874. J'aimerais à savoir, en outre, s'il n'est pas vrai que durant ce temps, les droits sur le thé et le café ont été enlevés, et si l'on n'a pas déchargé le peuple canadien d'une très grande partie des taxes qu'il payait en 1867. Et j'aimerais à demander sur qui doit tomber le blâme, en premier lieu, de ce changement dans le taux du tarif? C'est sur le gouvernement dont l'honorable député faisait partie. Pendant qu'ils ont été au pouvoir, n'ont-ils pas augmenté le tarif ordinaire de 15 à 17½ pour 100? N'ont-ils pas rétabli les droits sur le thé et le café, représentant ainsi au peuple canadien une grande partie de l'argent qui leur avait été épargné par le gouvernement de l'honorable ministre des finances.

L'honorable député dit que la population de la Nouvelle-Ecosse est une population de marins, et qu'elle ne peut trouver au Canada aucun marché pour écouler ses produits. Je nie complètement cette assertion. Bien qu'elle soit, dans une proportion considérable, une population de marins, l'honorable député a oublié de mentionner qu'il y a aussi dans la Nouvelle-Ecosse une grande population manufacturière et minière qui retire des avantages considérables de la politique nationale. Comme je le démontrerai tout à l'heure, l'honorable député a eu grandement tort de déprécier la population agricole de la Nouvelle-Ecosse. Tous ceux qui connaissent les statistiques fournies par le recensement savent que la population agricole d'un pays, — même dans les centres considérés surtout comme manufacturiers, — forme une très grande proportion de la population totale. Et, est-ce que la population agricole de la Nouvelle-Ecosse n'a pas profité dans une très grande mesure de l'augmentation des débouchés dans cette province même, résultant de l'augmentation de production dans les mines et les manufactures de la province? N'est-ce pas la principale manière

dont une population agricole bénévoïe du tarif protecteur ? Suppose-t-on que la population agricole des Etats-Unis voudrait abandonner maintenant cette politique de protection qui est en existence depuis trois ans ? N'est-il pas évident que, quelque avantageux que puisse être un marché étranger, il est bien préférable dans tous les cas, d'avoir un débouché chez soi, afin que les agriculteurs soient en état de vendre avec bénéfice, à leur porte, les produits de la ferme qui ne pourraient pas être exportés convenablement du tout ?

Jusqu'à ces dernières années, il était impossible d'exporter des bestiaux des Etats-Unis en Angleterre et sur le continent, et n'est-il pas impossible d'exporter plusieurs espèces importantes des produits agricoles parce qu'ils seraient endommagés par une trop longue traversée.

L'honorable monsieur n'est pas exact dans son assertion quand il dit que les habitants de la Nouvelle-Ecosse engagés dans les manufactures et les mines n'ont pas de débouché au Canada pour leurs produits. Ils ont un marché considérable et qui s'accroît de plus en plus dans les provinces supérieures de la Puissance, pour tout ce qu'ils ont à vendre, et je crois que la population de la Nouvelle-Ecosse est de mon opinion quand j'affirme que ce débouché continuera à prendre de l'importance. L'honorable monsieur a fait une observation assez singulière, quand il a dit que les livres bleus étaient très trompeurs et qu'on ne pouvait pas s'y fier pour apprécier les taxes que la politique nationale faisait peser sur notre province. Cela m'a quelque peu surpris, vu qu'il s'est renseigné à ces mêmes livres bleus, quant aux chiffres qu'il a soumis à la Chambre, pour établir que la condition de la Nouvelle-Ecosse, dans le moment actuel, était très mauvais. Je suis fâché de n'avoir pas pu prendre note très minutieusement des chiffres qu'il a cités ; mais, la principale chose qu'il a dite, autant que je me rappelle, c'est que les importations actuelles de la Nouvelle-Ecosse—quant à la quantité des marchandises véritablement consommées dans la Nouvelle-Ecosse—excèdent la somme de \$16,000,000, sur laquelle on a dû prélever un revenu de \$4,000,000 au lieu de \$1,200,000 que démontrent les rapports du commerce. Je crois que les chiffres contenus dans les livres bleus ne sont, en aucune façon, aussi trompeurs que ceux soumis par cet honorable monsieur. Il n'y a aucun doute que sous tous les rapports, ses exposés sont fallacieux, des assertions gratuites, des conjectures.

En donnant la mesure des impôts, tel qu'il a tenté de le faire, il n'a tenu aucun compte du montant de \$3,000,000 de marchandises importées annuellement en franchise, dans la Nouvelle-Ecosse, non plus que du montant d'impôts payé dans la Nouvelle-Ecosse pour le compte des autres provinces.

Quant à son assertion que les impôts dans la Nouvelle-Ecosse s'élèvent à \$4,000,000 et à son induction que la Nouvelle-Ecosse contribue pour une très grande proportion dans les revenus de la Puissance, proportion beaucoup plus considérable que ce qu'elle reçoit en retour, en réponse à cela je n'aurai qu'à le référer aux paroles du chef de l'opposition, quo je vais citer brièvement à la Chambre. Pendant la session de 1880, l'honorable chef de l'opposition disait :

J'ai un tableau intéressant du résultat de la perception et de la distribution de nos revenus pendant les dix premières années après la confédération.

Un peu plus loin, il ajoute :

Dans la Nouvelle-Ecosse, les recettes, (c'est-à-dire les recettes pendant les dix premières années après la confédération,) se sont élevées à \$19,112,000, et les dépenses à \$21,175,000, laissant un déficit de \$2,073,000 Il suit de là que les provinces d'Ontario et de Québec ont à fournir et ont fourni la masse de l'énorme dépenses indivises résultant de la confédération des différentes provinces formant le Dominion. Ces statistiques démontrent que quelques-unes des plus petites provinces, — bien que leurs contributions au revenu du Canada soient considérables, — n'y contribuent pas en proportion de ce qu'elles en reçoivent, mais qu'au contraire elles sont une source d'épuisement du revenu du Canada. Elles démontrent de plus que la masse des dépenses, — et je puis dire chaque cheville des dépenses, — pour le Nord-Ouest et pour le chemin de fer du Pacifique, est fournie par la province à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir.

Après ces paroles, l'honorable député de Digby (M. Vail) ne peut pas dire que la Nouvelle-Ecosse supporte une bien plus grande proportion des dépenses de la Confédération du Canada que ce qu'elle doit supporter. Mais peut-être que ceci n'est pas toute l'affaire. Il est possible que le chef de l'opposition se trompait en 1880, comme il est possible que l'honorable député de Digby se trompe maintenant. Ils auront à régler cette question entre eux. Je suis d'opinion — et je crois que c'est celle de la majorité de cette Chambre — que tous deux sont entièrement dans l'erreur.

L'honorable monsieur, au cours de ses observations, a fait allusion à certaines paroles prononcées par M. Macpherson se rapportant à l'impôt sur la farine et le charbon. Je puis dire en réponse à cela que depuis lors les circonstances ont changé. La grande majorité des nations du monde a adopté un tarif protecteur. A l'exception de la Grande-Bretagne et peut-être d'une ou deux colonies australiennes, il n'y a plus au monde de pays libre échangeur aujourd'hui. Quant aux droits sur la farine de blé et la farine de blé-d'inde, il est évident qu'ils sont imposés dans l'intérêt de tout le pays. Nous en avons la preuve dans le fait que les lois céréales en Angleterre n'ont été rappelées que lorsqu'il a été surabondamment prouvé qu'il était de l'intérêt de tout le pays d'en agir ainsi, et je crois qu'un des honorables messieurs qui a parlé sur le sujet, a même fait observer que c'était une mesure de protection : c'est-à-dire que l'Angleterre avait rap-pelé les lois céréales afin de permettre aux populations manufacturières de se procurer la nourriture à bon marché.

L'honorable monsieur a dit qu'on pourrait lui répondre que la Nouvelle-Ecosse avait élu des députés appuyant la politique nationale. Je crois en effet que c'est un très bon argument à employer contre plusieurs de ses critiques de la politique suivie par le gouvernement. Mais il a voulu l'atténuer en disant, qu'en 1882, le peuple n'était pas préparé aux élections et qu'il a été entièrement pris par surprise. Je nie cela entièrement. Dans la Nouvelle-Ecosse, comme partout ailleurs dans la Puissance, au commencement de 1882, je crois que le peuple savait que l'on aurait bientôt de nouvelles élections, et quand les députés retournèrent dans la Nouvelle-Ecosse, ils trouvèrent cette province très bien préparée, et je crois que je puis établir, à la satisfaction même de l'honorable monsieur, que la population n'a pas été prise par surprise, par le résultat des élections locales cette année-là, où le gouvernement libéral-conservateur a eu le malheur d'être défait. En 1878 la province de la Nouvelle-Ecosse a appuyé le parti libéral-conservateur parce qu'il énonçait la politique nationale, et en 1882 cette politique ayant été réaffirmée, elle n'a causé aucun mécontentement. L'honorable monsieur entend-il dire aux députés de cette Chambre que si la Nouvelle-Ecosse eût été aussi mécontente qu'il le prétend de la politique du présent gouvernement, il lui eût été possible d'avoir l'appui de la majorité qui le supporte maintenant ? Quant à ce qui concerne les deux élections survenues depuis, il m'a interpellé en disant que je connaissais parfaitement les raisons pour lesquelles elles avaient été remportées par le parti libéral-conservateur. Eh bien ! M. l'Orateur, la seule raison que je puisse donner est que je présume que les élections de ces comtés ont voulu appuyer le gouvernement du Très honorable sir John A. Macdonald, et je crois que c'était en vérité, une excellente raison.

L'honorable monsieur a dit que le montant de la taxation n'était pas connu du peuple ; je présume qu'il a voulu faire allusion au peuple des provinces maritimes. Si ce montant n'est pas connu, à qui la faute ? A qui appartient-il de faire voir aux populations des différentes provinces quel fardeau elles ont à porter ? Cela n'est-il pas du devoir de la loyale opposition de Sa Majesté ? Je crois cependant qu'il s'est trompé, je crois que l'opposition, dans ces quatre ou cinq dernières années, tant par ses chefs que par la presse, a très habilement exposé au peuple des différentes provinces le montant de taxation que, suivant eux, elles étaient obligées de supporter. Mais, je diffère d'opinion avec lui quand il

affirme que ce n'est pas connu. Je dis que le peuple de la Nouvelle-Ecosse et le peuple du Canada en général connaissent très bien quel est le montant de taxation dont ils ont à souffrir, et ils savent aussi que cette taxation ne s'élève pas à la somme exagérée représentée par l'honorable député et ses amis.

J'arrive maintenant à ses observations sur les droits imposés sur la houille. Il dit que l'impôt sur la houille n'est d'aucun avantage pour la Nouvelle-Ecosse. Il ferait mieux d'aller dans quelques-uns des districts miniers de la Nouvelle-Ecosse, et là, dire que ce n'est pas un avantage. S'il pense qu'ils n'offrent aucun avantage, je lui demande pourquoi il ne fait pas une motion à cette Chambre à l'effet de faire disparaître cet impôt. Il a cité, ainsi que je l'ai compris, la lettre de M. J. R. Lithrow à l'appui de sa prétention : que la politique nationale n'avait été d'aucun bénéfice à la Nouvelle-Ecosse et plus spécialement au commerce de charbon.

L'honorable monsieur ne sait-il pas très bien que M. Lithgow, tout en donnant un ferme appui au gouvernement, appui qu'il accorde, je crois, parce qu'il considère que généralement la politique énoncée par ce gouvernement est bien plus saine—même pour sa propre industrie—que celle des honorables messieurs de l'opposition, n'a jamais soutenu la politique nationale ? En effet, qu'est-ce que l'honorable M. Lithgow a toujours demandé et a toujours désiré ? Il a toujours désiré un tarif *ad valorem* sur toutes les importations du Dominion, un tarif *ad valorem* de 20 à 25 pour 100—c'est-à-dire ce qui serait propre à créer un revenu suffisant pour rencontrer les frais d'administration du pays—sur toutes choses : la houille, le fer et la matière brute de toute nature. Il déclarait que cela serait une protection suffisante à toutes les industries du pays, et que ce serait le tarif le plus juste et le plus équitable. Il allait jusqu'à dire que cela devrait comprendre les liqueurs, les marchandises de luxe et enfin toutes espèces de marchandises. Je présume que lorsque M. Lithgow s'aperçut que ce tarif ne pouvait pas être adopté, il en éprouva quelque chagrin, mais je puis assurer à l'honorable monsieur, que si M. Lithgow n'approuve pas la politique du parti actuellement au pouvoir dans tous ses détails, il est bien loin de désirer que l'impôt sur la houille soit aboli. Je puis l'assurer que, dans une conversation récente avec M. Lithgow, ce dernier exprima fortement l'opinion qu'il était préférable pour les mines de la Nouvelle-Ecosse de maintenir l'impôt actuel plutôt que de l'enlever ici et de le faire enlever en même temps aux États-Unis.

L'honorable monsieur, au cours de ses observations, a dit que l'industrie des cotons était la seule qui avait bénéficié dans le pays, du tarif protecteur. En cela, il fait entièrement erreur. L'industrie des laines, des raffineries de sucre, des fers et en général toutes les manufactures du pays ont autant ou presque autant bénéficié que les fabriques de coton. Il a fait allusion à la raffinerie de sucre de Halifax pour prouver sa thèse. Il a dit que les actionnaires avaient été taxés pendant plusieurs années pour payer l'intérêt de leur placement. J'étais honteux d'entendre l'honorable monsieur faire cette assertion, laquelle impliquait que c'était dû à la politique du présent gouvernement si cette raffinerie de sucre n'avait pas prospéré.

Je suis peiné et j'ai honte d'avoir à dire que si cette industrie n'a pas payé de gros dividendes à ses actionnaires, cela est entièrement dû à la mauvaise administration durant les deux ou trois premières années de son existence.

Il a aussi parlé de la concurrence canadienne dans les provinces maritimes, et il m'a fait l'honneur de parler d'une industrie à laquelle je suis personnellement intéressé. Je n'aime pas à faire allusion ici à une industrie à laquelle je suis personnellement lié, vu que je ne crois pas de bon goût de parler de mes propres affaires devant cette Chambre, et par ce moyen, faire de la réclame gratuitement ; mais quelques-unes des assertions de l'honorable député sont tout à fait absurdes ; je m'en vais le démontrer par exemple :

M. STAIRS

parlant du commerce d'Halifax, il a dit qu'on avait dû élever les droits afin de lui permettre de soutenir la concurrence des autres manufactures canadiennes.

A-t-on jamais entendu une assertion plus ridicule ? Est-ce que tous ne savent pas ici, que cela est absurde. Si l'honorable monsieur est si peu renseigné sur la condition du commerce, il ne devrait pas occuper le temps de la Chambre en discourant sur la position de la Nouvelle-Ecosse ou sur la condition d'aucune industrie du pays. Cependant, quand il a repris le débat à la séance du soir, il a fait allusion à certaine chose à laquelle je dois prêter quelque attention. Il a mentionné une circulaire lancée par le département des douanes, donnant le prix auquel certaines espèces de cordages seraient entrés en douane. Pour toute réponse sur ce point, je n'ai qu'à dire que l'acte en vertu duquel cette circulaire a été émise, fut passé alors que les honorables messieurs de l'opposition étaient au pouvoir. La 31^e clause, chap. 10 des actes de 1877,—je pense que c'est à l'époque où l'honorable M. Burpee était ministre des douanes,—pouvait comme suit :

Dans le cas où un droit *ad valorem* est imposé sur des effets importés en Canada, ou suivant la valeur de ces effets, cette valeur sera censée en être la vraie valeur vénale sur les principaux marchés du pays d'où ils ont été exportés directement en Canada ; et il sera du devoir de tout estimateur, et de tout percepteur, lorsqu'il agira comme tel, de constater par tous les moyens raisonnables en son pouvoir, la vraie valeur vénale de tous les effets qu'il aura à évaluer, et d'évaluer ces effets, pour le droit à payer, d'après leur vraie valeur vénale.

Et, dans la 32^e section, on démontre comment cette valeur vénale sera établie :

La vraie valeur vénale, relativement aux droits des articles importés en Canada, sera la vraie valeur vénale de ces articles dans l'acceptation commerciale usuelle et ordinaire du terme, au crédit usuel et ordinaire, et non la valeur au comptant de ces articles, excepté dans le cas où l'article importé est, par l'usage universel, considéré et reconnu comme article au comptant, et payé ainsi *bonâ fide* dans toutes les transactions concernant cet article ; et toutes les factures représentant des valeurs au comptant, exceptées dans les cas spéciaux et-dessus mentionnés, seront soumises à telles additions que le percepteur ou l'estimateur du port auquel elles seront présentées, pourra croire justes et raisonnables, pour porter le montant à la vraie et juste valeur vénale tel que prescrit par cette section.

Je crois qu'il ne convient pas d'entendre, de la bouche même de l'honorable député, critiquer l'action du département des douanes qui a émané cette circulaire, puisqu'il ne faisait qu'appliquer la loi que ces honorables messieurs avaient eux-mêmes adoptée. Bien que la loi ait été quelque peu amendée depuis lors, je crois que la dernière édition de l'acte des douanes est entièrement basée sur la clause que je viens de lire à la Chambre.

Quant à ses reproches contre la Confédération et la protection, je crois n'avoir rien de mieux à faire que de citer ses propres paroles. Il soutient que la politique de protection est une violation des promesses faites à la Nouvelle-Ecosse lors de son entrée dans la Confédération. Eh bien ! voyons ce que l'honorable député disait lui-même en 1867. Après avoir parlé quelque peu de l'état des affaires dans les provinces maritimes, il disait :

Tandis que le Canada, dans sa singulière position, a besoin d'une politique de protection, dans toute l'acceptation du mot.

Eh bien ! je crois que l'honorable député n'a pas le droit de venir aujourd'hui, à cette période de notre histoire, soutenir que la Nouvelle-Ecosse ne s'attendait pas à une politique de protection en 1867. Il a grandement déclamé contre la Confédération, et dit qu'il avait toujours été reconnu comme y étant opposé. J'aimerais assez à lui demander comment il se fait qu'à la dernière session de ce parlement, il a voté une somme de \$5,000 pour un tableau des fondateurs de la Confédération ? Pour être consistant avec lui-même, il aurait dû, au moins, voter contre cette dépense. Maintenant, j'ai quelques renseignements à lui donner en rapport avec les effets de la politique nationale, sur le coût de la vie dans la Nouvelle-Ecosse, lesquels, je crois offrent quelque

ntérêt à cette Chambre. Dans la législature de la Nouvelle-Ecosse, l'autre jour, M. Fraser, au cours de ses observations, disait :

Qu'il croyait que la Nouvelle-Ecosse était un endroit où la vie était à bon marché ; que de fait c'était un des pays les plus faciles à vivre de l'Amérique, mais que, par là, il n'entendait pas dire que la vie ne pouvait pas être à meilleur marché, et qu'elle devenait plus chère d'année en année.

L'honorable M. Loblanc disait aussi ce qui suit :

Qu'il croyait que la Nouvelle-Ecosse était l'endroit où la vie était le meilleur marché au Canada. Qu'il avait beaucoup voyagé et pouvait assurer la Chambre qu'il savait ce qu'il disait ; que pendant qu'il commandait des vaisseaux, il avait eu l'occasion d'acheter des vivres dans plusieurs parties du monde, et savait qu'il pouvait acheter presque tout à meilleur marché dans la Nouvelle-Ecosse que n'importe où ailleurs.

Eh bien ! M. l'Orateur, vous voyez que l'opinion générale dans la Nouvelle-Ecosse est, que c'est un endroit où la vie est à bon marché ; fait, néanmoins, qui ne correspond pas du tout avec les assertions de l'honorable député dans sa critique de la présente politique fiscale du parti conservateur-libéral. Il a jeté beaucoup de blâme sur la conduite passée et sur la politique du ministre des chemins de fer et du ministre des finances. Je ne m'arrêterai pas à cela, parce que ces honorables messieurs sont trop en état de se défendre eux-mêmes.

Je dirai, cependant, que lorsqu'ils ont parlé dans le sens qu'il vient de citer, les circonstances étaient tout à fait différentes de ce qu'elles étaient lorsqu'ils appuyaient la politique de protection qui est maintenant en force. Le commerce dans les Etats-Unis était complètement changé ; un changement de tarif était nécessaire dans l'intérêt du Canada, et la grande majorité du peuple, en 1878, a appuyé cette politique et a placé le présent gouvernement au pouvoir afin de la faire triompher.

Il a dit que lorsque les provinces maritimes sont entrées dans la Confédération, elles avaient un tarif de 15 pour 100. J'ai indiqué sur qui devait retomber le blâme de ce qu'il a fallu élever le tarif. Il a dit que nous ne recevions que 80 centins par tête sur le montant ainsi perçu. Je présume qu'il a voulu dire, bien qu'il ne se soit pas exprimé bien clairement, qu'il est injuste que les provinces maritimes ne reçoivent que 80 centins par tête, montant fixé sur le recensement de 1867, et sur le tarif de 15 pour 100 alors en force, lorsque ce tarif est maintenant considérablement augmenté.

Je demanderai à chaque honorable député dans cette Chambre si le même argument ne s'applique pas aux plus grandes provinces du Canada tout aussi bien qu'aux plus petites ? Ne reçoivent-elles pas toutes un subside semblable : 80 centins par tête ? Les petites provinces n'ont-elles pas les mêmes sources de revenu local qu'ont les grandes provinces ? Je ne puis pas du tout voir qu'il y ait une différence entre les provinces d'Ontario et de Québec et les plus petites provinces, au sujet de l'augmentation du subside. Elles sont toutes exactement sur le même pied vis-à-vis du Canada, parce que, si le revenu perçu de ces provinces a été plus considérable, on a aussi dépensé beaucoup plus pour l'avantage de toutes. Il espère que si la province de Québec reçoit une augmentation de subside, les plus petites provinces en recevront une aussi. Sans doute, nous nous y attendons tous. Si une augmentation du subside est accordée aux plus grandes provinces, il n'y a pas de doute que toutes les provinces seront traitées avec une égale justice.

Il a aussi dit, dans son discours, que les manufactures de coton étaient la seule industrie qui avait bénéficié de la politique nationale. Il l'a affirmé, mais il ne l'a pas prouvé. Il n'y a rien dans son discours qui prouve que la manufacture du coton est la seule industrie qui ait été avantagée par la politique nationale.

Il a fait quelques observations au sujet du commerce de bois, et sur les droits additionnels que ceux qui exploitent

cette industrie sont obligés de payer sur le bois qu'ils emploient, mais il n'a pas tenté de prouver que ces droits additionnels avaient, de quelque manière que ce soit, influé sur la dépression que subit actuellement cette industrie. Je crois, M. l'Orateur, qu'en disant que le tarif protecteur met de l'argent dans le trésor sans protéger les manufactures—comme il l'a fait à la fin de son discours—il a dit quelque chose qui, dans mon opinion, n'était pas très judicieux, et qui n'était pas vrai. Une politique de protection pure et simple ne produit pas de revenus ; pour produire des revenus, il faut un tarif de revenu et non un tarif protecteur, quoique bien entendu vous pouvez combiner les deux.

Voyons le tarif des Etats-Unis. N'est-il pas bien connu que le tarif des Etats-Unis est une étonnante combinaison de ces deux principes, et que tout en produisant un revenu énorme, il renferme aussi un grand principe de protection ? Il est bien connu que du moment où un tarif commence à protéger une industrie ou un article quelconque, il cesse de produire un revenu. Et, M. l'Orateur, si le tarif du Canada produit aujourd'hui un montant de revenus aussi considérable que celui des quelques dernières années, cela n'est pas dû à ce qu'il est un tarif protecteur. Cet argent aurait pu être prélevé sans qu'il y eût dans le tarif le moindre élément de protection, ou vous auriez pu avoir un tarif protecteur qui n'aurait produit aucun revenu.

Supposons que vous eussiez désiré un tarif protecteur pur et simple, il aurait suffi d'imposer des droits assez élevés pour empêcher complètement l'entrée des marchandises.

J'aurai peut-être l'occasion de revenir sur la question de l'émigration aux Etats-Unis ; mais comme l'honorable député de Digby a déclaré qu'il croit que les chiffres fournis sur l'émigration des habitants de la Nouvelle-Ecosse aux Etats-Unis sont exacts, je désire faire quelques observations sur ce point. Je voudrais lui demander s'il croit que les officiers déduisent du nombre de ceux qui entrent aux Etats-Unis, le nombre de ceux qui en reviennent. Je ne le crois pas. J'ai d'autres bonnes raisons pour faire cette affirmation, qu'en a l'honorable député pour la sienne. Je ne crois pas que les rapports sur l'émigration de la Nouvelle-Ecosse aux Etats-Unis soient du tout exacts. L'honorable député a adopté un moyen bien étrange de prouver son assertion. Il a dit que la proportion de ceux qui quittaient la Nouvelle-Ecosse était la même que celle de l'Ontario, et que cela prouvait que les rapports pour Ontario étaient exacts. Je prétends que cela ne prouve pas l'exactitude des rapports pour Ontario, mais que cela prouve l'inexactitude des rapports pour la Nouvelle-Ecosse. Je puis tout autant avoir raison que l'honorable député. Il a dit, en terminant son discours, qu'il ne voyait aucune raison pour le parti libéral de décrier le pays. C'est une autre observation très sage ; elle est un peu comme celle qu'il a faite en commençant. N'est-ce pas là ce que les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre ont cherché à faire comprendre à son parti durant les quatre ou cinq dernières années ? Mais puisque l'honorable député s'en charge maintenant, nous pouvons espérer qu'ils le comprendront.

L'honorable député d'Eggin (M. Casey) a demandé pourquoi nous devrions déduire l'excédant en calculant le montant des taxes qui pèsent sur le pays. Je crois que la raison en est bien simple, vraiment. L'excédant des revenus du pays est dépensé en Canada, en travaux publics ; il est dépensé en travaux imputables sur le capital ; ce n'est, en quelque sorte, rien autre chose qu'un prêt que le peuple du Canada fait au compte de son capital, et c'est de l'argent qui peut être remboursé quand le gouvernement le jugera à propos. Il est bien possible que le gouvernement ait un excédant considérable durant deux ou trois ans ; il peut survenir ensuite des déficits, et il est parfaitement juste de balancer les deux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ecoutez ! écoutez !

M. STAIRS : Je crois que l'honorable député a énoncé lui-même cette politique, lorsqu'il était ministre des finances.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Non.

M. STAIRS : Et je crois qu'elle est juste. Dans mon opinion, le gouvernement a parfaitement le droit de prétendre que les dépenses imputables sur le capital ne sont pas une taxe, parce qu'elles peuvent être remboursées quand il leur plaira.

Je désire faire une ou deux observations sur la question générale de la Confédération et sur l'effet du tarif protecteur dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que je puis en parler, parce que l'on ne pourra pas dire qu'en parlant favorablement de la Confédération, je cherche à appuyer une cause dont j'étais un ardent partisan à l'origine. J'aimerais à indiquer quelques-uns des avantages qui n'auraient pu être obtenus sans la confédération.

Nous avons beaucoup entendu parler de la sentence arbitrale sur les pêcheries durant les dernières années dans la Nouvelle-Ecosse et les provinces maritimes. Nous avons entendu dire par les organes de l'opposition et par les membres de l'opposition dans la Nouvelle-Ecosse, et probablement dans les autres provinces maritimes, que si ce n'eût été de la confédération, les provinces auraient elles-mêmes dépensé l'argent accordé par cette sentence. Je maintiens même que si elles avaient eu à faire l'emploi de cet argent, il n'aurait pas été dépensé d'une manière aussi avantageuse pour les pêcheurs que pouvait le faire le gouvernement fédéral.

Mais je crois que l'on peut en tirer un autre argument en faveur de la Confédération, et c'est celui-ci : Aurait-il été possible, vu la position isolée de la Nouvelle-Ecosse en 1867, de faire insérer dans le traité de Washington la clause d'en est résultée la sentence arbitrale sur les pêcheries, et ces provinces auraient-elles eu à faire valoir un intérêt assez considérable pour faire valoir cette sentence ?

Je crois que l'on peut raisonnablement prétendre que si ces provinces étaient restées dans la position isolée qu'elles occupaient en 1867, éloignées comme elles l'étaient, il n'aurait pas été possible d'obtenir la sentence arbitrale sur les pêcheries. Conséquemment, quant à cela au moins, les provinces maritimes ont bénéficié de la Confédération, et c'est un des rapports sous lesquels la Confédération a donné un avantage réel à toutes les provinces maritimes du Canada.

En outre, quant à quelques arguments avancés contre la confédération, dans la Nouvelle-Ecosse, durant les dernières années, j'aimerais à faire remarquer qu'il y a un grand nombre d'industries manufacturières en opération dans la Nouvelle-Ecosse, et qui ne seraient pas si la province était demeurée indépendante. Je vais en mentionner quelques-unes. En premier lieu, il y a un bon nombre de forges dans la Nouvelle-Ecosse; il y a les grandes forges de Londonderry, et bien que l'on ait dit qu'elles ne sont pas prospères dans le moment, on ne prétend pas que c'est à raison d'aucune défectuosité dans le tarif ou d'aucune condition de la Nouvelle-Ecosse ou du Canada qui fait qu'il est impossible de manufacturer le fer avec profit. L'embarras provient simplement de la mauvaise administration au début de l'entreprise; des centaines, des milliers, et même des millions de piastres ont été englouties dans cette industrie à son début, et une grande partie de cet argent est encore improductif; mais l'on croit fermement que cette industrie va se relever et progresser sous l'influence du tarif. Sans la confédération, je suis bien certain que cette grande industrie n'aurait pas été établie dans la Nouvelle-Ecosse.

Des manufactures de fer et d'acier ont été établies dans le voisinage de New-Glasgow; un capital de \$200,000 à \$300,000 a été investi dans ces industries, et lorsqu'elles seront en pleine opération, elles emploieront de 260 à 300 hommes. Il y a les verreries, qui n'auraient pas pu être établies sans la confédération, parce que le marché de la Nouvelle-Ecosse

M. STAIRS.

était trop restreint pour engager aucune grande industrie à s'y établir. Il me suffira maintenant de mentionner les manufactures de coton qui peuvent exister depuis la confédération, les raffineries, la prospérité croissante de nos mines, et, en fait, toutes les industries de la province.

M. l'Orateur, nous avons entendu mettre à la charge de la Confédération un grand nombre de maux de la Nouvelle-Ecosse. La plupart de ces maux sont réellement dus à l'abrogation du traité de réciprocité. C'était une matière très importante qui ne pouvait être contrebalancée d'aucune autre manière que par la confédération des provinces et l'adoption de la politique nationale qui a été définitivement établie par la Confédération.

Les ventes de charbon de la Nouvelle-Ecosse n'ont-elles pas augmenté d'environ 600,000 tonnes qu'elles étaient en 1878, à 1,200,000 en 1883? Je n'ai pas les chiffres, mais de mémoire, je dis que ces quantités sont à peu près exactes. Les ventes ont augmenté non-seulement dans la province elle-même, à raison de l'effet stimulant qu'a eu la politique nationale sur les industries manufacturières, mais aussi dans la province de Québec, et, éventuellement, dans l'Ontario, où il y aura une très grande quantité de ventes de charbon. Si la Nouvelle-Ecosse avait continué à demeurer isolée et à former une province indépendante, après l'abrogation du traité de réciprocité, et si la politique nationale n'avait pas été mise en force en 1879, je n'ai aucun doute que les ventes de charbon de la Nouvelle-Ecosse seraient aujourd'hui bien peu au-dessus de ce qu'elles étaient en 1874, si elles l'étaient du tout.

Afin de répondre à quelques remarques tombées de la bouche des honorables députés de l'autre côté de la Chambre, j'ai pris la peine de préparer quelques statistiques pour établir une comparaison entre l'augmentation de la Nouvelle-Ecosse et l'augmentation de la population dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre. La condition de ces deux pays est beaucoup semblable, leur sol est à peu près le même, et elles sont, dans une grande proportion, engagées dans les mêmes occupations. La seule différence est, que dans quelques-uns des Etats de la Nouvelle-Angleterre, il y a de grands intérêts manufacturiers, et ce sont ces Etats qui démontrent un avantage sur la Nouvelle-Ecosse. Voici l'augmentation des six Etats de la Nouvelle-Angleterre, durant les différentes décades qui se sont écoulées de 1840 à 1890, et de la Nouvelle-Ecosse durant les décades de 1839 à 1881.

	1870 à 1880.	1860 à 1870.	1850 à 1860.	1840 à 1850.
Maine.....	3.5	-0.2	7.7	10.2
Vermont.....	0.5	4.9	0.3	7.5
Massachusetts.....	22.3	18.3	23.7	34.8
New-Hampshire.....	9.0	-2.3	2.5	21.7
Rhode-Island.....	27.2	24.4	18.3	35.5
Connecticut.....	15.8	16.8	24.0	19.6
Moyenne totale.....	14.8	11.4	14.9	22.0

Augmentation de 1840 à 1881, ou 40 ans, 79 pour cent

	1871 à 1881.	1861 à 1871.	1851 à 1861.	1839 à 1851.
Nouvelle-Ecosse.....	13.6	17.2	19.82	63.0

Augmentation de 1839 à 1881, ou 42 ans, 160 pour 100.

Nous voyons, M. l'Orateur, d'après ces chiffres, que dans trois des Etats de la Nouvelle-Angleterre, l'augmentation a été moins considérable que dans la Nouvelle-Ecosse, durant les périodes correspondantes, et que dans trois autres de ces Etats, l'augmentation a été plus forte. Je trouve que l'augmentation moyenne dans les six Etats de la Nouvelle-Angleterre, de 1840 à 1850, a été de 22 pour 100, tandis qu'elle était de 60 dans la Nouvelle-Ecosse, de 1849 à 1850. De 1850 à 1860, elle était de 14.9, et de 19.8, de 1851 à 1861, dans la Nouvelle-Ecosse. De 1860 à 1870, elle était de 11.4, et de 17.2 dans la Nouvelle-Ecosse, durant la période correspondante. De 1870 à 1880, elle était de 14.8, et de 13.6 dans la Nouvelle-Ecosse, ou seulement 1 pour 100 de moins dans la Nouvelle-Ecosse que dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, durant la dernière décade.

Ces chiffres démontrent, je crois, que les affaires dans la Nouvelle-Ecosse, ont dû être, en somme, dans une condition très prospère. Ils démontrent que cette province, malgré sa position, étant de toutes les provinces de la Puissance celle qui se trouve le plus dans l'est, et dans la partie la plus à l'est de l'Amérique du Nord, et sujette à cette forte disposition à s'étendre vers l'ouest qui a caractérisé non-seulement la Puissance, mais les Etats-Unis, l'Europe, et toutes les parties du monde, figure aussi avantageusement que les Etats de la Nouvelle-Angleterre, et je crois que c'est une chose dont nous avons juste droit d'être fiers.

En terminant, je désire faire remarquer que les Etats de la Nouvelle-Angleterre où l'augmentation a été plus considérable que dans la Nouvelle-Ecosse, sont ceux-là même qui ont tiré le plus grand avantage d'une politique de protection.

M. ARMSTRONG : Avant que la Chambre se forme en comité pour considérer ces résolutions, je désire faire deux ou trois observations. Il m'est venu à l'idée, pendant la discussion sur cette question cette année, et pendant une discussion semblable l'année dernière, que si un étranger avait été dans la galerie, et avait entendu les discours, surtout ceux de l'autre côté de la Chambre, il en serait venu à la conclusion que le grand peuple canadien est presque exclusivement composé de manufacturiers; que nous avons ici et là quelques mineurs; quelques-uns dans l'industrie du bois; quelques pêcheurs; de temps en temps, un ou deux cultivateurs; quelques hommes de profession, et de temps à autres, un pauvre ouvrier. Autant que je puis voir, on semble s'efforcer de prouver que l'industrie manufacturière du pays est la plus grande industrie, la seule grande source de revenus, la plus grande source de richesse du pays.

Maintenant, afin de placer cette question sur son véritable terrain, permettez-moi de faire une comparaison entre nos différentes sources d'exportations,—car c'est là, je le prétends, la véritable manière de nous en former une juste idée—et voyons ce que cette comparaison établit.

Pendant l'année dernière, nous avons exporté des produits de mines pour \$3,106,830; des pêcheries, \$8,856,920; des produits des forêts, \$26,648,441; des produits agricoles, c'est-à-dire des animaux et de leurs produits, des céréales et autres produits agricoles, \$50,680,437; pendant que des produits manufacturés nous n'avons exporté que pour \$1,114,421.

Non-seulement cela, M. l'Orateur, mais on nous a fait entendre que la somme de ces produits manufacturés a considérablement augmenté de façon à ce que non-seulement nous pouvions subvenir aux besoins de notre population, mais de façon à grossir considérablement le revenu et la richesse de la nation. Permettez-moi de comparer l'exportation des produits manufacturés, en 1878, l'année qui a précédé l'inauguration de la politique nationale, et celle qui s'est faite en l'année 1883 qui vient de se terminer. En 1878, avant que nous eussions la politique nationale, et alors que l'on supposait que notre industrie manufacturière était en langueur et sur le point d'expirer, nous avons exporté \$1,681,759, pendant que l'an dernier, après quatre années de

fonctionnement de la politique nationale, le chiffre en est tombé à \$1,114,421, soit en faveur de 1878 une différence de \$567,338.

C'est là un fait étonnant, mais c'est cependant le résultat naturel de la politique nationale; c'est le résultat prédit par ceux qui se sont opposés à cette politique. La chose, c'est que du moment qu'une nation introduit la protection pour ses manufactures ou ses autres industries, elle ferme à ses produits fabriqués tous les marchés du monde. Le fait est que, lorsqu'on introduit la politique de protection, lorsqu'on protège une industrie, il faut les protéger toutes, afin de leur donner un semblant de justice, et il arrive naturellement que le coût de revient écrase les manufacturiers et les met dans une situation désavantageuse lorsqu'ils font concurrence aux pays moins protégés. Nous voyons ce résultat naturel dans la condition où se trouvent aujourd'hui nos manufactures. Laissez-moi maintenant, M. l'Orateur, appeler l'attention de la Chambre sur la manière dont cette politique de protection affecte les différentes classes de la société.

Pour être juste, une politique de protection devrait traiter toutes les classes également. Si elle ne fait pas cela, si elle favorise une classe aux dépens de l'autre, elle n'est pas juste, et voilà précisément ce que fait notre précieuse politique nationale. Voyons comment elle affecte les autres classes. Quant à ce qui concerne le mineur, elle n'ajoute rien à sa richesse; de fait, elle la diminue; je n'ai pas besoin de vous dire que si vous augmentez le prix de toutes choses, le mineur est obligé d'acheter sans qu'il ait un marché meilleur pour y écouler ses produits, et vous lui avez causé un dommage financier. C'est exactement ce qu'a fait la politique nationale. Non-seulement elle a augmenté le coût de la matière qu'il a à travailler, mais elle a augmenté le prix des habits qu'il porte et de presque toutes les choses dont il a besoin. C'est tellement le cas qu'à la dernière session, le ministre des finances a été obligé d'adopter une politique par laquelle il accordait une dotation à une classe de mineurs dans la province. Il en a été ainsi pour nos pêcheries.

A moins que vous ne puissiez faire quelque chose pour augmenter la quantité ou le prix des produits de son travail, vous faites d'autant tort au pêcheur; et vous lui faites encore plus tort si vous augmentez le prix de tout ce qu'il achète; et c'est exactement ce qu'a fait la politique nationale. Elle produit le même résultat pour le marchand de bois. Il n'y a pas un seul article qui entre dans l'exploitation de l'industrie forestière dont cette politique nationale n'ait augmenté le prix.

Mais on va nous dire que cela a augmenté le prix des produits du marchand de bois. Quelle folie! Où trouver, M. l'Orateur, le marché pour notre grain et pour notre bois? N'est-ce pas dans les Etats-Unis et dans la Grande-Bretagne? Et comment se peut-il que l'imposition de taxes sur tout ce que le marchand de bois a à acheter augmente le prix de ses produits sur ces marchés? Puis, pour ce qui concerne le cultivateur, la même chose se produit. Je sais qu'on vous a dit que la politique nationale allait augmenter les profits du cultivateur en lui assurant un prix plus élevé pour tout ce qu'il a à vendre; mais elle n'a pas eu ce résultat. D'un autre côté elle a augmenté le prix de tout ce qu'il achète. On nous a dit que cela diminuerait les importations dans le pays et bénéficierait au cultivateur, vu que cela lui ouvrirait un marché national.

Mais s'il y a un fait de mieux établi qu'un autre, c'est que chaque fois qu'un pays a un surplus de production à vendre, le prix de ce surplus dans le marché où le pays le prend, fixe le prix de la partie qui reste dans le pays. Voyons la quelle façon la politique nationale a été avantageuse aux cultivateurs par rapport aux importations. En 1878, avant que nous eussions la politique nationale, nous avons importé 3,755,600 boisseaux de blé; en 1883, après une expérience de quatre années de la politique nationale, nos importations de blé se sont montées à 4,954,174 boisseaux.

En 1878, le pays a importé 275,359 boisseaux d'orge, et en 1883, il n'en a importé que 16,465 boisseaux. Nous savons tous que nous exportons une quantité énorme d'orge, de 8,000,000 à 10,000,000 de boisseaux par année. Nous en importons quelques boisseaux. Avant l'inauguration de la politique nationale, nous l'importions en franchise, et lorsqu'on l'importait, c'était ou pour le faire passer à travers le pays, afin de faire de l'argent en le revendant aux Américains, ou pour l'acheter comme orge avariée, et nos cultivateurs en profitaient en vendant leurs propres produits à un prix plus élevé. Pour ce qui est de l'avoine, en 1878, nous en avons importé 766,184 boisseaux, et en 1883, 222,685 boisseaux. C'est un article dont nous faisons généralement une forte importation; mais je sais que l'an dernier la récolte d'avoine a manqué complètement au Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse aussi, je penso; et les cultivateurs ont été obligés d'en importer une assez forte quantité. Y a-t-il quelqu'un pour me dire de quelle façon ces cultivateurs ont profité de ce qu'ils ont eu à payer un impôt de 10 cents par boisseau sur ce qu'ils ont importé. Une autre source de bénéfice pour les cultivateurs du Dominion, a été pendant un temps la production de la laine. En 1878, nous en avons importé 4,608,825 livres. En 1883, l'importation de la laine a atteint la quantité énorme de 9,803,419 livres. En 1878, nous en avons exporté 2,479,484 livres, et en 1883, l'exportation est tombée à 1,375,572. Pour la laine, la politique nationale a positivement été dommageable à nos cultivateurs. De fait, tout le système, pour ce qui concerne la laine, est une sorte de moquerie pour les cultivateurs du Dominion. Qu'a fait le gouvernement sous prétexte de protéger le cultivateur ?

Il a imposé un droit sur les laines écrues, sur les laines dont nous n'avons pas besoin d'importer une seule livre, mais que nous avons besoin d'exporter, et il a admis en franchise la laine qui venait dans le pays faire concurrence à la nôtre; de sorte que les cultivateurs, au lieu d'avoir l'avantage du marché national, trouvent que la concurrence de la laine étrangère a plus que doublé. La vérité, c'est que la politique nationale fait tort à toutes les classes du pays, excepté aux manufacturiers, en élevant le prix de tout ce qu'ils achètent. Permettez-moi maintenant d'appeler votre attention sur une classe de marchandises que les cultivateurs ont à acheter en très grande quantité—les instruments aratoires. La Chambre sait que, l'an dernier, le droit sur les instruments aratoires a été porté de 25 à 35 pour 100. Le but principal que l'on poursuivait était, dit-on, de donner à nos manufacturiers le bénéfice du marché national. Nous trouvons qu'en 1883, nous avons importé 1,528 machines à battre et moissonneuses, dont 134 ont été importées dans l'Ontario, au prix de \$22,443, et 1,093 dans le Manitoba, au coût de \$141,516. De charrues et de bineuses nous avons importé pour \$127,919, dont pour \$12,280 en valeur ont été importées dans l'Ontario, et pour une valeur de \$108,367 dans le Manitoba. L'ensemble de la valeur des instruments aratoires importés durant l'année s'est monté à \$5,819,59. Nous voyons dans quelle énorme proportion cette importation a dépassé celle de l'année précédente. Nous voyons aussi que cette énorme augmentation de la taxe sur les instruments aratoires n'a pas même donné à nos manufacturiers le contrôle de notre propre marché.

En 1878, des faucheuses, des moissonneuses, et des machines à battre pour une valeur de \$63,175; en 1882, le montant s'est élevé à \$131,112; en 1883, à \$581,959. Comment se fait-il qu'avec cet impôt énorme, nos gens aient été forcés d'acheter tous ces instruments sur le marché étranger? L'honorable député de Brant-Sud (M. Paterson), a dit l'autre soir, qu'il y a trois périodes, dans l'histoire de la protection, pour les manufacturiers; la première, c'est quand les manufacturiers ont commencé leurs opérations au moment où le système a été introduit, ont fait de gros profits; la deuxième, c'est quand d'autres, voyant cette prospérité, se sont jetés dans les affaires; et la troisième période, c'est

quand le marché est encombré, quand il n'y a plus de marché. Mais pour l'acheteur, le consommateur, le cultivateur, la grande masse de la population, il n'y a qu'une période, c'est lorsqu'ils achètent un article inférieur à un prix plus élevé.

Mais on nous dit que la concurrence va régler tout cela. Il ne peut rien y avoir de plus fallacieux. Comme l'honorable député de Brant l'a dit, l'autre soir, il y a trois périodes, et la dernière c'est quand le pays devient rempli de produits manufacturés et que le marché est encombré. Dans ce pays-ci, nous sommes un peu plus de 4,000,000 de consommateurs; notre marché est très restreint, et du moment que vous inaugurez une politique de protection, vous fermez les marchés étrangers à nos fabricants, notre marché devient encombré, et quel est le résultat ?

Les honorables messieurs de la droite disent que nous allons avoir des marchandises à bon marché. N'en croyez rien. Voilà justement le temps où s'organisent les combinaisons pour tenir les prix élevés. Les banques qui fournissent l'argent pour faire ces produits doivent rendre ces produits profitables pour le producteur. Elles ne veulent pas qu'on les jette sur le marché, car il en résulterait des pertes et la ruine, non-seulement pour les fabricants, mais pour les banques elles-mêmes. C'est pourquoi elles sont obligées de soutenir les fabricants durant les temps durs, et qu'en résulte-t-il? Il en résulte que les capitaux deviennent craintifs sur le marché monétaire. L'argent qu'on devrait engager dans des opérations avantageuses est tenu dans ces lourds stocks, et les fabricants sont obligés d'arrêter la production jusqu'à ce que les stocks aient baissé considérablement. Voilà le résultat immédiat, et excepté pendant un temps fort court, le consommateur n'en retire jamais de profit. Mais on va nous dire que les articles fabriqués et les instruments aratoires manufacturés se vendent à aussi bon marché aujourd'hui qu'ils étaient avant la protection. En supposant que ce serait vrai, qu'est-ce que cela peut avoir à faire avec la question? Il s'agit simplement de savoir comment ces produits fabriqués que nous sommes forcés d'acheter se compareraient pour le prix avec les produits fabriqués dans les pays du monde qu'il nous serait permis d'acheter si nous n'avions pas ce système protectionniste. Voilà ce que nous avons à considérer.

On nous a dit que c'était le producteur qui allait payer l'impôt sur les produits que nous importons. Il ne peut pas y avoir de plus grand sophisme que cela. La vérité, c'est qu'aucun peuple, aucune nation n'achète de marchandises dont elle n'a pas besoin. Si elle en a besoin et qu'elle les frappe d'impôts, puis si elle les importe, il est clair que c'est le peuple qui va payer les taxes. Qu'arrive-t-il des instruments aratoires? Comme je l'ai dit auparavant, la plus grande partie est allée au Nord-Ouest; et je désire faire remarquer que non-seulement vous êtes tenus de prendre les produits de nos propres fabricants à un prix augmenté, mais il vous faut prendre à ce prix un article inférieur, car du moment que vous protégez un manufacturier, vous détruisez le stimulant qui porte à produire un article excellent. Le fabricant n'a pas de raison d'améliorer ses produits, car il sait que le consommateur est obligé de lui acheter à son prix. Ça été justement le résultat obtenu dans notre pays, et la raison bien simple pour laquelle nous importons ces produits manufacturés des autres pays, c'est que notre population a trouvé que les meilleurs sont aussi ceux qui se vendent à meilleur marché, même si on a à payer l'impôt qui les frappe. S'il y a un monsieur de la droite qui pense qu'il n'en est pas ainsi, qui croit encore à la vieille idée que c'est le producteur qui paie l'impôt, qu'il aille au Nord-Ouest et qu'il s'établisse sur une terre.

Une des premières machines qu'il aura à acheter, c'est une moissonneuse et lieuse combinée, et au lieu de l'acheter de l'agent, qu'il s'adresse à M. McCormick, à Chicago, d'où ces instruments viennent dans le Nord-Ouest; qu'il paie \$200 pour une machine, et quand il arrivera à la douane

établie à la frontière, qu'il paie, à la demande du percepteur, \$70 pour droits de douane, et il pourra assez bien comprendre que c'est le consommateur qui paie le droit.

Puis, pour ce qui est des autres articles, qu'il examine la question du vêtement; qu'un honorable député quelconque entre dans une boutique de nouveautés et qu'il dise au marchand qu'il a l'intention de s'acheter un habillement et qu'il demande ce qu'il va lui recommander; qu'on place devant lui, sur le comptoir, des étoffes écossaises ou canadiennes, et il verra, après avoir examiné la couleur, la qualité et le fini, que l'étoffe canadienne coûte aussi cher que l'étoffe écossaise. Je connais la chose pour avoir moi-même acheté des deux étoffes. Cependant, on nous dit que le tarif n'élève pas le prix des marchandises pour le consommateur. Pour les charnues et d'autres articles, j'ai fait voir qu'on en importe une immense quantité dans le pays, nonobstant notre haut tarif. Pour cela comme pour les autres choses, l'article le meilleur est aussi celui qui se vend le meilleur marché, et notre population commence à le comprendre. Je n'ai jamais été dans le Nord-Ouest, mais je me suis laissé dire par ceux qui y sont allés, que dans tout le pays, presque partout dans les parties centrales de la contrée, on trouve empilées des charnues canadiennes qu'aucun colon ne veut acheter, à moins que ce ne soit un niais; et s'il le fait, il n'est pas longtemps sans être obligé d'acheter l'article fabriqué américain. Dans la partie du pays que j'habite, sur presque toutes les terres, on trouve la charnue *South Bend*, de l'Indiana. Le fait est, comme je l'ai dit, que la même loi prévaut ici: le fabricant canadien n'étant pas stimulé par la concurrence, a produit un article inférieur, dans l'espérance qu'il pourrait contraindre le cultivateur canadien à se servir de sa charnue.

Il y a une autre chose dont je désire dire un mot; c'est que la politique nationale aide au cultivateur, par le prélèvement d'une taxe sur le grain qui vient faire concurrence à ses produits. J'ai fait voir que ce n'avait pas été là l'effet produit. La seule sorte de grain dont l'importation a beaucoup diminué sous l'opération de la politique nationale, c'est le blé-d'inde. Il semble qu'il faut toujours que nous en importions une certaine quantité pour la distillation; mais il y a une autre industrie qui prenait du développement au moment même de l'introduction de la protection; c'était l'alimentation du bétail canadien au moyen du blé-d'inde américain. Beaucoup de cultivateurs canadiens que je connais, et moi-même en cette qualité, nous sommes livrés à cette entreprise. Nous avons trouvé que dans l'hiver de 1878-79, nous pouvions importer le blé-d'inde américain, et mes voisins en ont importé de grandes quantités qu'ils ont donné à manger au bétail. Le bétail a été vendu sur le marché européen; et nous pouvions avoir le grain moulu, rendu chez nous, pour \$1 le cent livres. Nous en faisons du bœuf; nous le donnions aux bestiaux que nous exportions dans le vieux monde et dont la vente nous rapportait des profits; et, qui va dire que cette opération n'a pas enrichi le pays? L'introduction de la politique nationale a anéanti complètement cette industrie. Quand le droit a été imposé sur le blé-d'inde, on a trouvé impossible de faire l'engrais des bestiaux avec profit, et l'an dernier, nous avons eu le malheur, dans l'ouest, de voir détruire notre blé-d'inde par la gelée, et presque tous, nous avons dû acheter plus ou moins de blé-d'inde pour nourrir nos porcs; mais au lieu de l'avoir moulu, à raison de \$1 le cent livres, comme en 1878-79, nous avons eu à payer de \$1.30 à \$1.35 pour du grain non moulu.

À propos de cette question de l'engrais du bétail au moyen du blé-d'inde dans le but d'envoyer les bestiaux hors du pays, permettez-moi de demander ce qui permet au cultivateur de la Grande-Bretagne de payer au moins quatre fois la rente que peut payer pour sa terre un cultivateur américain, en sus des taxes énormes qu'il a à payer. Voici le fait tout simplement, c'est qu'on a eu assez de sagesse pour faire de la Grande-Bretagne le champ d'élevage au moyen des grosses céréales du monde, et le sol, en consé-

quence, a été enrichi au point de permettre au cultivateur de payer trois ou quatre fois la rente que peut payer un cultivateur dans ce pays.

Voyons maintenant pour ce qui est de la façon dont la production affecte les travailleurs; il nous a été dit—je crois que c'est par le très honorable premier ministre dans le discours qu'il a prononcé à Parkill—que si on adoptait la protection, l'ouvrier obtiendrait un bon salaire pour une bonne journée de travail, et qu'il serait constamment employé.

Eh bien! voilà une prophétie qui ne s'est pas accomplie. À un moment donné, alors que tout florissait, alors que les marchés du monde étaient prospères, alors qu'il y avait de l'activité dans les opérations manufacturières, l'ouvrier, il est vrai, a joui d'une prospérité relative.

Mais comment sont les choses depuis la surproduction? Il n'y a qu'un ou deux mois que les meilleurs amis du gouvernement dans la ville de London, ont donné comme raison du délai accordé pour la perception des taxes qui a été remise au printemps prochain, qu'il y avait dans la ville de 1,200 à 1,400 ouvriers sans emploi. Je crois qu'ils ont dit ce qui était vrai, et je suis en état de dire que le nombre en a été augmenté depuis—qu'il y en a plus aujourd'hui qu'auparavant.

Est-ce là un exemple isolé? Il en est ainsi dans toutes les parties du pays où l'on se livre à l'industrie manufacturière. Et qu'est-ce que les ouvriers ont pour vivre aujourd'hui? Ils ne peuvent se rabattre que sur ce qu'ils ont gagné dans le passé, et combien de temps cela va-t-il leur durer? Il va leur falloir se livrer à d'autres occupations, ou s'en aller dans quelque autre pays où trouver à exercer leur état.

Depuis que ce débat est commencé, on a beaucoup parlé de la conduite anti-patriotique de l'opposition, parce qu'elle refusait de faire voir la situation du pays sous un jour plus beau que la réalité, et des orateurs de la droite nous ont dit que c'était notre devoir de faire tout ce que nous pouvions pour maintenir le crédit et la réputation du pays. Je l'admets; mais je doute qu'il convienne à un honnête homme de dire ce qui n'est pas vrai pour vanter le pays. On a dit, et on a dit en confiance: que nous avions la meilleure partie du continent; et l'on a beaucoup trouvé à redire à la conduite du député d'York-Est (M. Mackenzie), parce que, un moment de sa vie, il s'est risqué à se demander si oui ou non nous avions la plus belle moitié du continent; si même la nation qui se trouve de l'autre côté de la frontière n'avait pas une moitié un peu meilleure que la nôtre. Je ne suis pas pour dire à qui appartient la meilleure moitié. Je ne suis pas allé parcourir les deux moitiés du continent de façon à pouvoir déterminer quelle est la meilleure, mais j'ai été frappé du fait que bien que nous soyons entrés à peu près ensemble dans la lice, et que les deux pays aient commencé à être peuplés à peu près dans le même temps, je trouve étrange qu'aujourd'hui, comparés pour la population à nos voisins, nous soyons dans la proportion de un contre onze environ. Comment pouvons-nous expliquer le fait si nous avons la meilleure moitié du continent et si nous avons commencé à peu près dans le même temps? et nous savons que pendant la révolution, nous avons reçu un nombre considérable des meilleurs habitants de ce pays—je parle des Loyalistes de l'Empire-Uni—et cependant, en l'an de grâce 1884, comment se fait-il que nous trouvons que dans ce pays nous n'avons qu'un peu plus de 4,000,000 d'habitants, pendant que dans l'autre pays ils en ont 55,000,000? La chose ne vient pas du gouvernement réformiste. On ne peut pas dire que c'est parce que nos amis de la droite n'ont pas eu l'administration du pays. Si ma mémoire m'est fidèle, ils ont eu l'administration des affaires du pays presque continuellement depuis que nous sommes au pays jusqu'à aujourd'hui.

Il y a eu un temps où la combinaison Baldwin-Lafontaine avait le pouvoir, il y a eu un temps où le cabinet Hincks-Morin avait le pouvoir; mais, depuis 1854, époque

où le très honorable premier ministre qui contrôle aujourd'hui le gouvernement, est entré dans l'administration, il y a trente ans, jusqu'à aujourd'hui, excepté pour une courte période de deux ans, alors que le gouvernement Macdonald, — Sicotte était au pouvoir, et les cinq années que le gouvernement de M. Mackenzie est resté en office, pendant ces trente années, avec ces courts interrègnes, les honorables messieurs ont eu le contrôle des affaires du pays. J'aimerais à savoir comment ils concilient ce fait avec la situation des affaires du pays.

Avant de terminer, M. l'Orateur, je veux dire que c'est ma ferme conviction qu'il est impossible, si ce n'est dans des cas tout à fait exceptionnels et pour un temps très court, à aucune nation d'en taxer une autre. Quand cette politique a été inaugurée, on nous a dit que nous allions taxer la population des Etats-Unis. Eh bien ! M. l'Orateur, celui qui dispose avec sagesse de tous les événements a établi une loi qui rend tout à fait impossible — si ce n'est, comme je l'ai dit, dans des cas tout à fait exceptionnels et pour des périodes très courtes — le fait qu'une nation peut en taxer une autre. Supposez-vous qu'à la fin de la grande guerre qui a eu lieu de l'autre côté de la frontière, si les Américains avaient pu taxer la population du Canada, ils ne l'auraient pas forcée à payer la plus forte partie de leur dette ? La vérité, c'est que les lois du commerce sont aussi inexorables que les lois de la morale ou celles de la physique, et une de ces lois veut que nous ne puissions pas taxer la population d'un autre pays ; que la nation qui impose ces taxes est celle qui doit les payer. Je crois que tôt ou tard le monde s'éveillera à la connaissance de ces faits ; je pense que déjà il s'éveille. Nous voyons de l'autre côté de la frontière une agitation pour obtenir un tarif de revenu et pour réduire les impôts énormes ; et il ne s'écoulera pas longtemps avant que cette agitation atteigne d'autres pays. Il se peut que nous ne vivions pas assez longtemps pour voir la chose ; mais je crois que le temps n'est pas éloigné où seront abattues toutes les barrières, où il sera permis à chacun de faire du mieux qu'il pourra pour acheter au meilleur marché et vendre au plus haut prix.

Nous savons que tant que nous aurons une politique d'entraves, une politique maladroite pour prélever un revenu des impôts douaniers ; tant que nous maintiendrons tout le long de la ligne frontière une armée d'officiers de douane, à un coût énorme ; tant que nous garderons cette politique qui a pour but d'aveugler les gens, lorsqu'on prétend leur faire croire qu'ils ne sont pas taxés, alors que nous vidons leurs goussets par la perception des impôts douaniers ; tant que nous continuerons, comme nous le faisons, ce système, il nous faudra imposer des taxes énormes afin, non-seulement de défrayer les dépenses du gouvernement, mais afin de maintenir cette armée considérable d'officiers de la douane dans chaque ville et chaque cité du Dominion. Je pense qu'il n'est pas éloigné le temps où le peuple sera plus sage, où il adoptera une politique plus sensée. Il se peut que ce ne soit pas de notre temps, mais je pense que la chose arrivera quand les dépenses du gouvernement seront payées à même l'argent reçu directement du peuple par le percepteur de l'impôt ; et non-seulement cela, mais je crois que l'impôt sera exigé du peuple d'une façon équitable, qu'un homme n'aura à payer de taxes que proportionnellement à la valeur de la propriété qu'il possède et du revenu qu'il a. La taxe sera perçue de telle façon que le pauvre, le travailleur, n'aura pas à payer presque autant que le riche et l'homme indépendant, comme il est tenu de le faire sous l'opération de notre système actuel. Il se peut qu'il s'écoule un long temps avant que ce système soit inauguré, mais cela viendra. Je n'ai pas perdu espérance en l'humanité ; je n'ai pas perdu ma foi dans la Providence, et je crois qu'il n'est pas éloigné le temps où l'on obtiendra ces résultats, le temps où le monde sera devenu assez sage pour se débarrasser de l'encombrant et dispendieux système qui spolie le pauvre, et qu'il adoptera une politique fiscale plus sage.

M. ARMSTRONG.

M. TAYLOR : Pendant environ deux ou trois heures, cette après-midi, nous avons entendu l'honorable député d'Elgin-Est (M. Casey), qui s'est efforcé de démontrer que les cultivateurs du Canada ne sont pas satisfaits de la politique nationale. Nous avons aussi écouté l'honorable député de Middlesex (M. Armstrong), qui a tenté d'établir que la politique nationale n'est pas acceptable pour les cultivateurs de ce pays. Adressons-nous aux cultivateurs de ce pays et voyons ce qu'ils vont dire au sujet de la politique nationale. Allons dans les divisions électorales représentées par ces honorables messieurs. Nous allons interroger M. John Cluras, cultivateur et juge de paix à Dorchester-Sud, dans le comté d'Elgin, et voir ce qu'il va répondre à cette question : " Est-ce que l'imposition d'un droit sur le blé-d'inde a été avantageux aux cultivateurs du pays ? " Et voici sa réponse :

Que l'effet est bon sur toutes les sortes de grosses céréales : l'avoine, le seigle, le blé-d'inde, les pois, l'orge. Ces céréales produisent toutes aujourd'hui des prix plus élevés.

En réponse à la question à lui posée pour savoir si le prix des instruments aratoires a augmenté, il dit :

Je pense que le coût n'en a pas été augmenté. Il y a augmentation de manufactures, ce qui produit une concurrence pour les moissonneuses, les faucheuses, les semeuses, les machines à battre, les charrues, et enfin tous les instruments.

Et entrant dans des explications, il dit :

Prenant tout en considération, depuis que le tarif protecteur a été mis en opération, depuis l'inauguration de la politique nationale, je pense que cela a fait du bien à tout le Dominion du Canada.

Voilà le témoignage rendu par un monsieur qui, je n'en doute pas, est un chaud partisan du député d'Elgin-Ouest, vu le fait que ces questions ont été adressées par les députés de ces comtés aux principaux hommes de leurs divisions, à qui des réponses ont été demandées. Nous trouvons de plus que M. Cline, reeve de Dorchester-Sud, comté d'Elgin, répond à la même question comme suit :

Le prix de l'avoine a considérablement été amélioré ; le seigle est resté à peu près comme auparavant ; le blé-d'inde et l'orge ont augmenté de prix d'une façon très appréciable ; les pois n'ont pas poussé, à cause des punaises.

Je suppose que les punaises dans ce pays sont les mêmes que celles que nous trouvons dans cette section, un petit insecte qui fait un trou dans le pois ; et je présume qu'il y en a d'autres que les punaises.

Sir JOHN A. MACDONALD : Des charlatans.

M. TAYLOR : Puis, en réponse à la question au sujet du coût des instruments aratoires, il dit :

Le coût des instruments aratoires est à peu près le même, mais ils sont de meilleure qualité ; les moissonneuses, les faucheuses, etc.

Puis, en réponse à une autre question, il dit :

Il y aurait eu des centaines d'hommes chassés du Canada à la recherche d'ouvrage n'eût été le tarif ; bien plus, il a eu pour effet de ramener les Canadiens des Etats-Unis, et de faire venir aussi un grand nombre d'Américains.

Puis, voici M. Wesley Bunting, cultivateur de Strathroy, comté de Middlesex, et en réponse à la première question, il dit, lorsqu'on a parlé de faire disparaître le droit sur le blé-d'inde :

Non, car ce serait faire du Canada un marché de sacrifice.

Cela a haussé le prix des pois de 80 cents à \$1.12 le boisseau ; l'avoine a aussi haussé le prix, de 25 à 40 cents le boisseau.

Il n'est pas avantageux de cultiver le seigle ni le blé-d'inde, vu que cette région est plutôt propre à la culture du blé.

Le résultat a été une hausse dans le prix du blé, qui a été porté de 90 cents à \$1.28 ; nous ne récoltons pas de blé du printemps.

J'en pourrais citer beaucoup d'autres à cet effet.

Un honorable DÉPUTÉ : Lisez quelque chose au sujet de l'opinion contraire.

M. TAYLOR : Je suppose que ce sont-là tous des partisans de l'honorable monsieur qui vient de parler. Le raisonnement fait par ces honorables messieurs tend à prouver

que la politique nationale a fait tort aux prix du grain dans le pays. L'honorable député d'Elgin-Ouest a dit que ce n'était avantageux ni pour le blé, ni pour l'orge, ni pour l'avoine, ni pour aucun des produits de la ferme dans le pays.

Je ne suis pas surpris de voir que les honorables messieurs de la gauche essaient de détourner l'attention de la cause réelle du dommage causé à une partie des céréales récoltées dans le pays. Je parle surtout de l'orge. L'orge est le grain qui fournit la principale exportation de produits agricoles du Canada. L'honorable préopinant a dit que nous avons exporté de 8,000,000 à 10,000,000 boisseaux d'orge; c'est assez exact pour ce qui est de ces chiffres. Je suis de ceux qui croient à la loi de la cause et de l'effet; c'est-à-dire que si vous voyez un certain effet produit, vous pouvez indiquer la cause.

On ne peut accuser la politique nationale d'avoir eu de mauvais résultats sur le prix de l'orge; mais nous pouvons découvrir qu'elle est la cause de ce fait. Je déclare sans crainte d'être contredit avec succès par les honorables messieurs de la gauche, que s'il y a eu quelque chose qui ait produit un mauvais effet sur le prix de l'orge, ça été la conduite du gouvernement d'Ontario. Avant 1882, l'association des brasseurs et des malteurs des Etats-Unis, qui dispose de pouvoirs aussi considérables que ceux de n'importe quelle association qui existe de l'autre côté de la frontière, avait l'habitude d'envoyer des agents parcourir les différents Etats et visiter les principaux ports d'exportation du Canada, pour savoir quelles étaient les perspectives de la moisson d'orge. Après avoir visité tous les marchés à grain et avoir examiné tout le pays en général, ils retournaient aux Etats-Unis et comparaient les notes, et du résultat de leur visite dépendait jusqu'à un certain point le prix de l'orge pour la saison. En 1882, le gouvernement paternel d'Ontario a dit à l'association des brasseurs et des malteurs: Il est inutile que vous veniez ici; nous allons vous fournir tous les renseignements à l'aide de notre bureau de statistique. Et que disait ce bureau? Dans le rapport de mai 1882, il annonçait qu'il y avait 848,617 acres ensemencés d'orge, et que la récolte probable, à raison de 28 boisseaux l'acre, serait de 23,545,059; mais en novembre, juste au moment du déplacement de la récolte, le bureau a dit que la récolte probable serait de 24,284,407 boisseaux dans l'Ontario. Quel a été l'effet produit par la transmission de ce rapport aux brasseurs et aux malteurs des Etats-Unis? Ils ont dit: Le Canada a 24,000,000 de boisseaux d'orge; il lui en faut environ 6,000,000 pour son propre usage et il lui en restera 18,000,000 qui devront venir ici; c'est le double de ce qu'il a jamais expédié auparavant. Nous allons attendre la récolte et nous l'achèterons quand elle arrivera à Oswego et à d'autres ports de ce côté-ci. Tel a été l'effet pour les brasseurs et les malteurs américains. Je faisais alors ce genre d'affaires et j'ai expédié de l'orge à Oswego. Les brasseurs ne se pressaient pas d'acheter, vu ce qu'ils considéraient comme le rapport confidentiel du gouvernement d'Ontario. Qu'est-il advenu de la récolte? La quantité reçue aux Etats-Unis, sur laquelle le droit était payé et qui venait de tous les ports de la Confédération, sous forme d'orge ou de malt, était de 11,094,740 boisseaux. Nous avons fait de la drèche au Canada pour l'usage des brasseries, avec environ 1,000,000 de boisseaux.

D'après le bureau de la statistique d'Ontario, il nous en faut 1,500,000 boisseaux pour l'ensemencement. J'ai estimé ce qu'il en faut pour l'engrais, et je pense que mon estimation est libérale, car tous les cultivateurs savent qu'on ne donne que fort peu d'orge pour l'engrais, vu que le cultivateur conserve son grain de semence et vend la balance. Je mets cependant 2,500,000 boisseaux comme quantité de grain servant à l'engrais. Ces quantités donnent un ensemble de 16,094,470 boisseaux, faisant un déficit de 8,189,937 boisseaux, si on fait la comparaison sur la quantité rapportée par le bureau de la statistique d'Ontario. Après avoir fait cela en 1882, on

imaginerait que dans l'intérêt des cultivateurs d'Ontario et dans l'intérêt de la province en général, le bureau aurait agi avec plus de justice en 1883. Dans son rapport de mai 1883 on a dit que la récolte atteindrait le chiffre de 20,613,496 boisseaux; mais dans leur rapport de novembre ils ont annoncé que la récolte produirait 18,620,360, soit une moyenne de 24,170 de l'acre.

Les Américains disaient: le Canada va avoir 18,000,000 de boisseaux; déduisez-en la quantité qui sera requise par le Dominion, et il y aura une exportation de 12,000,000. Et je suis prêt à dire que lorsque les rapports seront publiés le 1er juin, on verra que le Dominion n'aura pas exporté 6,000,000 de boisseaux, alors qu'il devait en exporter 12,000,000. Quel est l'effet sur le marché américain? Les acheteurs disent qu'ils en auront plus que l'an dernier; ils attendent jusqu'à ce qu'il arrive, puis ils achètent à bas prix. Ce que le gouvernement d'Ontario a fait, je crois, de propos délibéré, a été fait dans le but de déprécier les valeurs sur le marché à l'orge et de porter les gens à croire que la politique nationale fonctionnait de façon à nuire aux producteurs d'orge. Je sais le principal argument dont on s'est servi dans l'élection de Lennox, c'est que la politique nationale avait nui au commerce de l'orge.

Je ne vois pas la raison pourquoi ces chiffres auraient été publiés par le gouvernement d'Ontario, si ce n'est que l'on ait eu l'intention de nuire à la politique nationale, et en faisant cela, on a nui aux cultivateurs d'Ontario ainsi qu'au pays en général.

M. IRVINE: Je dois dire en commençant que je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat. Je n'ai pas pris de note, ou consulté aucun livre bleu; mais en ma qualité d'homme pratique et laborieux, sinon habitué à donner à mon langage une forme très élégante, je demanderai la permission de soumettre quelques observations sur ce qui a déjà été dit.

Un fait très remarquable pour moi, c'est que l'on puisse prouver toutes espèces de choses au moyen de la "politique nationale."

Les honorables chefs de la droite ont entrepris de prouver que cette "politique nationale" augmentera les exportations et les importations, sera un avantage pour les manufacturiers, les artisans, les ouvriers, les cultivateurs, enfin pour tout le monde dans le pays. J'ai été très étonné de ce que d'honorables députés essayaient de faire croire que la "politique nationale," par-dessus tout, avait été avantageuse au cultivateur.

Ceux qui nous ont fait cette déclaration, sont des avocats, des hommes de profession libérale, qui comprennent le mieux, sans doute, les affaires du cultivateur. Ce que nous a lu l'honorable monsieur, qui m'a précédé, m'a surtout surpris. Après avoir entendu cette lecture, je me suis demandé si l'homme qui la faisait, était sain d'esprit ou non. Dans cette Chambre, où on est censé être renseigné, tout honorable député qui prétendra qu'un droit protecteur peut nous être avantageux, même quand nous avons un surplus à exporter, est victime d'une imagination trop féconde. Je ne puis comprendre comment cela peut se faire.

Cet honorable député a pu lire une lettre reçue du Canada, une lettre lui annonçant que les prix des avoines avaient été élevés de 27 à 40 centins. Si le droit protecteur a pu produire, une fois, ce résultat, il a certainement perdu, depuis, sa vertu, parce que je puis dire que nous obtenons, aujourd'hui, de l'avoine pour 27 centins le minot, dans le Nouveau-Brunswick, où je réside, et j'ai raison de croire, bien que je n'en sois pas sûr, que c'est à peu près le prix qui est demandé dans Ontario. L'année dernière, on obtenait 50 centins le boisseau, et je voudrais savoir pourquoi la politique nationale pouvait, l'année dernière, tenir aussi élevé le prix de l'avoine, et le tenir aussi bas aujourd'hui? Assurément, ce doit être une merveilleuse politique, si le ministre a trouvé un moyen d'avoir une année des prix élevés, pour

quoi ne maintient-il pas une autre année la même hausse ? Il devrait ne pas s'arrêter et remonter la machine de façon à la faire marcher aussi bien dans un temps que dans l'autre. J'ai reçu, cette année, plusieurs lettres de cultivateurs, qui me disent que les avoines sont baissées de 50 à 27 centins, et qui me supplient de voir le ministre des finances pour lui demander de tâcher d'imprimer à sa politique nationale un petit tour de roue, afin de faire remonter le prix de l'avoine à son ancien chiffre.

Mais jusqu'à quel point cette politique favorise-t-elle cette espèce de produit, lorsque nous en exportons 4,000,000 de boisseaux, dont la plus grande partie aux Etats-Unis, c'est ce que, de ma vie, je ne pourrai concevoir. Je me souviens que l'année dernière, l'honorable député de Northumberland, N.-B. (M. Mitchell) exposait à la Chambre combien cette politique surchargeait les commerçants de bois, taxait lourdement leurs haches, leurs chaînes, leur avoine, etc. Un autre député, le représentant de Gloucester, qui est, lui-même, engagé dans le commerce de bois, lui répondit que la politique nationale n'opprimait pas le commerce de bois, et qu'elle n'avait pas imposé sur le lard une taxe plus élevée qu'auparavant. Alors, l'honorable député d'Essex (M. Wigle) se leva et dit : "Voyez combien le cultivateur bénéficie du droit imposé sur le lard." Ainsi, cette étonnante politique a profité au cultivateur en imposant un droit sur le lard ; puis elle a profité au commerçant de bois en ne taxant pas le même lard, et, cependant, l'honorable député de Northumberland est d'avis qu'elle surcharge et pressure le commerce de bois. Je puis ajouter que les cultivateurs, dans ma province, vendent leur foin \$5 la tonne. Je ne sais pas si l'on doit en blâmer la politique nationale ; mais le prix est très bas, et il serait désirable que l'honorable ministre ajustât sa politique de façon à augmenter aussi le prix de cet article.

Tout le monde sait très bien comment cette "politique" traite les cultivateurs, lorsqu'il s'agit de leur laine. Nous savons tous que nous employons de la laine étrangère dans nos manufactures, et que cette politique, au lieu d'être une bénédiction pour les cultivateurs de ce pays, est—j'allais dire une malédiction, mais peut être cette expression serait considérée comme trop forte.

Je désire que les honorables députés de la droite, s'ils veulent exalter les bienfaits de la "politique nationale," s'adressent à d'autres qu'aux cultivateurs. Nous voulons bien vivre sous le régime d'une taxation oppressive et supporter notre part du fardeau. Nous voulons avoir la paix et aider à construire le chemin de fer du Pacifique ; nous sommes disposés à assister les fabricants du pays ; mais nous ne voulons pas être ennuyés d'entendre dire continuellement que cette "politique" fait pour nous quelque chose, lorsque au contraire, elle nous surcharge de taxes dont nous aimerions à nous voir débarrassés.

M. MOFFAT : L'honorable monsieur ne nous a pas fait connaître d'autres opinions de cultivateurs que la sienne propre ; mais je lirai celle d'un monsieur qui demeure dans le comté voisin du sien, le comté d'York. Il s'exprime comme suit :

Je crois que ce ne serait pas conforme aux intérêts des cultivateurs d'admettre en franchise aucun produit du sol, parce que ce serait tendre à faire baisser le prix de leurs produits similaires. La politique nationale a pour effet de tenir l'avoine à un prix plus élevé, vu que les maîtres de chantiers ne se servent pas autant qu'auparavant de moulée. Je suis en état d'être bien renseigné sur les questions soulevées sur ce sujet, et l'on se renseigne en comparant les prix d'aujourd'hui avec ceux d'auparavant. Je suis engagé, depuis dix ans, dans les affaires comme marchand.

Cette opinion, je crois, est une réponse suffisante au témoignage de l'honorable député.

L'honorable député de Middlesex (M. Armstrong) est évidemment un homme de patience. Il est prêt à attendre une autre génération pour jouir de temps meilleurs. L'honorable député de Digby (M. Vail) nous parlait d'une chose

M. IRVINE

qu'il connaît évidemment peu, quand il a dit que "la politique nationale" avait opéré contre le commerce de bois. Nous savons que le prix du bois de service est peu élevé et qu'il est ainsi depuis quelque temps ; mais quelle on est la cause ? La cause est l'esprit de spéculation à outrance ; c'est le fait d'hommes qui se lancent dans des affaires qu'ils ne peuvent diriger. Voilà la grande cause de la dépression du commerce du bois. Mais je crois que nous sommes à la veille d'une réaction, et que l'aspect des affaires est maintenant plus encourageant qu'il ne l'a été depuis plusieurs années.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.

(En comité)

Sur la résolution 1, page (653),

M. BOWELL : Je propose que l'item : "Fibre végétale" pour les fins manufacturières, soit biffé. Cet article se trouvera ainsi sur la liste exempte de droits.

La motion est adoptée.

Sur la résolution 2,

2. Qu'il est expédient de prescrire que les articles suivants seront soumis aux tarifs de droit et paieront les dits tarifs de droits placés en regard de chacun d'eux respectivement, à dater de la passation de cette résolution, savoir :—

1. Acide acétique, vingt-cinq centins par gallon impérial..... 25 cts. p. g. l.

M. BOWELL : L'acide acétique est maintenant soumis à un droit de 20 centins par gallon. Il est proposé de l'élever à 25 centins pour la raison qu'il est importé d'abord dans toute sa force, et qu'il est ensuite dilué et converti en vinaigre d'une force modérée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Proposez-vous de traiter séparément l'acide acétique importé simplement pour les fins manufacturières ?

M. BOWELL : Non ; nous les traitons tous de la même manière. Il nous serait difficile de faire une distinction, comme l'honorable monsieur le verra.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je voulais simplement savoir si l'on avait considéré comment l'item affecterait cette classe particulière de manufacturiers qui emploient l'acide acétique.

M. BOWELL : La question a été considérée de diverses manières. L'une a été d'accepter le vinaigre n° 6 comme étalon ; mais on a trouvé que cela nécessiterait l'achat d'un nombre considérable d'instruments et obligerait les officiers de douane, par tout le pays, de posséder une grande instruction, à moins que l'article à vérifier fût transféré à l'épreuve des officiers du revenu de l'intérieur, et que l'on restreignît les ports dans lesquels il pût être importé, ce qui serait très désavantageux aux importateurs. On a cru qu'il valait mieux augmenter le droit sur l'article, quel que fût le but de son importation.

2. Capelines, chapeaux en paille d'Italie, non finis, vingt pour cent *ad valorem* 20 p. 100.

M. BOWELL : Le droit sur cet article, dont les chapeaux en paille d'Italie sont formés, était de 25 pour 100. On le réduit maintenant à 20 pour 100, ce qui donne une protection de 5 pour-100 au chapelier.

3. Cellulose, moulée et façonnée pour manches de couteaux et fourchettes, non perforés, ni autrement ouvrés, dix pour cent *ad valorem* 10 p. 100.

M. BOWELL : Ceci est une réduction, cet article payant maintenant 20 pour 100.

4. Tapis, paillassons et nattes de chanvre, 52 pour 100 *ad valorem* 25 pour 100.

M. BOWELL : Ce changement ne concerne que l'administration de la douane. Les nattes de chanvre ont été

importées et entrées sous le nom de "jute," lequel paie 25 pour 100, et nous proposons que ces deux articles paie le même droit.

M. VAIL: Ceci s'applique-t-il à toutes espèces de tapis ?

M. BOWELL: Pas du tout. Seulement aux paillasons et nattes de chanvre. Les tapis de laine paient un droit bien plus élevé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il est très possible que les importateurs soulèvent une question sur la ponctuation.

M. BOWELL: J'attirerai l'attention du greffier en loi, afin qu'il se mette en garde contre cette erreur de détail. On verra, cependant, que l'item se lit comme suit: "Tapis, paillasons et nattes de chanvre."

5. Jeannettes et coutils, lorsque importés par des corsetiers, pour être employés dans leurs fabriques, 20 pour 100 *ad valorem*. 20 pour 100.

M. BOWELL: Ceci est une réduction. Dans le tarif actuel, ces articles sont compris dans la liste des articles de 27½ pour 100. On ne juge pas à propos de conserver ce droit élevé, quand les articles, sont importés pour les fabriques de corsets. C'est une réduction de 7½ pour 100.

M. BLAKE: Le public en général est obligé de payer 27½ pour 100, tandis que les importateurs, dans cette branche de commerce, ne paie que 20 pour 100.

M. BOWELL: Oui.

M. BLAKE: L'honorable ministre sait qu'à diverses occasions il s'est vu obligé de modifier son tarif sur une classe d'articles dans laquelle l'importateur payait un droit particulier, selon la destination de son importation, et le public un autre droit. Il est arrivé que des importations se sont faites sous le déguisement d'une destination particulière; tandis qu'elles étaient destinées à la consommation générale, l'honorable ministre a découvert que ces importations s'étaient considérablement accrues. Ce système d'avoir deux tarifs de droits sur le même article a beaucoup d'inconvénients. Quel montant l'honorable ministre espère-t-il retirer de cette réduction ?

M. BOWELL: Cela dépendra de la quantité de corsets fabriqués dans le pays. Je comprends entièrement l'objection faite par l'honorable monsieur. Je sais qu'il vaudrait mieux n'avoir qu'un seul tarif de droit et qu'il serait désirable de prévenir ces abus; mais il est impossible de passer une loi qui puisse prévenir les fausses entrées. L'unique objet de ce changement est de permettre aux fabricants de corsets de ce pays de lutter avec les fabricants étrangers.

6. Cotons imprimés ou teints, non spécifiés ailleurs, vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*..... 27½ p. 100

M. BOWELL: Les jeannettes et coutils et les cotons imprimés ou teints sont tous, à présent, dans la liste de 27½ pour 100. Nous les avons divisés, laissant dans cette liste les cotons imprimés, ou teints, que l'on va manufacturer à Magog, et nous avons mis un droit de 20 pour 100 sur les jeannettes et coutils, lorsque importés pour la fabrication de corsets.

7. Coton de 42 pouces de largeur et au-dessus, lorsqu'importé par des fabricants de toile cirée, pour être employé dans leurs fabriques, quinze pour cent *ad valorem*..... 15 p. 100

M. BLAKE: Dans quel autre but cet article est-il importé ?

M. BOWELL: Pour divers autres objets. Des marchandises de cette largeur ne sont pas fabriquées dans ce pays.

M. BLAKE: Pourquoi seraient-elles importées en payant un droit moins élevé, si on ne les fabrique pas dans ce pays ? La production domestique n'est pas invoquée ici. Pourquoi bifèrait-on les deux tarifs ?

M. BOWELL: Pour les fins du revenu. Vous devez considérer deux côtés en ajustant un tarif.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre pourrait-il nous dire combien l'on va importer de cet article particulier, sur lequel il propose de modifier le tarif ?

M. BOWELL: Très peu de cet article a été importé, et le montant de l'importation dépendra du succès de la nouvelle fabrique que l'on va mettre en opération, je pense, dans la cité de Kingston. Les directeurs de cette nouvelle entreprise ont représenté au gouvernement, qu'afin de les placer dans une meilleure position, le droit sur le coton de 42 pouces de largeur, lorsque importé par des fabricants de toile cirée, devrait être abaissé, de façon à leur permettre de continuer leur exploitation. C'est pour cette raison que ce changement a été fait.

M. BLAKE: Quel est le droit équivalent *ad valorem* des présents droits spécifique et *ad valorem* ?

M. BOWELL: J'en prends note et répondrai à l'honorable monsieur lors du concours,

8. Chaîne de coton, n° 60 et plus fine, 15 pour 100 *ad valorem*..... 15 p. 100

M. BOWELL: C'est pour l'encouragement des fabricants de bonneterie. On ne fabrique pas dans le pays de chaîne de coton plus fine que le n° 60.

9. Faïence et poterie, décorée, imprimée ou spongieuse, et toute faïence et poterie non spécifiée ailleurs, trente pour cent *ad valorem* 30 p. 100

M. BOWELL: Ceci n'est pas un changement dans le tarif; la modification n'est que dans la rédaction. On a discuté à Montréal sur la question de savoir si certaines espèces de faïence et de poterie étaient taxées à 20 ou 30 pour 100. Le département des douanes classait ces marchandises dans la liste des articles ordinaires marqués "CC" (couleur crème), et les importateurs prétendaient le contraire.

Ils ont payé les droits sous protêt, et ont poursuivi le gouvernement pour se faire rembourser de la différence entre 20 et 30. La cour a décidé que l'interprétation du gouvernement était exacte, et pour prévenir d'autres difficultés, à l'avenir, nous proposons aujourd'hui de changer la rédaction du tarif, de façon à le rendre conforme à la décision de la cour et à l'intention du parlement.

M. BLAKE: Je désire exprimer quelques mots au sujet de l'opération du tarif sur ces marchandises. J'ai plus d'une fois attiré l'attention de l'honorable ministre sur le mauvais effet du tarif concernant les faïences d'un prix moins élevé, effet produit par l'imposition d'un droit sur les colis et d'un autre droit sur les marchandises elles-mêmes.

Je pense, appuyé sur plusieurs raisons, que ce droit soulève des objections. D'abord, parce que le droit est d'un chiffre moins élevé *ad valorem* sur la plus haute classe de porcelaine que sur la poterie de dernière qualité. La classe de marchandises dont se servent les plus riches, est admise en payant un droit moins élevé *ad valorem* que la faïence commune à l'usage des pauvres, et l'objection est encore plus grande, si vous considérez les inconvénients qui découlent de la nature de cette dernière classe de marchandises. La faïence commune est à très bas prix sur le marché d'où elle vient; mais elle est très volumineuse, et le coût de l'emballage et du fret forme une grande proportion de son prix de revient. Or, comme le coût de l'emballage et du fret est le même, dans tous les cas, il est moindre en proportion pour les faïences de plus haut prix que pour ces faïences de prix moins élevé.

L'effet pratique du tarif est, par conséquent, d'ajouter un droit très élevé sur cette faïence commune et d'augmenter considérablement son prix de revient lorsqu'elle est rendue ici. Autant, que je puis comprendre, les seules fabriques de

poteries dans ce pays sont celles de Saint-Jean, dont le produit brut est d'environ \$70,000 à \$80,000 par année, tandis que la valeur de notre importation de faïence, granit blanc, ou de cette classe "C. C." (couleur crème), comme l'appelle l'honorable ministre, s'est élevée, en 1882, pour la consommation, à \$388,000; puis, à \$129,000 pour l'importation de porcelaine; puis, à \$423,000 pour l'importation, en 1883, de la poterie en granit blanc de la classe "C. C."; puis, de \$175,000 pour l'importation des porcelaines.

L'inconvénient de ce système d'imposition sur les colis ressort clairement en considérant les effets ressentis par les importateurs et par les consommateurs, qui en paient la façon. Un baril contenant en moyenne pour une valeur de \$3 de cette poterie commune, coûte 35 centins sur le marché où il est fabriqué. Le droit imposé sur ce baril est de 10½ centins. De sorte que le consommateur paie 45½ centins pour ce baril, en sus de son contenu. Puis, il le vend 12½ centins, après le déballage, ce qui lui inflige une perte de 32½ centins sur ce baril seulement. La même chose arrive pour les boîtes d'emballage. Quant aux paniers et boucauts, leur coût, sur le marché d'où ils viennent, est d'environ 17s. sterling, ou \$4.12½. Le droit imposé sur ces colis est de \$1.37½. D'où il suit que le prix de revient du panier ou du boucaut est de \$5.50, tandis qu'il est vendu \$1, après le déballage. Le résultat, c'est que l'imposition du droit sur ces colis, que je crois être exceptionnelle, parce que les autres marchandises emballées, généralement, ne sont pas chargées d'un droit spécifique sur les colis.

M. BOWELL: Oh! oui.

M. BLAKE: Non; pas sur les colis.

M. BOWELL: A moins que le colis forme partie de la valeur de l'article qu'il contient.

M. BLAKE: Le fait est que cette classe de marchandises est presque la seule sur laquelle un droit soit imposé sur les colis.

M. FARROW: Le sel est aussi taxé.

M. BLAKE: Il peut y en avoir d'autres. Je n'ai pas dit toutes les classes de marchandises, mais presque toutes les classes. Dans la république voisine, le droit sur les colis a été en grande partie supprimé. Je soumettrai maintenant trois ou quatre exemples de l'effet véritable produit par le droit imposé, et d'autres exemples au sujet de marchandises de la même espèce.

J'ai sous les yeux une facture de l'année dernière contenant onze paniers de vaisselle en granit blanc, coûtant £72 6s. 5d. Les colis de ces marchandises, qui sont d'une classe de peu de valeur, coûtent £9 7s., ou une addition de 13 pour 100 sur le contenu. Le droit imposé est de £24 9s. 6d., et bien qu'il soit nominale de 30 pour 100 sur l'article, l'importateur se trouve à payer réellement 33 pour 100, la différence étant payée par le colis. Le voiturage coûte £5 8s. 9d., le fret £9 18s. 3d., le quaiage 8s. 8d., ce qui forme 22 pour 100 sur la valeur de l'article importé, et si l'on ajoute le charroyage et la casse, soit 11s. et £2 12s. 6d., nous atteignons un total de £53 15s. 6d., ou 74 pour 100 de la valeur de l'article, rendu à Montréal. Je soumetts ces faits au comité, parce que je veux montrer par des exemples la somme considérable qui est ajoutée au prix de la marchandise sur le marché où elle est produite, en sus du droit imposé, par suite de la nature de la marchandise, de sa fragilité et de son volume encombrant. Je veux montrer combien le consommateur de ce pays est obligé de payer en sus de ce qui est payé pour le même article dans le pays où il est produit; qu'une somme additionnelle de pas moins de 74 pour 100 est payée à Montréal, en sus du droit et des autres frais secondaires. Or, je ne crois pas que le droit que l'on venille imposer soit protecteur.

Je désire convaincre le comité que ce droit, vu les circonstances dans lesquelles se trouve le fabricant, est énorme au

M. BLAKE.

point de vue protecteur. Si l'on ne veut en faire qu'un simple tarif de revenu, il devrait être moins élevé, parce que l'article qui le paie, par sa nature et autres circonstances, coûte, indépendamment du droit, beaucoup plus qu'il ne devrait aux consommateurs de ce pays.

Si vous me le permettez, je comparerai, maintenant, les frais qui pèsent sur les fabriques de Saint-Jean, tels qu'ils m'ont été exposés, prenant en considération un nombre égal de paniers de vaisselle et le fret. Le fret et le colis, de Saint-Jean à Montréal, est de \$3.25 par panier, ce qui forme \$35.75 pour onze paniers. Le voiturage est de \$2.75, soit, un total de \$38.50, ce qui constitue £7 14s., contre £50 3s. 8d. pour l'importation d'Angleterre; c'est-à-dire que £7 14s. représentent les frais à payer pour le transport de marchandise des fabriques de Saint-Jean à Montréal, y compris l'emballage, le fret et le voiturage, tandis que la marchandise de même espèce et le droit à payer pour l'importateur d'Angleterre, équivalent à £50 3s. 8d., ce qui fait une différence, ou un bénéfice de £42 10s., soit, 60 pour 100 sur les £72 6s. 5d., coût de l'article. De sorte qu'au point de vue protecteur, il est donné un avantage de pas moins de 60 pour 100 au fabricant canadien, par suite du bon marché comparatif du bois, dans ce pays, et le bon marché comparatif de l'emballage qui s'en suit aussi, par suite de l'exemption du fret et du droit à payer lorsque le même article est importé. Je ne pense pas que l'on trouve que cet avantage de 60 pour 100 compense ses inconvénients, ou qu'il soit exorbitant; mais je crois avoir établi qu'au point de vue protecteur, le droit est, sans nécessité, trop élevé, tandis qu'au point de vue du revenu, ce n'est pas un article qui devrait être si fortement taxé, parce que, comme je l'ai dit, c'est une taxe injuste dans ses effets, et parce que, si l'on ajoute les autres frais inhérents à l'importation, c'est une somme énorme payée en sus du prix payé dans le pays d'où il vient. Une autre facture que j'ai sous les yeux, me montre des faïences en granit blanc (de meilleure qualité), qui coûtent £145 18s. 8d., et les colis, £22 19s., ou 15 pour 100 sur les marchandises. Il y est chargé £30 19s. 4d. pour frais de l'intérieur et le fret, ou 21 pour 100. Le droit payé est de £51 7s., soit 34 pour 100 sur les marchandises, par suite du droit imposé sur le colis.

Le charroyage est porté à £1 7s.; la casse à £7 5s. 11d.; le quaiage, à £1 5s., de sorte que nous avons un total de £110 3s. 3d., c'est-à-dire, 80 pour 100 à payer à Montréal en sus du prix payé dans le pays d'où viennent ces marchandises.

J'ai sous les yeux une autre facture de vingt-cinq paniers de vaisselle en granit blanc (troisième qualité). La facture est de £96 2s. 1d., et les autres montants sont comme suit: colis, £21 5s., ou 22 pour 100; coût du transport par mer et à l'intérieur, £23 18s. 8d., ou 24 pour 100; quaiage, £1 1s.; casse, £4 16s. 1d.; droit, £35 3s. 1d., ou 37 pour 100, faisant un total de £36 3s. 10d., ou 90 pour 100 en sus du montant de la facture, et cela pour une marchandise de dernière classe.

Il en est de même d'une autre facture que je possède pour des faïences en granit blanc, de troisième qualité, dont se sert la classe ouvrière. Sa composition est comme suit: montant de la facture, £218 6s. 2d., colis, £41 14s. 10d., ou 19 pour 100; transport sur mer et à l'intérieur, £23 6s. 8d. et £42 6s., ou 30 pour 100; droit, £76 2s., plus de 34 pour 100; prix du fret et charroyage jusqu'à Toronto—c'est un envoi à Toronto—£13 2s. 6d., faisant un total de £196 12s., ou une avance de 90 pour 100 en sus du prix payé sur le marché d'où vient la marchandise.

J'ai dit que non-seulement cette classe de marchandises, dont se servent les plus pauvres de la population, est énorme; mais aussi que le droit imposé affecte très inégalement les consommateurs, parce qu'il y a sur cette classe de marchandises un tarif de droit moins élevé sur les colis; puis, il y a le coût de l'emballage et du transport, et le

résultat, c'est que la personne qui est assez riche achète sa porcelaine, au lieu de la commune poterie achetée par le pauvre.

Je vais démontrer cette proposition par deux exemples de factures de porcelaine.

Le premier est une facture de £111 3s. 6d., et les autres montants sont comme suit : colis, £5 7s. 6d., ou moins de 5 pour 100 ; les frais payés à l'intérieur, £4 7s. 4d. et le transport £6 14s. 5d., soit, un total de £111 1s. 9d., ou environ 10 pour 100 de la valeur des marchandises ; charroyage, 7s. ; droit, £29 2s. 6d., ce qui est moins de 26½ pour 100 de la valeur des marchandises ; casse, £5 11s. 2d., ce qui est pour les riches, une avance d'environ 46 pour 100, contre 80 à 90 pour 100 que les pauvres ont à payer sur les marchandises de qualité inférieure.

Maintenant, voici une facture d'un boucaut de porcelaine d'une qualité comparativement inférieure pour l'usage de la classe agricole. En voici les montants : facture, £24, 4s. 6d. ; colis, £1 5s., ou 5 pour 100 ; frais de l'intérieur, 19s. 8d. ; fret, 18s. 4d., ou 7½ pour 100 ; la casse, £1 4s. 3d. ; quaiage, 1s. 6d. ; soit un total de £4 8s. 9d. ; droit £6 7s. 5d. ; ou 26½ pour 100. Les frais réunis se montent à £10 16s. 2d., ce qui constitue une avance de moins de 45 pour 100 en sus du prix coûtant dans le pays d'où vient la marchandise. Tels sont les véritables effets de ce droit, et il est clair que sur la valeur des marchandises, vous taxez celles dont se servent les plus pauvres de la population, et cette taxe est de 33 à 37 pour 100, disons 35 pour 100, tandis que la porcelaine, achetée par les plus riches, porte une taxe de 26½ pour 100. Or, cette différence se voit pour une classe de marchandises sur laquelle les frais d'importations sont inégaux, ce qui fait que le pauvre qui achète l'article de qualité inférieure et coûtant moins cher, est taxé plus que le riche, tant le prix du colis et le prix du fret sont disproportionnés quant à la valeur respective des marchandises de qualités supérieure et inférieure.

Le résultat, c'est que le prix de revient, quand le droit et les faux frais y sont ajoutés, est de cent pour cent sur la valeur de la faïence, tant sur les articles de qualité inférieure que sur les articles de qualité supérieure, ou 90 pour 100 dans un cas, et 45, ou 46 pour 100 dans l'autre. Il me semble que le droit sur cette classe de marchandises exige une révision, qu'il devrait être moins élevé, et qu'un droit de 20 pour 100, au lieu de 30 pour 100, ou bien l'omission du droit sur les colis et l'imposition d'un droit de 25 pour 100, seraient beaucoup plus conformes à l'opinion générale.

Je ne fais pas, bien entendu, une suggestion, parce qu'il ne serait pas raisonnable de ma part de proposer au comité de la Chambre le renversement de la politique douanière du gouvernement sur certains articles d'importation, que cette politique soit considérée au point de vue du revenu ou au point de vue de la protection. Telle n'est pas mon intention. Je m'efforce seulement de vous montrer que ce droit, en particulier, imposé comme il est, sur les marchandises et les colis à la fois, est exorbitant et oppressif, au point de vue des deux principes de ce tarif.

Je m'efforce de montrer qu'un droit qui donne un avantage d'à peu près 60 pour 100 au manufacturier canadien, par suite du droit et des autres frais d'importation pour l'emballage et le fret, dont j'ai parlé, est trop élevé au point de vue de la protection.

Or, un droit, qui ajoute au prix coûtant de la marchandise une somme aussi énorme, et augmente à ce point le prix que doit payer le consommateur du pays, est, tout bien considéré, trop élevé pour les fins du revenu. Un droit qui pèse si inégalement sur le riche et le pauvre, imposé sur les marchandises de qualité supérieure et de qualité inférieure, est un droit imparfait, qui a besoin d'être changé.

M. BOWELL : Le cas dont il s'agit n'est pas aussi mauvais que le prétend l'honorable chef de l'opposition. D'abord,

il s'objecte au droit de 25 pour 100 sur la porcelaine et de 30 pour 100 sur la faïence "C.C." (couleur crème), ou la poterie commune, qui est fabriquée dans ce pays. Les principes du tarif s'appliquent à cet article particulier comme à tous les autres d'un caractère semblable. La porcelaine n'est pas fabriquée dans le pays, ni ne le sera jamais probablement. C'est pourquoi on l'admet pour les fins du revenu avec un droit moins élevé que la faïence qui est fabriquée ici depuis nombre d'années. C'est la seule raison, et elle est bonne, au point de vue de la protection, et aussi pour ce qui regarde le but que nous avons, qui est le soutien d'un certain nombre de manufactures établies et en voie de progrès dans la ville de Saint-Jean, dans la province de Québec. J'ai compris que l'honorable chef de l'opposition ne trouvait qu'une ou deux manufactures dans cette ville.

M. BLAKE : Non ; j'ai dit : excepté les manufactures dans cette ville.

M. BOWELL : C'est une industrie très importante établie dans cette partie de la province, et il y a là certainement, à l'heure qu'il est, six ou sept manufactures de divers genres, soumises à ce tarif, et qui fabriquent les meilleures faïences, c'est-à-dire, la vaisselle en pierre, ou vaisselle forte, faite avec du silex, jusqu'à la poterie commune de Rockingham. Toute réduction du tarif, à présent, vu le fait que l'on importe des autres pays presque toute la matière dont se compose cette poterie commune, aurait pour résultat la clôture de ces établissements. Le silex est importé d'Angleterre et de France, et le bois qu'a mentionné l'honorable monsieur, et qu'il nous dit être à très bon marché dans notre pays et très cher en Angleterre, n'est pas une matière dont on se sert dans ces manufactures.

M. BLAKE : Je n'ai pas parlé du bois destiné aux colis.

M. BOWELL : Alors, j'ai mal compris l'honorable monsieur. Mais si vous considérez le fait que presque tous les articles qui entrent dans la composition de cette faïence, vous comprendrez que les manufacturiers ne jouissent pas d'une protection aussi grande que l'indiquent les chiffres que vient d'énoncer l'honorable chef de l'opposition.

La question des colis n'est pas nouvelle. Lorsque l'honorable chef de l'opposition était membre du gouvernement de ce pays, ni lui ni le ministre des finances de son temps ne jugèrent à propos de modifier le tarif de droit qui fut imposé sur les colis. Ce tarif est dans nos statuts depuis l'origine de la Confédération, ou à peu près.

L'honorable chef de l'opposition n'est pas exact en disant qu'il s'applique à cet article en particulier. Les colis sont imposés séparément, dans tous les cas, excepté lorsque le colis fait partie du contenu. Si l'honorable monsieur consulte la loi du tarif, il trouvera qu'il y a une très petite différence entre les dispositions de la clause qui se rapporte au présent cas, et la règle suivie depuis dix ou quinze ans. Que le principe d'imposer un droit sur les colis soit équitable ou non, l'opportunité de le mettre en question ne devrait exister que lorsque la discussion s'engage sur la loi concernant le tarif.

Mais l'honorable chef de l'opposition a oublié de dire, quand il a prétendu que la faïence commune était vendue au consommateur de ce pays à un prix bien plus élevé que dans le pays où elle est fabriquée, que les colis sont aussi fabriqués à l'étranger, et que le tarif du droit imposé sur ces colis n'est pas basé sur leur valeur ici, mais sur leur valeur à l'étranger, où ils sont fabriqués et vendus.

De sorte que, si une personne, en Angleterre, achète de la faïence à Staffordshire, ou en quelques autres endroits où se fabrique cet article, et si ses colis sont expédiés dans une autre partie du royaume, cet acheteur doit payer comme si la faïence était expédiée dans ce pays, moins, comme de raison, le droit. D'où il suit que cet acheteur, à moins qu'il se procure la marchandise directement de la fabrique, se trouve dans la même position que l'acheteur ici s'il ajoute le droit et la différence entre le fret sur les marchandises

expédiées de Staffordshire dans toute autre partie du Royaume-Uni et celui sur les marchandises expédiées de Staffordshire au Canada.

Je ne suppose pas que les honorables membres de la gauche aient l'intention de faire disparaître les distances; je ne suppose pas, non plus, qu'ils puissent, par un tarif ou par des moyens quelconques, réduire la valeur de l'article, particulièrement sous ce rapport. Nous avons jugé à propos de faire disparaître autant que possible le droit imposé sur presque tous les articles dont on se sert pour fabriquer cette espèce d'article; et malgré ce fait, malgré le droit élevé de 30 pour 100 et le montant ajouté par le prélèvement du droit sur l'emballage, comme en tout autre cas, puisque celui-ci n'est pas une exception, il n'y a pas plus de protection que celle que demande cette industrie, si nous désirons la conserver dans le pays. Si nous comparons les prix auxquels se vend cet article au Canada, nous verrons qu'ils sont aussi bas, même plus bas qu'ils étaient il y a sept ou huit ans. Vous pouvez aller aux poteries de Saint-Jean et y acheter des articles de beaucoup préférables à ceux que vous auriez pu acheter il y a quelques années, et vous pouvez les avoir à tout aussi bon marché, et cela, malgré ce droit. Au moyen de cette protection, au moyen de la politique qui a été suivie, et par le fait que l'on fabrique un article meilleur et moins dispendieux, le consommateur paie cet article moins cher, et cela, en proportion de la supériorité de la marchandise et de la quantité produite dans nos fabriques. Aujourd'hui, les consommateurs ne paient pas ces marchandises plus cher qu'il y a quelques années, lorsqu'il y avait un tarif moins élevé et que la quantité fabriquée dans le pays en était beaucoup moindre.

M. HESSON: Je désire faire une remarque ou deux relativement à cette industrie. Le chef de la gauche, dans ses calculs, a semblé omettre le fait qu'il y avait, sur toute cette catégorie de marchandise importées d'Europe, une réfaction de 15 à 25 pour 100.

M. BLAKE: Non.

M. HESSON: En avez-vous tenu compte?

M. BLAKE: Naturellement.

M. HESSON: L'importation de ces marchandises comprend une certaine quantité d'articles inachevés, d'articles de luxe, qui sont envoyés sur notre marché et qui sont réellement finis à la main. A ma connaissance personnelle, dans un endroit que j'ai visité, il y avait une grande quantité d'articles inachevés que l'on cuisait, que l'on polissait, et auxquels on mettait la dernière main. Ces articles viennent dans le même colis.

M. BLAKE: C'est de la porcelaine?

M. HESSON: On la termine en grande partie ici. On devrait prendre cela en considération, dans les calculs relatifs à l'importation d'articles communs, et ainsi réduire les dépenses jusqu'à un certain point. Si, par là, on procure de l'emploi à nos ouvriers, ce fait devrait aussi être pris en considération. Le prélèvement de droits sur l'emballage a toujours été, à mon sens, un problème difficile à résoudre, et si nous pouvions régler une fois pour toutes cette question, nous agirions dans l'intérêt du pays en général. Je dois dire, néanmoins, que si cela nuisait aux industries établies sous l'opération de la politique nationale, je crois que le vœu général du public serait que le ministre agit de façon à maintenir le droit sur l'emballage.

Si vous examinez la question de l'emballage, vous verrez qu'elle peut comprendre les barils à farine importés de l'étranger, car ces articles sont de fabrique étrangère et font concurrence aux industries de ce pays. Mais, naturellement, c'est une question qui doit être considérée au point de vue des taxes imposées sur le peuple; et le chef de la gauche ne devrait pas faire d'objection, lui qui semble beaucoup favoriser la réduction des taxes, qu'elles affectent ou non les

M. BOWELL.

industries du pays. Il ne semble pas comprendre le fait que le désir du peuple est de protéger nos diverses industries. L'honorable monsieur n'a pas encore compris cela; je suppose que le peuple le lui enseignera bientôt. L'honorable ministre devrait conserver la position qu'il occupe, et cela pour combattre la prétention de l'honorable monsieur qui dit qu'il est à désirer, dans l'intérêt du pays, d'avoir des marchandises à bon marché pendant quelque temps, bien qu'en fin de compte elles puissent devenir chères. Si, aujourd'hui, nous payions un peu plus cher des articles de qualité commune, il arriverait peut-être que dans deux ou trois ans le prix en fût réduit; comme cela s'est fait au sujet des cotonnades, qui d'après certains honorables membres, devaient être beaucoup augmentées, ainsi que les lainages, par la politique nationale. Il peut se faire, je crois, que dans deux ou trois ans, en encourageant un peu nos industries, nous puissions donner de l'emploi à nos compatriotes et acheter en même temps les marchandises à bon marché.

J'espère que l'honorable ministre poursuivra la ligne de conduite qu'il a adoptée, dans les intérêts des industries établies, et qu'il ne prendra pas de moyens qui pourraient les paralyser, peu importe la province de la Confédération où elles seront établies.

M. SCRIVER: Je n'ai pas l'intention de suivre l'honorable membre dans tous ses mouvements; ce qui serait une chose très difficile; et je suppose que nous sommes ici pour discuter la question de la faïence et de la poterie commune. J'ai été un peu surpris d'entendre l'honorable monsieur dire que c'était un article de luxe. D'après ce que j'en sais, c'est un article d'usage et de nécessité ordinaires, et la marchandise particulière dont a parlé l'honorable chef est d'un usage général dans tout le pays. Le ministre des douanes, je crois, se trompe lorsqu'il dit que l'espèce de faïence dont il est question est moins chère aujourd'hui qu'il y a sept ou huit ans. Ce n'est pas là ce que me prouve l'expérience que j'ai acquise. Elle est plus chère et certainement plus chère.

Quant à la question du droit d'emballage, l'honorable ministre n'a pas saisi ce dont il s'agissait, ou du moins, il n'a pas répondu à la position prise par le chef de la gauche, relativement à l'espèce d'emballage employé pour emballer cette faïence commune. Comme l'a dit le chef de la gauche, cet emballage est très dispendieux relativement à son contenu, et pour cette raison, le droit imposé sur ces marchandises devient très élevé. Tout aussi bien que l'honorable ministre, je sais qu'en ce qui concerne le principe de l'imposition du droit, lui et ses collègues n'en sont pas responsables. Ce principe, que je regarde comme très défectueux, a été établi il y a quelque temps. Mais la prétention de l'honorable chef de la gauche—prétention parfaitement raisonnable d'après moi—était que, vu le coût considérable de l'emballage de cette faïence en rapport avec le droit même, l'augmentation du prix de ces articles qui sont d'un usage commun dans ce pays, devient considérable. Rien de ce que le ministre des douanes a dit n'était, d'après moi, une réponse satisfaisante à la prétention émise par le chef de la gauche, que le droit est excessif. Il me semble qu'il donne par là au principe de la protection une portée trop étendue, qui le rend déraisonnable. Si, pour établir une industrie et la rendre prospère, nous devons accorder une protection de 60 ou 70 pour 100, je crois que nous ferions mieux de diriger nos efforts d'un autre côté.

M. ORTON: Bien que je partage les idées générales exprimées par le ministre des douanes, relativement à l'importance qu'il y a de protéger cette industrie en particulier, j'approuve aussi les remarques que le chef de la gauche a faites relativement à l'inconséquence qui semble exister dans le mode d'après lequel ces droits sont imposés, lorsque nous voyons une protection aussi excessive accordée à une branche d'industrie et une protection très insuffisante ac-

cordée à une autre branche. On a mentionné l'article de la farine. Le droit sur la farine est un droit spécifique de 50 centins par baril. Il n'y a pas de droit sur le colis ou baril, et, si nous nous rappelons qu'il faut quatre boisseaux et demi ou quatre boisseaux et trois quarts de blé pour faire un baril de farine, si le tarif est logique, il y aurait un droit d'au moins 65 centins par baril. Si nous examinons ce fait en rapport avec le fait que nos chemins de fer établissent des distinctions en faveur des fabricants de farine Américains, nous verrons, je crois, qu'il serait convenable d'attirer l'attention du ministre des douanes sur le fait que les meuniers de ce pays n'ont pas la protection qu'ils devraient avoir; en outre, je prétends qu'en ce qui concerne cette question, le cultivateur canadien n'a pas la protection qu'il devrait avoir pour son blé. Durant les six mois expirés le 31 décembre, la quantité de farine importée dans ce pays a été de 224,916 barils, et représentent une valeur de \$1,069,000.

M. BLAKE: Je demande l'application de règlement. Nous discutons la question de la faïence, non celle de la farine.

M. ORTON: Je croyais qu'il s'agissait de la question de l'emballage.

M. BLAKE: L'emballage de la faïence.

M. ORTON: Je veux discuter la question des droits imposés sur l'emballage, les droits imposés sur des barils contenant de la farine.

M. BLAKE: Il s'agit, M. le Président, de la question de la faïence à farine.

Sir JOHN A. MACDONALD: En tout cas, c'est une question "farineuse."

M. ORTON: Je n'ai pas le désir que l'on me rappelle à l'ordre; mais si j'ai compris les remarques du chef de la gauche, elles avaient trait, surtout, aux droits imposés sur l'emballage.

M. BLAKE: L'emballage de la faïence.

M. ORTON: Alors, l'honorable monsieur s'était beaucoup écarté de la question pendant la dernière partie de ses remarques.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois que l'honorable monsieur est tout à fait dans l'ordre. La question soumise au comité est certainement celle de l'emballage—les droits sur l'emballage de la faïence—et le raisonnement de la gauche c'est qu'il y a un droit excessif imposé sur cet article, comparativement aux droits imposés sur d'autres articles. Mon honorable ami qui siège derrière moi a suivi la même ligne de raisonnement. Il dit que les droits imposés sur la faïence sont excessifs; puis il les a comparés avec le droit imposé sur les barils dans laquelle la farine est contenue. Il a adopté la même ligne de raisonnement que le chef de la gauche en comparant le droit imposé sur les colis qui contiennent cet article avec les droits imposés sur les colis contenant d'autres articles.

M. ORTON: Je désire faire valoir le même argument que celui apporté par mon honorable ami, et démontrer par le fait qu'aucun droit n'est imposé sur les sacs ou les barils de farine, que le gouvernement ne donne pas franc jeu à l'industrie de la farine et à l'industrie de la production du blé.

Quelques DÉPUTÉS: A la question! à la question!

M. ORTON: Je prétends encore que le chef de la gauche a affirmé, au cours de ses remarques, que le droit imposé sur l'emballage était très injuste pour les consommateurs de faïence peu dispendieuse, et son principal argument avait trait au droit sur les colis. Je réponds à cet argument et je prétends que je ne m'écarte pas du tout de la question lorsque je fais remarquer l'injustice commise par cette lacune.

Tout ce que je veux dire, en terminant, c'est que dans six mois nous avons importé l'immense quantité de 224,000 barils de farine, représentant environ 1,000,000 de minots de blé, et que c'est là une injustice non-seulement pour les fabricants de farine, mais pour les producteurs de blé de ce pays.

M. MITCHELL: Si j'ai agi contrairement aux règlements en cherchant à parler avant ce moment, je le regrette, mais comme l'honorable monsieur a voulu s'asseoir trois ou quatre fois, d'après ce que j'ai cru, et qu'il n'a pas tout à fait réussi, je dois des excuses à la Chambre, car j'étais sous une fausse impression. Je ne suivrai pas l'honorable monsieur dans son argumentation, mais je désire faire allusion à une remarque qu'il a faite, remarque tendant à dire que les cultivateurs ne sont pas suffisamment protégés. Je veux protester contre cette prétention. S'il est une classe qui, plus que toute autre, prospère dans ce pays, c'est la classe des cultivateurs; et comme je viens d'une partie du pays habitée par une population de consommateurs, d'une partie du pays où l'on se livre à l'exploitation du bois et à l'industrie de la pêche, je désire protester contre ce que j'ai supposé être le but des remarques de l'honorable monsieur lorsqu'il a attiré l'attention de la Chambre sur le fait que les cultivateurs n'étaient pas, comme il l'a prétendu, suffisamment protégés. Mon honorable ami, je l'espère, n'a pas voulu dire qu'il désirait qu'un droit fût imposé sur les barils de farine.

M. ORTON: Oui; je désire qu'un droit soit imposé sur tout baril importé dans ce pays.

M. MITCHELL: Alors, je dois dire distinctement en quoi je m'oppose à la proposition émise par mon honorable ami. Il n'y avait qu'un seul motif qui nous portât à imposer un droit sur les céréales que la population de ce pays, surtout les classes pauvres, consomment en si grande quantité. J'admets que c'est une politique que la nécessité nous a imposée; c'est une politique qui a contribué à fonder notre pays, qui nous a empêchés d'être inondés par les produits de l'industrie étrangère. Il était nécessaire d'adopter une politique qui empêchât nos compatriotes d'émigrer et qui protégeât nos industries. Mais il y a des bornes et nous ne devons pas travailler à faire échouer la protection, et je pense que la ligne de conduite suggérée par mon honorable ami ne devrait pas être adoptée, pas plus que tout projet qui augmenterait le droit qui pèse sur le pauvre et l'ouvrier, droit qui, dans mon opinion, n'aurait jamais dû être imposé, et, dans le cas où il serait possible de l'éviter, je n'hésite pas à exprimer cette opinion. Je n'ajouterais rien à ce sujet. La proposition est trop ridicule pour qu'elle vaille la peine d'être réfutée, et, en conséquence, je crois qu'il est inutile de retenir plus longtemps la Chambre sur cette question.

Je vais faire une observation sur une ou deux questions qui m'ont frappé dans ce débat. J'admets entièrement la proposition émise par l'honorable député de Durham-Ouest, relativement aux colis de faïence. Tous ceux auxquels le commerce d'importation de ce pays est familier savent que la valeur de l'emballage dans lesquels est importé cet article commun, n'est pas proportionnée à la valeur de la marchandise importée. Je puis comprendre qu'il y a une certaine espèce de colis qui, une fois importés dans ce pays, peuvent être employés pour quelque autre objet, lorsqu'ils sont vides, de sorte qu'ils ont une valeur intrinsèque presque égale au prix qu'ils ont d'abord coûté. Dans ce cas, on devrait imposer un droit sur les colis. C'est dans ces cas, je crois, que le ministre des douanes devrait exercer sa discrétion en présentant un projet de ce genre au parlement. Mais chacun sait qu'un de ces paniers de faïence, lorsqu'il est vide, n'a comparativement aucune valeur et constitue un embarras pour l'importateur. Sous ce rapport, je pense que le ministre devrait reviser les droits qui sont aujourd'hui soumis à l'examen de la Chambre.

Il y a une autre question sur laquelle je désire attirer l'attention de la Chambre et sur laquelle j'ai attiré son atten-

tion à la dernière session, lorsque le ministre des douanes consolidait et revisait les lois de douanes de ce pays.

En cette circonstance, je me suis efforcé de faire remédier à quelques-uns des vices et à quelques-unes des inconséquences de la législation ; mais je me suis aperçu que l'honorable monsieur restait tout à fait sourd aux recommandations que je faisais. Il avait pris son parti, et lorsqu'il en est ainsi, il est très difficile de le faire revenir sur sa décision, si ce n'est par nécessité ou par obligation. Je lui ai dit que j'avais appris qu'un homme qui faisait un grand commerce de faïence, à Montréal, m'avait appris qu'il y avait certaines espèces de colis, dont on se sert dans son commerce, sur lesquelles il payait un droit et certaines autres espèces sur lesquelles il n'en payait pas. Je lui donnerai aujourd'hui l'exemple que je lui ai donné alors. Je disais que si vous importiez une boîte de becs et de cheminées de lampes, vous devriez payer un droit sur les colis qui contiennent les cheminées des lampes, mais les colis qui contiennent les becs, qui sont de métal, ne sont pas frappés de droits ; et je faisais remarquer que cela étant, l'on faisait une distinction en faveur des marchands de quincaillerie et au détriment des marchands de faïence du pays. Je crois que l'on devrait remédier à cet état de choses. Je vois qu'il nous est inutile de chercher à changer de tarif d'une façon sensible. Je ne veux pas que l'on fasse quoi que ce soit qui nuise à la politique adoptée pour protéger nos industries ; mais je ne veux pas non plus que cette politique manque son but et que nos industries soient trop protégées. Lorsque l'on fait des distinctions au détriment d'une branche de commerce, je désire que ces distinctions disparaissent ; et je crois avoir démontré qu'il existe des distinctions au sujet de ces colis. Je ne désire pas retenir la Chambre, et je ne sais pas si j'aurais parlé si l'honorable député de Wellington-Centre n'avait pas émis l'idée qu'il fallait frapper le pain du pauvre de nouveaux impôts.

M. BLAKE : L'honorable ministre des douanes, en répondant à mes observations, a employé un de ces arguments dont on se sert fréquemment lorsque l'on attaque des droits de ce genre. Il a déclaré qu'aujourd'hui les marchandises étaient moins chères qu'il y a sept ou huit ans. Mon honorable ami le député de Huntingdon (M. Sriver) nie l'exactitude de cette proposition. Je n'ai pas étudié moi-même la question, et je ne puis me prononcer sur le mérite de la chose ; mais je dirai que l'honorable monsieur ne peut pas dire, pour établir sa proposition, que la diminution du prix de ces articles est due à ce tarif.

J'ai donné le chiffre des importations faites en 1882 et 1883—et il y a augmentation—il est d'environ cinq fois aussi considérable que le chiffre des produits du pays. Affirmer, dans ces circonstances, que le tarif a eu le résultat de réduire le prix des marchandises importées, à une époque où chaque centimètre donné par la protection, soit immédiatement, soit d'une manière incidente, est nécessaire pour maintenir l'industrie—c'est-à-dire, que l'on ne peut pas vendre les marchandises meilleur marché et y trouver son compte—affirmer cela, dis-je, me semble absurde. On a ajouté 70 pour 100 au droit imposé sur ces marchandises, et cela a eu le résultat d'en augmenter le prix d'autant, à moins que par quelque moyen que nous ne connaissons pas, l'un puisse appliquer cet étrange principe que plus les droits prélevés augmentent, plus le prix des marchandises anglaises diminue.

Mais l'honorable monsieur dit qu'il n'en est pas ainsi, car le fabricant anglais doit payer une partie des frais. Il dit qu'il doit payer aussi le coût de l'emballage. Il doit payer le coût d'emballage, c'est là la seule différence. D'abord, c'est un emballage d'un genre différent, et en second lieu, il coûte plus cher. Il paie le coût d'un emballage en bois, en Angleterre—un baril, une boîte, un panier ou un bouciant—et ce baril, cette boîte, ou ce panier, vaut plus en Angleterre qu'ici. Dans plusieurs cas, en Angleterre, on le renvoie à

M. MITCHELL

la fabrique, et la perte est seulement causée par les frais du renvoi ; ou, si on ne le renvoie pas en Angleterre, on peut le vendre plus cher, et en conséquence le coût de l'emballage n'est pas aussi élevé pour le consommateur du Canada. Naturellement, si un panier coûte 17s. et que vous payiez \$1.35 de droit, ce qui porte le prix de ce panier à \$5.50 à Montréal, et que l'importateur ne réalise que \$1.00 sur cette importation, cette balance de \$4.50, avec les bénéfices réalisés, doit être supportée par le consommateur canadien. Mais si, d'un autre côté, le marchand de détail anglais, achetant à Staffordshire, peut renvoyer son panier pour le faire remplir, ou qu'il puisse le vendre au prix qu'il a coûté d'abord, ça devient insignifiant. Ici, néanmoins, l'importateur ne réalise même pas le droit qu'il paie, de sorte que les frais de transport et le coût primitif sont, outre le droit, autant de pertes pour le consommateur. On n'a fait aucun effort pour réfuter la proposition qu'on n'a gardé aucun équilibre entre le riche et le pauvre, dans l'imposition du droit, et cela a lieu dans un cas où les nécessités du commerce sont telles qu'elles produiraient un défaut d'équilibre même s'il n'y avait aucun droit ; de sorte qu'une telle inégalité est exagérée au lieu d'être mitigée par la circonstance du tarif.

On n'a rien dit non plus pour réfuter la proposition que j'ai émise, savoir : qu'en ce qui concerne les fins de la protection—eu égard aux avantages que le fabricant canadien possède, puisqu'il peut, dans un pays comme le nôtre, où le bois abonde, épargner les frais de transport sur cet article de nature encombrante, en faisant l'emballage à meilleur marché—en ce qui concerne les fins de la protection, dis-je, l'avantage qu'il retire du droit, des frais de transport et de l'emballage, est si énorme qu'il équivaut à une protection d'environ 60 pour 100 sur la catégorie la moins dispendieuse des marchandises.

Quant à la prétention de l'honorable député de Perth (M. Hesson), qui nous informe que ce sont là des articles de luxe, je dirai que j'ai toujours supposé que c'étaient des articles nécessaires, et j'invite l'honorable monsieur à discuter cette question avec ses électeurs, quelle que soit leur fortune, la prochaine fois qu'il visitera Perth, et à leur demander s'ils ne considèrent pas plutôt comme une nécessité que comme un objet de luxe la faïence dont ils se servent dans leur salon, leur salle à manger et leurs chambres.

L'honorable monsieur dit que nous devons nous porter à d'autres considérations. Cependant, dit-il, il y a une grande quantité de cette faïence importée dans ce pays et que l'on termine réellement ici ; on y met la dernière main et on la peint ; puis, dit-il, le pauvre qui doit supporter cette augmentation énorme apportée au coût de ses marchandises, doit se consoler et se trouver heureux en songeant que les articles dont se sert le riche sont finis au Canada.

M. McLELAN : J'ai rarement entendu un plus fort argument, en cette Chambre ou ailleurs, en faveur de la protection et de l'encouragement que l'on doit à l'industrie en ce pays, que celui apporté par l'honorable monsieur. Il nous a prouvé, par des chiffres, qu'il est impossible que le pauvre de ce pays achète jamais de la faïence à bon marché, à moins qu'elle ne soit fabriquée ici.

M. BLAKE : Point du tout.

M. McLELAN : A moins que nous n'encourageons les fabricants de ce pays jusqu'à ce qu'ils soient maîtres de la situation.

L'honorable monsieur a fait voir, par des chiffres, que le coût de cet article se trouve énormément augmenté par le fait de l'emballage ; que les prix exigés par les fabricants anglais pour l'emballage excèdent de beaucoup ceux qu'ils demandent pour tout autre article expédié dans ce pays. Il a fait voir que le coût du panier est une proportion pour 100 considérable ; que le quaiage, les frais de transport et les remises pour objets cassés, constituant une autre proportion pour 100 considérable, et, réunissant tout cela, il arrive à un

résultat de 60 pour 100 de frais additionnels, en y comprenant le droit. Cet état de choses existera toujours. Vous ne pourrez jamais faire disparaître cette proportion de frais tant que vous importerez ce produit d'Angleterre.

L'honorable monsieur nous a dit : Vous pouvez acheter cet article aux fabriques de Saint-Jean ; ce qui coûte £9 ou £10 sterling, en colis, importé d'Angleterre, ne coûtera que \$2 ou \$3 à Saint-Jean, et les frais de transport et les droits sont comparativement légers, au Canada ; de sorte que si nous voulons de la faïence à bon marché pour le pauvre, il faut qu'elle soit fabriquée dans ce pays. L'honorable monsieur a dit que le ministre des douanes avait déclaré que les fabricants ne pourraient pas vivre si nous réduisions le droit. Nous ne changeons pas le tarif. Tout ceux qui connaissent ce que c'est que la fabrication, savent que, pendant la première ou les deux premières années, les opérations ne sont pas très heureuses.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Depuis combien de temps cette fabrique est-elle établie ?

M. McLELAN : Depuis deux ou trois ans. Si le fabricant peut se maintenir pendant les deux ou trois premières années, il devient graduellement maître de la position et fabrique des produits de moins en moins dispendieux, de sorte qu'en accordant cette protection pendant quelques années, nous aurons, en fin de compte, de la faïence à bon marché pour le pauvre. Il y a douze mois, on a commencé l'exploitation d'une fabrique de coton à Halifax. Un des directeurs m'a dit que lorsque l'on a commencé les opérations, il a fallu payer, pendant les premiers mois, environ 40 centins par livre pour fabriquer une livre de tissu ; mais enfin, ceux qui étaient à la tête de l'entreprise devinrent maîtres de la situation, à tel point, qu'ils peuvent aujourd'hui fabriquer une livre de coton pour 6½ centins. D'après cela, nous pouvons voir que si nous encourageons les fabricants pendant quelque temps, nous aurons la faïence à meilleur marché ; mais si nous ne le faisons pas, il nous faudra toujours payer ces 50 ou 60 pour 100 de droits supplémentaires.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a certainement dix ou douze ans que ces fabriques sont en opération. J'ai vu, il y a certainement huit ou neuf ans, de très bonne faïence aux expositions dans diverses parties du pays ; et quant à la question de temps, nos amis américains ont cherché pendant une centaine d'années à protéger leur industrie du fer, et leur tarif imposé aujourd'hui sur cette industrie est, en moyenne, de 60 à 80 pour 100. De sorte que, s'il faut autant de temps pour mettre ces industries encore dans l'enfance en état de se suffire à elles-mêmes, le pauvre devra attendre encore longtemps avant de pouvoir acheter sa faïence à bon marché. On nous répète constamment qu'il y a des articles qui se vendent meilleur marché. Il en est peut-être ainsi ; peut-être, aussi, que cela n'est pas le cas. Je remarque que l'honorable ministre des finances a évité avec soin d'apporter des faits pour prouver son allégation que les prix sont moins élevés qu'ils ne l'étaient ; l'honorable préopinant n'a pas non plus condescendu à prouver cet énoncé. Mais, M. l'Orateur, quels sont les faits ? Nous savons que les industries de tous les pays ont et doivent avoir pour objet de rendre les marchandises moins chères, par le fait des diverses inventions qui se font de temps à autre.

Le prix des articles fabriqués devrait toujours diminuer, et il diminuerait dans ce pays si ce tarif n'existait pas et si nous n'avions pas la mauvaise administration que nous avons aujourd'hui.

M. HESSON : J'aimerais corriger une erreur commise par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), lorsqu'il a dit que je devrais discuter devant mes électeurs l'opinion que j'avais exprimée en disant que cette faïence importée au Canada est un article de luxe. Or, je considère

qu'une certaine espèce de faïence est nécessaire dans toute maison, et les remarques que j'ai faites n'impliquaient pas que ce fût là un article de luxe ; mais je parlais de cette espèce de faïence importée dans le pays et qui, d'après ce qu'a dit l'honorable monsieur, serait de la faïence commune, inachevée, que l'on terminerait ici en la colorant à la main, et sur laquelle vous pourriez mettre votre écusson—si vous en aviez—et j'ai dit que c'était là un article de luxe. Je n'ai pas parlé de ce que cela coûte au pays.

Mais, après tout cela, je reviens à la question. Quels sont les faits qui s'y rapportent ? L'emballage coûte environ £1 sterling en Angleterre. En moyenne, un colis contient environ 100 douzaines de tasses et de soucoupes. Le droit, sur cet article, serait d'environ \$1.25 ou \$1.50, tout au plus, ce qui ferait environ 1½ centin par douzaine. J'ai fait moi-même le commerce pendant environ trente ans, et je ne sache pas qu'un chef de famille ait eu l'occasion de se plaindre de ce que le coût de la faïence nécessaire, comme dirait mon honorable ami, fût trop élevé. Maintenant, il peut arriver que la faïence de luxe soit dispendieuse. Elle doit l'être, car il n'y a pas de concurrence—et tout porte à croire qu'il n'y en aura pas—pour la fabrication de ces articles dans ce pays ; mais je prétends, néanmoins, que les principes sur lesquels sont basés aujourd'hui la législation du pays. le tarif et la politique du gouvernement, sont ceux de la protection ; et, considérant la chose à ce point de vue, je ne puis pas voir ce qui porterait le ministre à modifier cette politique, attendu que cela pourrait avoir un effet désastreux sur certaines industries établies en vertu de ces principes qui sont actuellement en vigueur. Je crois que c'est là une question de très grande importance pour ceux qui ont placé leurs capitaux dans ces industries, et que l'impôt ne pèse pas très lourdement même sur la plus pauvre famille, car on n'achète pas par année plusieurs douzaines d'articles en faïence, vu que les ménagères canadiennes sont prudentes et qu'elles cherchent à conserver leurs services de vaisselle, tout comme les autres choses qui sont de nécessité générale dans un ménage. Ce n'est pas un impôt très extravagant, et j'ai fait mes remarques pour démontrer que cette espèce d'articles comprenait la poterie que l'on importait et que l'on achevait dans ce pays ; j'ai fait ces réflexions aussi pour démontrer que cela donnait de l'emploi au peuple du Canada, et que cet article de luxe était payé par ceux qui le pouvaient.

M. BLAKE : Il me semble que l'observation de l'honorable ministre de la marine se réduit à ceci, c'est-à-dire que plus les avantages naturels que ce pays offre à l'industrie manufacturière sont considérables, plus considérables sont les avantages naturels que le fabricant du pays possède sur le producteur étranger, plus les circonstances le favorisent, plus il est essentiel que vous ajoutiez à ces avantages des droits de douanes élevés. J'ai fait remarquer les avantages que les circonstances donnaient au fabricant, choses auxquelles on a fait allusion au cours du débat sur le tarif. Ces allusions ont été faites lors d'une discussion qui a eu lieu l'autre jour, lorsque l'on a cité un extrait d'un discours prononcé par un honorable membre, qui avait fait remarquer très à propos qu'un tarif de 15 pour 100 ne signifiait pas un tarif de 15 pour 100 établi pour des fins de protection, mais bien un tarif de 20 pour 100, parce qu'il y avait, en moyenne, 5 pour 100 à ajouter pour les frais de transport. Eh bien ! une proportion d'une moyenne de 5 pour 100, signifie, naturellement, moins de 5 pour 100 sur certains articles et plus de 5 pour 100 sur d'autres articles. J'ai observé que la proportion de ces produits était énorme, et j'ai fait connaître les frais de transport qui donnent cet avantage au fabricant canadien.

J'ai fait remarquer, aussi, que le Canada était un pays où le bois abonde, le fabricant avait un autre avantage en ce qui concerne l'emballage.

J'ai fait remarquer l'effet combiné de ces deux avantages, et j'ai prétendu que vous deviez en tenir compte lorsque

vous discutiez ce tarif au point de vue de la protection; j'ai prétendu que vous deviez tenir compte de l'avantage naturel que le fabricant possède et de l'avantage artificiel que vous vous proposez d'y ajouter; j'ai fait remarquer aussi, que cela équivalait à une augmentation de 60 pour 100, et j'ai déclaré et je répète, que cet avantage est exorbitant.

M. ORTON: Je ne puis laisser passer inaperçues les observations de l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell). Il m'a accusé d'avoir fait des réflexions ridicules en cette Chambre et de m'être montré l'ennemi du pauvre. Bien que je ne veuille pas dire que les réflexions qu'il a faites aujourd'hui et en d'autres circonstances soient ridicules—cela étant contraire aux règles parlementaires,—je puis dire, relativement à celui qui est et qui n'est pas l'ami du pauvre, que, dans mon opinion, celui-là est un ami qui parle pour défendre ceux qui font usage de la faïence importée, qui produisent la richesse servant à créer nos industries, donnant de l'emploi à l'ouvrier et au pauvre, et consommant le poisson, même le poisson que les pêcheurs des provinces maritimes prennent et envoient ici. Où pouvez-vous trouver un meilleur ami du pauvre que celui qui cherche à prendre les intérêts des cultivateurs de ce pays.

M. FARROW: Je crois que les deux côtés de la question contiennent beaucoup de vérité. Je suis heureux que cela ait amené un aveu de la part des membres de la gauche. Ces derniers, ont, aujourd'hui, beaucoup à dire au sujet des intérêts du pauvre. Ils n'ont pas toujours parlé ainsi. Lorsqu'ils ont imposé sur le thé qui valait \$1 la livre, le même droit que sur le thé de 25 centins, où étaient les intérêts du pauvre? S'ils arrivaient au pouvoir demain, ou dans dix ans, ou, comme mon honorable ami l'a dit l'année dernière, dans cinquante-quatre ans, je suppose qu'ils pourraient revenir sur leur conduite et adopteraient un autre système d'après lequel ils donneraient quelque avantage au pauvre. Je connais aussi, je crois, quelque chose au sujet de ce commerce de faïence, et je partage jusqu'à un certain point l'opinion de l'honorable député de Durham-Ouest. Je crois réellement que ce droit pèse un peu sur le pauvre, et je dois avouer que, d'après mon expérience personnelle, vu que j'ai commencé à vendre de la faïence vers 1858, et que, pendant plusieurs années, j'ai continué à surveiller ce commerce, je puis avouer, dis-je, qu'il m'est arrivé d'entrer dans un magasin l'autre jour—la plupart des articles de commerce me sont assez familiers—et j'ai cru réellement et je crois encore que le prix de cette espèce de faïence dont parle l'honorable député de Durham-Ouest a un peu augmenté. Il y a une autre chose qui m'étonne et dont j'aimerais parler. Ce pays convient-il à la production de cette espèce de faïence?

Ce n'est pas un luxe. On trouve la chose dans la maison du pauvre et dans celle du riche aussi. L'honorable ministre des douanes a dit que certains articles qui entrent dans la confection de cette marchandise devaient être importés du vieux monde et préparés pour des fins industrielles. Je ne savais pas cela auparavant; j'en suis donc arrivé à la conclusion que ce pays n'est pas particulièrement propre à la production de cet article. Si l'on croit que le pauvre en souffre plus que le riche, faisons comme les juges des tribunaux de justice: donnons-leur le bénéfice du doute.

M. MITCHELL: Je désire répondre par quelques observations à l'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton), qui est tout à fait souriant ce soir, et que j'ai toujours eu beaucoup de satisfaction à entendre—à distance;—et je erois qu'il abuse peut être un peu de la patience de la Chambre, comme je le fais moi-même. Voici ce que je veux dire en réponse aux remarques qu'il a faites lorsqu'il a dit que la population qui habite la partie du pays dont je viens est endettée envers le Far-West pour le poisson qu'il consomme. Une très petite proportion du poisson que nous

M. BLAKE.

prenons dans notre province trouve un débouché dans le comté que l'honorable monsieur représente, et si les gens qui habitent ce comté consomment un baril de notre poisson, nous consommons dix barils de leur farine. Quand j'ai senti qu'il était de mon devoir d'appeler l'attention sur le fait qu'en sus du lourd impôt déjà mis sur l'article de la farine, et lorsque j'ai dit que le droit qui frappe les barils dans lesquels la farine est transportée est une augmentation de la taxe sur le pain des cultivateurs, je crois que j'avais tout à fait raison de le faire, et je ne faisais qu'accomplir le devoir que j'ai à remplir comme leur représentant. Voyons la position relative des deux sections du pays.

Le comté que représente mon honorable ami est un comté agricole. Il est l'interprète des cultivateurs de ce pays, et il s'occupe assez bien de leurs intérêts. Je n'ai point de reproche à lui faire à ce point de vue, parce qu'il essaie d'augmenter les droits imposés sur les produits agricoles, mais je lui reproche d'essayer à augmenter le droit sur les sacs. Je dis que c'est traiter la chose un peu trop rudement, et c'est détruire la protection par l'exagération.

Dans mon comté, l'un des premiers de la province d'où je viens, nous n'avons de protection d'aucune sorte, pendant que la population du comté que représente mon honorable ami est en grande partie composée de cultivateurs qui ont une protection pour presque tous les articles qu'ils tirent du sol. Et si je parle aujourd'hui comme protectionniste, représentant un comté qui ne profite pas de la protection, je le fais en vertu du grand principe que ce n'est pas seulement comme représentant du comté dont je suis le député que je siége ici comme législateur. Tout en veillant à ses intérêts quand je puis le faire, je viens ici pour légiférer pour le pays en général, pour le Dominion du Canada, pour adopter et maintenir une politique qui protège le Canada contre les importations venant de l'étranger qui feraient de notre pays un marché à sacrifice; et c'est à cause de cette apparente contradiction dans ma conduite et dans les votes que je donne, en appuyant une politique de protection qui ne bénéficie pas particulièrement à ma localité, que je crois nécessaire de donner cette explication.

Tout en ayant à remplir un devoir envers nos comtés respectifs, nous avons encore un plus grand devoir à remplir envers notre pays. En ma qualité de représentant d'un comté qui ne tire pas d'avantages de la protection, qui voit son lard taxé, sa farine taxée, et qui, d'après les honorables messieurs devrait voir encore ses barils taxés, je dis que ce sera une contradiction pour la Chambre que de ruiner la protection en adoptant la politique que recommande mon honorable ami.

Vu l'engagement qu'a pris l'autre jour envers moi l'honorable ministre des finances—bien que je le croie d'une nature très douteuse—que je regrette de ne pas voir dans la Chambre; d'après l'engagement qu'il a pris au sujet de la farine de blé-d'inde, je n'ai pas l'intention d'en dire davantage; mais je veux dire en présence du ministère, que dans cet article de la farine de blé-d'inde, qui entre pour une forte proportion dans la consommation des classes ouvrières, des pêcheurs et des marchands de bois du pays, j'espère que les honorables messieurs ne pousseront pas la contradiction jusqu'à maintenir l'impôt sur la farine de blé-d'inde, article fait d'un grain qu'on ne peut cultiver et qu'en général on ne peut pas produire en ce pays.

M. ORTON: On peut le cultiver.

M. MITCHELL: Si on peut le faire, cela ne se fait pas et ne peut pas se faire avec avantage. La remarque est faite très à propos pour illustrer les observations de mon honorable ami qui parle toujours sans commun quand il se lève. Il y a certaines industries qui ne peuvent être exploitées avec profit dans ce pays, et la culture du blé-d'inde en est une; tout comme pour les manufactures qui ne peuvent rapporter de profit. Quant à la protection, voici ce que j'en pense: c'est que pour toute chose qui peut être produite

avec profit dans ce pays, pour toute chose ayant un profit inhérent, il faut une protection raisonnable ; et pour toutes les choses qui ne peuvent être produites avec profit au moyen d'une protection raisonnable, j'objecterai à ce qu'il soit imposé un droit protecteur, aux dépens de certaines classes du pays. Et je soutiens que pour ce qui est de la farine de blé-d'inde, article qui entre fortement dans la consommation des classes pauvres, le gouvernement du jour devrait en enlever le droit, même si cela avait pour effet d'amener la concurrence du blé-d'inde avec nos grosses céréales récoltées par nos cultivateurs en général. Les cultivateurs sont assez bien protégés dans le pays; ils sont très considérés par cette Chambre, et ceux qui habitent les bords de la mer—et je suis heureux que mon honorable ami d'Halifax ait approuvé ce que j'ai dit,—les gens qui habitent sur les bords de la mer, qui ne reçoivent aucune protection, devraient être bien traités par les honorables messieurs qui administrent les affaires du pays. Je suis heureux d'avoir eu l'occasion de soumettre ces vues au public, bien que je diffère de mon honorable ami de Wellington-Centre (M. Orton), dont j'apprécie hautement l'opinion.

M. MILLS : Il est évident qu'il se manifeste quelque sentiment hétérodoxe dans l'économie politique orthodoxe des honorables messieurs de la droite. Nous avons entendu les remarques de plusieurs honorables membres de ce côté là de la Chambre à ce sujet, et entre autres, de l'honorable député qui vient de reprendre son siège, lequel s'est plaint de la taxe sur divers articles, et qui, dans l'intérêt des classes pauvres de la population, demande que ces impôts soient enlevés. Tels n'ont pas été les sentiments exprimés par les honorables messieurs qui siègent sur les banquettes du trésor dans le cours des cinq ou six dernières années. Ils nous ont dit que les taxes étaient payées par les étrangers; que la taxe sur la farine de blé-d'inde, la taxe sur la fleur de farine—

M. MITCHELL : Je ne vous ai jamais dit cela.

M. MILLS : Et que la taxe sur tous ces différents articles était payée par les étrangers, par ceux qui produisent ces articles, et de qui les gens les achètent. Et, M. l'Orateur, on nous a dit à maintes reprises que la population du pays voisin imposait des taxes sur les produits de ce pays-ci que nous envoyons de l'autre côté de la frontière, et que nous devrions l'imiter et imposer des taxes sur ses produits; lui faire payer des taxes comme elle nous en fait payer. Un des honorables députés a dit au sujet de l'inégalité de la taxe sur le thé, que le thé dispendieux et le thé à bas prix étaient également taxés; que de fait les classes pauvres de la population qu'il a supposé faire usage d'un thé d'une qualité très inférieure, payaient un montant de taxes déraisonnable. J'ai cru, d'après le raisonnement fait par les honorables messieurs, que c'étaient les Chinois qui payaient la taxe, et qu'il n'importait guère de savoir si nous imposions une taxe sur les Chinois qui exportent un thé dispendieux. Quelle différence cela nous fait-il? Pourquoi faire disparaître les taxes, si elles ne sont pas supportées par notre population. S'il est vrai, comme l'a dit ce soir l'honorable ministre des douanes, que plus nous imposons de taxes sur ces produits étrangers, plus ces produits sont à bon marché pour le consommateur, pourquoi faire disparaître toutes ces taxes, et pourquoi le ministre n'imposerait-il pas des taxes additionnelles sur ces peuples étrangers qui commettent la jolie d'envoyer leurs produits sur notre marché.

M. ORTON : Je pense que l'honorable monsieur n'est pas dans l'ordre.

M. MILLS : Le ministre des douanes nous a dit ce soir que ces produits sont à meilleur marché qu'ils n'ont jamais été auparavant. Un honorable monsieur nous a dit qu'il ne veut pas qu'on fasse de ce pays un marché à sacrifice. Or nous a dit il y a quelques jours qu'on en faisait un marché à sacrifice.

Un honorable DÉPUTÉ : A l'ordre, à l'ordre !

M. MILLS : Je suis à examiner les observations faites par le ministre et par les honorables messieurs de la gauche qui ont porté la parole.

Il nous ont dit que la taxe sur ces colis avait été ôtée, et j'appelle l'attention sur le fait que les taxes sur ces colis, nous ont-ils dit jusqu'à présent, étaient supportées par les étrangers de qui nous achetions les marchandises.

M. BOWELL : Je n'ai jamais rien dit de pareil.

M. MILLS : L'honorable monsieur nous a dit ce soir que l'on pouvait se procurer ces marchandises à meilleur marché aujourd'hui que jamais auparavant. Comment peut-on les avoir à meilleur marché si personne ne paie ces taxes? Comment se fait-il que le prix des marchandises soit moins élevé pour le consommateur s'il n'y a personne autre que le consommateur pour payer ces taxes? C'est là le sentiment que l'honorable monsieur a exposé, le sentiment que tous les honorables messieurs de la gauche ont exprimé, bien qu'ils aient eu soin de faire faire une remise de taxe quand il y avait réexpédition.

M. FERGUSON (Leeds et Grenville) : Cette question va se régler bientôt d'elle-même. Je m'adonne à connaître quelque chose à la préparation de la faïence ordinaire dont il a été question ce soir. Je suis tout à fait convaincu, et je puis l'affirmer comme fait, que dans les territoires du Nord-Ouest, nous avons des milliers d'acres carrés d'une glaise plus belle que celle que nous importons de Glasgow et de New-Jersey pour des entreprises manufacturières à Québec et ailleurs. Je connais la chose, parce que je fais pratiquement des affaires et que j'ai des gens engagés à Saint-Jean et à Québec. J'ai vu des milliers d'acres de meilleure matière, sur les rivières Saskatchewan et à l'Arc, que celle que nous importons aujourd'hui de ces deux endroits.

M. BLAKE : Quelle différence en plus y aurait-il entre le prix payé pour la matière venant de la Saskatchewan et de la rivière à l'Arc et celle qui vient de Glasgow.

M. FERGUSON : Je vais faire le calcul en détail et le passer à l'honorable monsieur.

10. Caoutchouc, manches vulcanisées pour les contoux, les fourchettes, dix pour 100 ad valorem..... 10 p. 100

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ici nous disons que le caoutchouc, les manches vulcanisées paieront 10 pour 100, et dans l'item qui suit nous disons que les fourchettes en fer vont payer 10 pour 100. Je puis assez bien comprendre que l'honorable monsieur veuille encourager des industries particulières, mais je ne comprends pas qu'une industrie qui réunit des manches importées à des fourchettes importées mérite un subside. J'appelle l'attention du ministre sur le fait pour cette raison; j'ai appris les années dernières que de pareilles pratiques étaient fréquentes aux États-Unis, et qu'au moyen de certains arrangements des articles étaient apportés ici par pièce et réunis. J'espère que l'honorable monsieur n'encouragera pas de semblables pratiques. Le but de la chose, je présume, c'est de donner de l'encouragement à quelque industrie qui va s'établir.

M. BOWELL : Ce n'est pas pour encourager une industrie qui va s'établir. Il y en a déjà une d'établie, et c'est ce qui a porté le gouvernement à réduire le droit sur les manches dont on se sert dans la fabrication de l'article complet. Il ne se fait pas assez d'affaires pour justifier l'importation des machines requises pour fabriquer les fourchettes en fer; et on propose de laisser venir les fourchettes à l'état grossier, comme elles sortent du moule ou de la presse, le poli et le fini se donnant ici.

M. BLAKE : Quel est le droit sur l'article complet?

M. BOWELL : Vingt-cinq pour cent. Vingt pour cent quand il vient à l'état grossier.

11. Fourchettes de fer, d'acier, non emmanchées émouluées ou terminées de quelque autre façon, dix pour cent *ad valorem* 10 p. 100
12. Les étiquettes pour les boîtes à conserve de poisson et pour d'autres usages, imprimées ou peintes, droit spécifique de six cents la livre et vingt pour cent *ad valorem*..... 20 p. 100

M. BOWELL : La raison de ce changement, c'est d'empêcher les sous-évaluations qui se font continuellement lors de l'entrée de ces marchandises, et l'on a jugé à propos de mettre sur ces articles un impôt combiné, tant par livre et un droit *ad valorem* de 20 pour 100, au lieu de 30 pour 100, impôt actuel ; je vais donc proposer que l'item soit biffé et que le suivant y soit substitué :

12. Etiquettes pour les fruits, la viande, le poisson et les confiseries ; ainsi que les billets les affiches d'annonces et les livrets, droit de dix cents la livre et vingt pour cent *ad valorem*..... 30 p. 100

La motion est adoptée, et l'article réformé.

13. Épingles fabriquées avec du fil de laiton ou avec un métal quelconque, trente pour cent *ad valorem*..... 30 p. 100

M. BOWELL : Le ministre des finances, dans son exposé budgétaire, a expliqué cette question. Actuellement les épingles en cuivre sont à 30 pour 100 ; les épingles d'acier à 20 pour 100, et celles de fer, qui sont en très petite quantité, 25 pour 100. L'idée est d'amener l'uniformité et d'encourager cette industrie, dont il y a un établissement à Galt.

Le comité rapporte progrès et demande de siéger de nouveau.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et (à 12.45 h. a.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 7 mars 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

RAPPORT OFFICIEL DES DÉBATS.

M. WHITE (Cardwell) du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des *Débats* de cette Chambre pendant la présente session, présente le second rapport de ce comité, recommandant que MM. Bouchard et Lassalle soient nommés traducteurs additionnels du compte-rendu officiel des *Débats* de cette Chambre pour le travail de la présente session restant à faire, et qu'ils soient payés *pro rata* au taux de \$300.

LOI DE LA PREUVE DANS LES AFFAIRES CRIMINELLES.

M. CAMERON (Huron) : M. l'Orateur, en examinant l'ordre de ce jour, je trouve que le bill (n° 3) amendement de nouveau la loi de la preuve dans les affaires criminelles, a été enlevé. Je me propose de soumettre à la Chambre une proposition pour le remettre sur l'ordre du jour. Jusqu'à présent ce bill a passé par beaucoup de vicissitudes dans cette Chambre. Quand j'ai demandé la deuxième lecture du bill, on a fait une motion demandant qu'elle eût lieu dans

M. BOWELL

six mois, mais une majorité de 47 a voté en faveur de la deuxième lecture.

Le comité spécial a examiné le bill et il l'a rapporté à la Chambre sans amendement. En temps voulu, j'ai fait motion vous demandant de quitter le fauteuil et de soumettre le bill à un comité général de la Chambre. On a fait alors une motion demandant que vous ne quittiez pas le fauteuil maintenant, mais dans six mois. Cette motion a été repoussée par une majorité de cinq. Le bill a été envoyé au comité général, et le comité a levé la séance, a rapporté progrès et a demandé la permission de siéger de nouveau. A un jour ultérieur, le bill a été adressé au comité général sans débat, et le premier article a été adopté pendant que nous siégeons en comité général. Le premier article était l'article important, et il affirme le principe qu'en certains cas, l'accusé pourra rendre témoignage en sa propre cause. Après que l'article eut été adopté par le comité, l'honorable député de Québec-Centre (M. Bossé) a proposé que le comité levât la séance et cette motion a été adoptée par une majorité de sept. Maintenant, comme je crois que ce n'est pas là l'expression juste des sentiments des membres de cette Chambre, je me propose de demander que le bill soit remis sur l'ordre du jour.

Je n'objecte pas à ce qu'il soit fait au bill une opposition franche et virile. Si le principe sur lequel repose le bill ne convenait pas à la Chambre, la Chambre devait le rejeter lors de la dernière lecture. Mais je m'oppose vigoureusement à l'espèce d'assassinat politique dont la pratique a été introduite dans le Parlement depuis cinq ou six ans et d'après laquelle un bill—bien qu'il ait subi sa deuxième lecture, qu'il ait été approuvé par un comité spécial, qu'il soit passé par le comité général—est livré, dans l'obscurité, à l'assassinat, sans qu'on puisse savoir quels sont réellement les assassins. Je propose donc que le bill soit remis à la place qui lui convient sur l'ordre du jour. Je ne veux pas rouvrir le débat au sujet de ce bill. Je ne ferais aujourd'hui aucune observation, après celles qui ont été faites, n'était la ligne de conduite suivie il y a quelques soirs par le secrétaire d'Etat. Je suis prêt à admettre que le secrétaire d'Etat a fait contre le bill le seul raisonnement que l'on puisse appeler un raisonnement. Je lui aurais répondu dans le temps, mais le secrétaire d'Etat, pour des raisons à lui connues, a eu soin de n'y pas faire d'opposition tant que je n'eus pas fait ma réplique, et d'après les règlements de la Chambre, je ne pouvais pas parler de nouveau.

M. CHAPLEAU : Mon honorable ami me permettra de lui rappeler que j'étais absent lorsqu'il a fait sa réplique, et que je ne savais pas que le débat fût terminé. Je suis rentré et j'ai fait mes remarques après être revenu du corridor où quelqu'un m'avait fait appeler ; et pour cela, je me suis excusé auprès de l'honorable monsieur.

M. CAMERON : Quelle qu'ait été la raison, le résultat produit, c'est que j'ai été empêché de répliquer au secrétaire d'Etat dans le temps, parce qu'il a parlé après ma réplique. Dans les remarques du secrétaire d'Etat en cette occasion, il s'est glorifié d'être un admirateur du système de jurisprudence anglaise ayant rapport à la loi criminelle ; et il a dit que c'était un système qui avait bien fonctionné, qu'on ne pouvait guère l'améliorer, et que pour ce qui le concernait, il voulait s'y tenir. En réponse à cet énoncé de l'honorable monsieur, voici ce que j'ai à dire : l'honorable monsieur doit savoir que la loi criminelle anglaise a subi des changements nombreux et considérables durant les cinquante dernières années. Il doit savoir qu'il ne se passe guère de session du Parlement dans laquelle on ne fait pas de changements, d'améliorations, de modifications dans la loi criminelle. On a fait des changements d'une nature importante depuis le temps où c'était une félonie entraînant la peine capitale que de voler un mouton ; où c'était une félonie entraînant la peine capitale que de se rendre coupable de larcin ; où c'était une félonie entraînant la peine capitale que de forger un

billet de £5 ; depuis le temps où un juge anglais très capable et très éminent a dit que l'abrogation de la loi qui faisait du faux en écriture une félonie entraînant la peine capitale porterait un coup fatal à la prospérité commerciale et aux affaires du pays.

Je crains beaucoup que la disposition d'esprit du secrétaire d'Etat soit semblable à celle du juge éminent dont j'ai parlé. L'honorable monsieur doit parfaitement savoir que des changements à la loi d'Angleterre ont été faits à ce sujet même, depuis les dix dernières années, et qu'on propose de faire des changements ayant une portée plus considérable que ceux que je propose de faire dans ce bill. Il doit savoir qu'en Angleterre, aussi bien qu'au Canada, le principe du bill a été reconnu à maintes reprises, et je ne me propose pas d'adopter un autre principe dans la législation au sujet de nos lois criminelles. Le secrétaire d'Etat doit savoir qu'en vertu de l'acte Plimsoll en Angleterre, par lequel certains actes commis par des armateurs sont rendus criminels, l'accusé peut rendre témoignage dans sa propre cause.

L'honorable monsieur doit parfaitement savoir que sous ce rapport l'Angleterre a fait des progrès durant les dix ou quinze dernières années. Il doit savoir que d'après nos lois au Canada, dans les cas de voies de fait, l'accusé peut être entendu, et sous l'opération de la loi concernant les élections en Angleterre et au Canada, l'accusé peut être témoin dans sa cause.

A mesure que l'expérience prend de la maturité, à mesure que le jugement des penseurs, et surtout des légistes réformateurs prend de la maturité, cette expérience est appliquée aux actes du parlement, et de temps à autre la loi a été changée dans les affaires criminelles selon que l'exigeaient les circonstances.

L'honorable monsieur doit savoir qu'en 1878, à l'instance du gouvernement impérial, une commission a été formée, composée des membres les plus capables de la profession légale pour examiner toute la question du code criminel en Angleterre. Il doit savoir que cette commission, après une enquête sur toute la question, a fait un rapport volumineux, et dans ce rapport les commissaires ont recommandé entre autres choses, que la distinction entre le délit et la félonie fût abolie tout à fait, et que l'accusé, dans tous les cas, qu'il s'agit de délit ou de félonie, était compétent à rendre témoignage dans sa cause, et que, de plus, sa femme devait être jugée témoin compétent pour corroborer sa déclaration. On a fait de l'accusé un homme qui pouvait subir un interrogatoire et un contre-interrogatoire comme n'importe quel autre témoin, avec, seulement, l'exception que le contre-interrogatoire ne s'appliquerait pas à la crédibilité du témoin. L'honorable monsieur doit savoir que, s'appuyant sur ce rapport, le procureur général d'Angleterre, en 1873, a présenté un bill au parlement impérial, concernant un article qui reconnaissait à l'accusé le droit de rendre témoignage dans sa propre cause.

Ce bill a été présenté par le procureur général sous la responsabilité du gouvernement impérial. Il a passé par la deuxième lecture dans la Chambre, et le principe en a été admis. Il a été renvoyé à un comité spécial, mais il n'est pas arrivé à une autre phase dans le cours de cette session à cause de la trop grande quantité d'affaires publiques dont il fallait disposer. Il a été présenté de nouveau par le procureur général en 1880, et il a subi le même sort ; et je vois par les journaux que pendant la présente session du parlement impérial, le procureur général a de nouveau présenté ce bill. Pour faire voir à l'honorable monsieur que l'opinion publique, en Angleterre, à ce sujet, fait du progrès, alors que l'honorable monsieur est disposé à s'arrêter, je me propose de déranger la Chambre en lisant un extrait du *Globe*, de Londres, au sujet de ce bill. Ce journal dit :

Un bill de la présentation duquel le procureur général a donné avis renverse un des principes fondamentaux de notre droit criminel. C'est la proposition que les prisonniers qui subissent leurs procès auront la

permission de rendre témoignage comme s'ils étaient défendeurs dans une cause civile—proposition qui a été faite constamment pendant toute une génération d'avocats et qui a constamment subi de l'opposition. On ne peut donc pas dire que la question n'a pas été pleinement soumise au pays, et qu'on n'a pas eu amplement le temps de se former une opinion. Que la loi concernant la preuve au sujet de cette affaire soit peu satisfaisante, c'est ce qui est suffisamment certain. La tentative faite récemment par un avocat éminent de faire indirectement donner la version d'un prisonnier, sans qu'il pût être sujet au contre-interrogatoire, devant le jury, a, à tout événement, considérablement réduit à l'absurdité logique la règle existante. Un aide d'un avocat doit être considéré comme étant souvent un désavantage positif pour un prisonnier innocent, en ce qu'elle lui ferme la bouche, on ce do t être un avantage non moins positif pour un coupable, puisque sa version peut être exposée par un homme d'expérience sans être revêtue de la sanction que donnent un serment ou une affirmation. Naturellement la première objection faite à l'interrogatoire ou au contre-interrogatoire d'un prisonnier mis sous serment, est fondée sur les scènes inexcusables que les rapports des tribunaux criminels français nous ont rendus familières. Mais à cela on peut répondre adroitement que de pareilles scènes viennent de toutes autres circonstances—du fait d'une classe inférieure de juges et de magistrats, et de la pratique, absolument étrangère aux idées anglaises, de présumer la culpabilité du prisonnier à moins qu'il ne prouve son innocence au delà de tout doute possible. Il n'y a absolument aucune crainte dans ce pays que l'innocent soit mis dans une position désavantageuse par la liberté à lui donnée de faire sous serment, et à sa manière, sa propre version de l'affaire. Le principal danger de notre système, c'est celui auquel le public est exposé, par le fait que très souvent les coupables s'échappent rien qu'en retenant la langue. Quels que soient les détails du bill du procureur général qui peuvent mériter l'approbation ou ne la pas mériter, le principe gagne certainement en faveur auprès de ceux qui connaissent comment opère notre loi criminelle.

Voilà un extrait du *Globe*, de Londres, au sujet du bill du procureur général en Angleterre, qui est certainement clair, et qui comporte une vigoureuse expression du sentiment public en faveur du bill. Le *Herald*, de Montréal, commentant cet extrait, dit :

On remarquera que la proposition émane du gouvernement, que c'est un projet ministériel. Si, sous l'opération de ce système, le criminel se trouve favorisé d'une façon condamnable, ce sera la faute du jury. Il ne semble que juste et raisonnable que les lèvres d'un prisonnier ne soient pas scellées pendant que tout le monde peut rendre témoignage contre lui. S'il désire donner son témoignage, qu'il le donne. Avec le juge, les avocats de la couronne et les jurés pour apprécier la valeur de ses déclarations, il n'y a que fort peu de chance pour lui d'imposer un faux témoignage au tribunal ; pendant que, pour ce qui est du public, qui lira son témoignage, il y aura là des milliers de juges et de jurés plus sages et plus sévères que ceux qui lui feront son procès d'après les règles de la preuve. Le principe du bill de M. Cameron, actuellement soumis au parlement, est déjà reçu dans nos tribunaux pour les cas de voies de fait, et on peut l'appliquer avec des résultats satisfaisants à la cause de la justice.

Je ne dirai rien de plus au sujet du point dont l'honorable monsieur a parlé lorsqu'il a parlé de son extrême admiration pour le système de jurisprudence anglaise dans les causes criminelles. J'en ai dit assez pour convaincre tout homme raisonnable que l'énoncé fait par l'honorable monsieur, bien que juste en un sens, n'est pas vrai en fait ; qu'on a fait des pas de géant en Angleterre depuis les dernières années, et qu'on se propose d'aller encore plus loin que je ne le veux dans ce sens, grâce à l'initiative du gouvernement impérial. L'honorable monsieur s'est opposé au bill pour une autre raison. Il a dit que nos lois fonctionnaient d'une façon satisfaisante, que personne n'avait envoyé de requête demandant le changement proposé, et il a dit qu'il hésiterait à accorder les changements proposés. S'il en est ainsi, ce n'est pas un argument contre le principe d'un bill.

Le parlement n'attend pas que le public en général présente des requêtes à la Chambre et demande certains actes de législation. C'est notre devoir comme membres d'un parlement libre ; si nous pensons mieux servir l'intérêt public en faisant un changement soit dans notre loi criminelle soit dans notre loi civile, c'est notre devoir de le faire. Et je dis que comme question de fait ce n'est pas vrai. J'affirme que depuis que le bill a été présenté, un nombre considérable de journaux du pays se sont prononcés sans ambages en faveur du bill. Je dis que depuis la présentation du bill, le premier et le deuxième jour de la session, j'ai reçu des lettres de nombre de gens engagés à l'administration de la justice criminelle dans le pays, qui se disent favorables au principe du bill. Je vais mentionner les noms de quelques-

una des messieurs qui ont correspondu avec moi cette année et l'année dernière, au sujet de cette mesure. J'ai reçu des lettres du juge Davis, de Middlesex, du juge Sinclair, de Hamilton, et du juge Toms, de Huron, et je dois dire à l'honorable monsieur, que dans mon opinion il n'y a pas dans tout l'Ontario de juges de comtés plus en état de se former une opinion à ce sujet que les juges dont j'ai parlé. J'ai reçu une lettre du procureur de comté de Toronto, insistant fortement pour que ce bill fût adopté. De plus, j'ai eu l'autre jour une lettre de l'un des juges de la cour du banc de la reine, d'un juge qui, lorsqu'il était dans le barreau, occupait une position très éminente comme avocat habile au criminel, je veux parler du juge Armour actuel, qui m'a écrit il y a quelques jours :

J'ai examiné votre bill permettant aux accusés de rendre témoignage dans leurs propres causes. Je suis tout à fait favorable à l'idée de donner à tous les accusés la permission de rendre témoignage dans leurs propres causes, tout comme pour les actions civiles.

Je pense que sous ce rapport la raison sur laquelle l'honorable monsieur appuie son opposition au bill est tout à fait dépourvue de fondement. Il verra de plus, dans un journal publié à Cornwall, depuis le commencement du débat fait en cette Chambre, un article que le secrétaire d'État ferait bien d'examiner. Je vais lire un extrait ou deux de cet article, afin d'appeler l'attention de l'honorable monsieur sur le sujet, et comme illustration pratique de l'à-propos de passer ce bill. L'expérience pratique d'un homme dans une affaire de ce genre vaut mieux que toute la théorie.

Deux jeunes gens, tous deux passablement ivres, se sont querellés en retournant chez eux d'une partie de plaisir. Ils ont eu une lutte, au cours de laquelle ils sont tombés et ont perdu leurs casquettes. L'un des jeunes gens ramassa sa casquette et s'enlitta avec. Au bout d'un certain temps, il revint sur la scène du combat, nue-tête, et se mit à chercher sa casquette. Lorsqu'on lui a demandé ce qu'il avait fait de la casquette qu'il avait emportée, il déclara qu'il n'en savait rien. Le propriétaire de la casquette fit emprisonner son antagoniste pour félonie, et il fut trouvé coupable après avoir subi son procès. Pendant tout le procès il eût la bouche close. Le jury n'a pas eu l'occasion d'entendre sa version de l'affaire.

Maintenant, si celui qui avait perdu sa casquette avait poursuivi l'autre en justice pour revendiquer l'objet trouvé—ce qui, dans les circonstances, était ce qu'il y avait à faire—le défendeur, pour s'exempter de payer quelques piastres, aurait pu entrer dans la tribune des témoins et donner sa propre version ; mais quand sa liberté, sa réputation et ses perspectives d'avenir furent mises en jeu, sa bouche a été cruellement close par la loi. Nous sommes tout à fait sûr que si le jury avait eu l'occasion d'entendre de ses lèvres mêmes ce qu'il avait à dire, on n'aurait jamais songé à le trouver coupable d'intention de vol.

C'est là un cas entre plusieurs qui fait voir la condition anormale de la loi qui permet à un homme d'éviter de payer ce qu'il doit en justice, en donnant son propre témoignage, mais qui empêche un prisonnier innocent du crime dont on l'accuse, de rapporter les circonstances et les faits dont seul, à cause de la nature même de l'affaire, il peut avoir une connaissance quelconque.

Cela me paraît être un cas très fort en faveur de la position que je prends. Je vais maintenant citer à l'honorable monsieur l'opinion du juge en chef de la cour du banc de la reine dans l'Ontario à ce sujet.

L'honorable monsieur sait qu'en vertu des dispositions des statuts 32 et 33 Victoria, on peut accuser un homme de refuser de donner à sa famille les aliments nécessaires. En vertu des dispositions de ce statut, il y a environ un an, un homme du nom de Brissoll a été accusé à Toronto de ne pas fournir à sa femme les aliments nécessaires.

La poursuivante, la femme, est entrée dans la tribune des témoins et a établi que son mari avait négligé de lui fournir des aliments en quantité suffisante. On a objecté à son témoignage, mais il a été accepté par le juge qui présidait, et d'après ce témoignage le mari a été déclaré coupable.

La cause a été réservée pour être soumise à la cour supérieure, et il s'est seulement agi, dans l'appel, de savoir si la condamnation pouvait être maintenue, attendu que la poursuivante avait rendu témoignage en sa faveur et contre son mari. Le tribunal a rendu un jugement très élaboré et il a décidé que la femme n'était pas un témoin compétent

M. CAMERON (Huron)

dans sa propre cause, vu que la loi ne reconnaissait pas la chose, excepté dans les cas de voies de fait.

Le juge en chef Hagarty, en rendant jugement, dit :

Je suis incapable de me convaincre que toutes ces autorités n'étaient pas justifiables en maintenant que ce cas était une des exceptions à la règle générale. Comme question d'opinion il serait peut-être plus sage d'accepter le témoignage ; mais, comme dit lord Blackburn sur le même sujet, cela regarde la législature et non pas nous.

Cette cause est rapportée au vol. 1, *Ontario Reports*, pages 514 et 521. Le résultat fut l'annulation de la conviction, et le mari, bien que trouvé coupable par le jury, échappa à la punition qu'il méritait. L'honorable monsieur dit que c'est mon bill, mais ce n'est pas plus mon bill que celui de plusieurs autres députés de cette Chambre. Je dis au secrétaire d'État, que les meilleurs avocats du même côté de la Chambre que lui, les meilleurs avocats criminalistes, se sont prononcés en faveur du bill.

L'an dernier il a été renvoyé devant un comité spécial, dont faisaient partie MM. McCarthy, Davies, Robertson (de Hamilton), Weldon et Cameron (de Victoria), Girouard, Casgrain et Amyot. Le rapport du comité a été unanime, et le bill actuel est tel qu'il a été rapporté par ce comité. L'honorable monsieur va plus loin et il s'oppose au bill, parce que, dit-il, cela ouvrirait la voie à l'introduction de la jurisprudence criminelle française, à l'examen de l'accusé. Si l'honorable monsieur avait lu le bill que je présente, et s'il lui avait consacré la moindre attention, il se serait aperçu qu'il n'y a pas la plus petite similitude entre le principe de ce bill, et les règles qui régissent l'administration de la loi criminelle en France.

D'après ce bill, personne n'est forcé de donner son témoignage. Il est considéré comme un témoin compétent, et s'il croit que son témoignage pourra servir ses intérêts, il peut entrer dans la boîte et y appeler sa femme pour corroborer sa déposition. En France, la règle est toute différente, car là l'accusé est supposé coupable jusqu'à ce qu'il ait démontré son innocence. Un prisonnier est examiné, contre-interrogé, intimidé, afin que le procureur public puisse lui arracher quelques aveux sur lesquels il basera son accusation.

Le but n'est pas tant de s'assurer si un homme est coupable que de tâcher de lui arracher certaines déclarations qui permettront de présenter au tribunal un réquisitoire contre lui. Je vais lire ce que dit à ce sujet le *Law Journal* d'Angleterre :

L'écrivain du *Law Journal* ne paraît pas remarquer cela lorsqu'il dit que "quant à la procédure criminelle française, nous observons que l'interrogatoire du prisonnier n'est qu'une partie du système, et qu'on pourrait adopter cette partie, sans accepter le tout." C'est justement cette partie de la procédure criminelle française qui excite le plus de répugnance en Angleterre, et cela pour la raison que le but poursuivi semble être moins la recherche de la vérité que la condamnation du coupable.

Nous ne considérons pas que ce soit en aucune manière une proposition indiscutable qu'un innocent préférerait dire toute sa histoire à un juge français, plutôt que d'avoir la bouche close comme devant un tribunal anglais. En présence d'un juge qui prend pour point de départ la culpabilité du prisonnier, qui interrompt continuellement son témoignage par des exclamations d'horreur sur l'énoïté de son crime, ou pour l'exhorter au nom de l'humanité à en faire l'aveu, la revendication de l'innocence n'est nullement une nécessité.

On peut, comme l'on dit, comparer la vérité à une torche qui brille d'autant plus qu'elle est plus secouée, mais encore faut-il la secouer sans injustice, et c'est surtout cette condition essentielle que les tribunaux français paraissent négliger.

Voilà, M. l'Orateur, l'opinion du rédacteur du *Law Journal* sur le système français. C'est un système très injuste que de supposer un homme coupable jusqu'à ce qu'il ait prouvé sa innocence, et que de l'interroger, le contre-interroger, l'intimider, sans lui accorder l'aide d'un avocat avant qu'il aille subir son procès. Ce n'est pas du tout le principe de mon bill.

En vertu de cette loi le prisonnier aura le choix où d'aller dans la tribune des témoins et de raconter son histoire, ou de rester à sa place et de ne rien dire. L'honorable secrétaire d'État se trompe du tout au tout sur le principe de mon bill.

Le *Law Journal* dit de plus au sujet de l'opportunité d'admettre le témoignage de l'accusé :

Le but principal de la procédure criminelle, c'est de connaître toute la vérité au sujet d'un crime. Si un prisonnier est innocent, cela ne peut lui faire aucun tort d'être examiné ; cela ne peut pas diminuer ses chances ; et s'il est coupable, il est bon que ses chances d'éviter la punition soient diminuées.

Sur le même sujet, le *Pall Mall Gazette* dit :

En règle générale l'innocent a plus à gagner qu'à perdre et le coupable a plus à perdre qu'à gagner en racontant sa propre histoire et en s'exposant à voir sa déposition épluchée par un interrogatoire direct ; la cause de l'innocence y gagnerait certainement en permettant le témoignage de l'accusé dans les deux cas.

J'ai répondu à l'objection soulevée par l'honorable monsieur, et je crois que j'y ai répondu victorieusement. Il admet que dans les causes d'assaut il est très à propos de permettre le témoignage de l'accusé.

Il a dit :

Deux hommes se rencontrent ; des mots violents sont échangés, un coup est donné ; pourquoi ne pas permettre aux deux parties de venir face à face, et si un assaut a été commis, leur permettre de conter chacun leur histoire.

C'est justement ce que je dis. La seule différence qu'il y ait entre nous c'est que je dis cela et je suis en faveur du bill, et lui dis la même chose mais il est opposé au bill. Je dis que si son argument est bon par rapport aux causes d'assaut, il ne peut pas être mauvais dans les cas de délit, à moins qu'il puisse nous faire voir une différence de principe dans les différentes classes de délits qui sont jugés par nos tribunaux.

Je lui demande pourquoi on permettrait à un accusé dans une cause d'assaut qui peut être grave, de donner son témoignage, et qu'on lui refuserait ce droit dans une cause où il s'agit de libelle, obstruction sur la voie publique, défaut d'entretien de la voie publique, de ne pas pourvoir à l'existence de sa famille, ou toute autre classe de délits ? Toutes ces causes, bien que d'un caractère quasi civil, s'instruiraient devant les cours criminelles, et avec la loi actuelle, celui qui connaît peut-être mieux l'affaire en litige, est obligé de garder le silence, et l'honorable ministre veut qu'il garde le silence. Je maintiens que le bill devrait devenir loi. On peut le faire rejeter ; mais remarquez bien ceci : il deviendra loi avant que l'honorable monsieur n'ait deux ans de plus, et je ne serai pas surpris de le voir voter lui-même en faveur du bill. S'il ne le fait pas à présent, il le fera avant longtemps.

Je propose :

Que la Chambre se forme en comité général, lundi prochain, pour considérer le bill n° 3 concernant de nouveaux amendements aux lois de la preuve dans les causes criminelles.

M. CAMERON (Victoria) : Je ne prétends pas suivre mon honorable ami dans la discussion de tous les détails qu'il a abordé pendant son discours. Mais si je me rappelle bien ses paroles, il a dit que ce bill était absolument le même que celui qui a été rapporté par un comité dont j'étais membre. Je me souviens avoir fait partie du comité devant lequel un bill de mon honorable ami a été envoyé ainsi qu'un ou deux autres bills concernant des amendements à la loi criminelle ; mais ni devant le comité, ni devant la Chambre, je n'ai supporté le principe impliqué dans le présent bill. Pour ma part, d'après ma propre expérience, je suis opposé à ce bill. Je crois qu'il fera infiniment plus de mal que de bien. Je ne désirais que me faire bien comprendre, afin de faire voir que je ne suis pas en contradiction avec ce que j'ai déjà dit :

M. CHAPLEAU : Mon honorable ami m'a pris à partie au sujet des arguments dont je me suis servi contre son bill, lorsqu'il était devant la Chambre. Je crois qu'il n'est pas plus exact cette fois qu' alors. Je n'ai pas l'intention de revenir sur les remarques que j'ai faites lorsque le bill est

venu régulièrement devant la Chambre pour la discussion. Je crois que mes arguments étaient bons alors, et je crois qu'ils le sont encore. Je veux tout simplement dire à mon honorable ami que si, comme il dit, je ne sais pas grand'chose, il se trouve que je sais quelque chose de cette question. Quand l'honorable monsieur a mêlé mon argumentation relativement à la pratique suivie en France, et essayé de la trouver en faute, il s'est trompé. L'honorable monsieur ne sait pas ce qui se pratique en France. Depuis que nous avons disposé du bill en comité général, l'autre jour, il a lu un article que j'avais lu aussi ; mais les conclusions que mon honorable ami a tirées contre moi ne sont pas tirées dans cet article. J'ai dit que ce bill allait plus loin que la procédure suivie devant les tribunaux français ; je dis encore la même chose et j'ai raison de le dire. J'ai dit que le bill allait plus loin que la procédure suivie en France, parce qu'en France il n'y a pas d'interrogatoire du prévenu sous serment, il n'y a pas de danger de parjure. L'honorable monsieur a donné à entendre à la Chambre qu'en France le témoignage du prisonnier est pris à l'interrogatoire préliminaire, afin de voir s'il doit être mis en accusation. Ce n'est pas le cas. En France, le prévenu ne rend pas témoignage.

Il est interrogé non-seulement lors de l'examen préliminaire, mais aussi en cour, publiquement ; mais avec cette différence, que, comme je viens de le dire, il n'est pas un témoin sous serment. S'il y a quelque chose qui peut-être aiderait la justice criminelle, ce serait un examen restreint de l'accusé dès qu'il comparait devant le magistrat, avant qu'il ait consulté un avocat, et avant qu'il ait adopté une ligne de défense. On pourrait alors lui demander la vérité sur ce qui s'est passé, d'expliquer sa conduite, de dire l'usage des objets trouvés en sa possession, ou toute autre chose se rapportant à l'accusation qui pèse sur lui. Je serais en faveur d'un système qui permettrait cet examen en pleine cour, devant un magistrat, mais non pas à huis clos, comme en France. La procédure anglaise défend cela. Je n'irais jusqu'à proposer moi-même un projet de loi en ce sens, mais s'il est une circonstance dans laquelle la version de l'accusé pourrait aider la justice criminelle, c'est lorsqu'il est amené pour la première fois devant le magistrat. Il pourrait alors être questionné, non pas par un magistrat, mais en cour et publiquement. Si ce bill était adopté, je dis que malgré les opinions exprimées et lues par mon honorable ami, il ne ferait rien autre chose que d'offrir un appât au parjure, et les parjures deviendront si abondants qu'ils étonneront le monde. L'honorable monsieur dit que c'est la même chose dans les causes d'assaut ; mais je prétends au contraire que la tentation au parjure n'est pas grande dans une cause de simple assaut, au lieu qu'elle peut être irrésistible lorsqu'il s'agit d'éviter une longue et infamante punition ; de plus, dans les causes d'assaut, il n'y a souvent que les deux parties, celle qui a commis l'assaut et celle qui a été assaillie. Alors toutes deux sont amenées devant le magistrat et racontent leur histoire. Il n'y a que l'honorable député de Québec-Ouest qui soit allé jusqu'à dire que pour être logique ce bill devrait s'appliquer à toutes les causes de félonies aussi bien qu'aux délits. Voilà au moins qui est logique ; mais le promoteur du bill ne veut pas aller jusque là. Il prétend que ne se rapportant qu'aux causes de délits, ce bill n'aurait pas grande importance et que ce ne serait qu'un pas de plus dans la direction adoptée au sujet des causes d'assaut et batterie.

Voilà une opinion que je ne partage pas du tout. Les différentes classes de délits comprennent des offenses de la plus sérieuse importance. Elles renferment les fraudes commerciales, l'obtention d'argent sous de faux prétextes, et beaucoup d'autres aussi graves, dont plusieurs sont punis plus sévèrement même que certaines félonies. En Angleterre, il est même question de faire disparaître cette ligne de démarcation entre les délits et les félonies, parce qu'en réalité il est difficile de dire où finissent les délits et où commencent les félonies.

Il y a des félonies d'un caractère beaucoup moins grave que certains délits. L'allusion faite par l'honorable monsieur, au système français, n'est pas exacte. Dans les discussions entre les juristes anglais et ceux qui prétendent que le système français est le meilleur, on a souvent dit et répété, que d'après le système français l'accusé est considéré comme coupable jusqu'à ce qu'il ait prouvé son innocence, tandis qu'en Angleterre il est supposé innocent jusqu'à ce qu'on ait prouvé sa culpabilité. Cela n'est pas exact. Le même principe est appliqué en France et en Angleterre, et on poursuit le même but : chercher si l'accusation est fondée. Dans les deux pays, la déposition faite sous serment par le plaignant, est présumée vraie, la seule différence c'est qu'en France on demande à l'accusé de repousser l'accusation par sa propre déclaration, tandis qu'en Angleterre on empêche le prisonnier de se compromettre par intimidation ou par ignorance. Je tiens fortement aux vieilles règles de la procédure, telles que je les ai lues dans les vieux livres qui traitent de la législation criminelle. Nous devrions avoir plus de respect pour ces autorités basées sur une sage et profonde étude de la nature humaine. Parce que nous sommes dans un autre siècle, il ne faut pas croire que toute la législation faite antérieurement n'est bonne à rien et que le progrès signifie nécessairement qu'il faut changer tout ce qui a obtenu la sanction du temps. Je prétends aussi que le parlement n'a pas été suffisamment éclairé sur cette question, soit par les grands jurés, soit par les juges. Il n'y a pas en encore une expression assez accentuée de l'opinion publique de la part de ceux qui ont pour mission de guider l'opinion publique sur ces questions. Je n'ai pas d'objections à ce que l'honorable monsieur amène son bill devant la Chambre, parce qu'ainsi il sera nécessairement mieux connu. Il viendra devant le public, et alors les juges et les grands jurés, qui ont la charge de l'administration de la justice, et la presse, qui est toujours empressée de discuter ces questions, étudiera la question sur toutes ses faces, et lorsque l'opinion publique sera formée sur ce sujet, alors le parlement pourra agir.

Motion rejetée sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Allen,	De St. Georges,	Mackintosh,
Allison (Hants),	Fairbank,	McCrane,
Allison (Lennox),	Fisher,	McIntyre,
Armstrong,	Fleming,	McIsaac,
Bain (Wentworth),	Forbes,	Mills,
Baker (Victoria),	Geoffrin,	Mulock,
Bécharé,	Gillmor,	Paterson (Brant),
Blake,	Gordon,	Platt,
Bourassa,	Gunn,	Ray,
Brecken,	Harley,	Robertson (Shelburne),
Burnham,	Homer,	Springer,
Burpee (Sunbury),	Innes,	Sutherland (Oxford),
Cameron (Huron),	Irvine,	Thompson,
Cameron (Middlesex),	Jackson,	Trow,
Cartwright,	King,	Vail,
Casey,	Kinney,	Watson,
Casgrain,	Kirk,	Weldon,
Catudal,	Landerkin,	Wheler,
Charlton,	Laurier,	Wilson,
Cockburn,	Lister,	Woodworth,
Davies,	Mackenzie,	Yeo.—63.

Contre :

Messieurs

Abbott,	Dugas,	Moffat,
Bain (Soulanges),	Ferguson (Leeds et Gren),	Orton,
Beaty,	Fortin,	Quimet,
Belleau,	Foster,	Paint,
Benoit,	Gagné,	Patterson (Essex),
Bergeron,	Gigault,	Pinsonneault,
Bergin,	Girouard,	Ried,
Billy,	Grandbois,	Robertson (Hastings),
Blondeau,	Guilbault,	Royal,
Bolduc,	Gillet,	Scott,
Bowell,	Hackett,	Shakespeare,
Burns,	Haggard,	Small,
Cameron (Inverness),	Hesson,	Smyth,
Campbell (Victoria),	Hilliard,	Sproule,

M. CHAPLEAU

Carling,	Jameson,	Stairs,
Caron,	Kaulbach,	Tassé,
Chapleau,	Kranz,	Taylor,
Colby,	Landry (Kent),	Temple,
Costigan,	Landry (Montmagny),	Tilley,
Coughlin,	Langevin,	Tupper (Pictou),
Coursol,	Lesage,	Tyrwhitt,
Curran,	Macdonald (Sir John),	Wallace (Albert),
Outhbert,	McDonald (Cap-Breton),	Wallace (York),
Daly,	Macmillan (Middlesex),	White (Cardwell),
Daoust,	McCallum,	White (Hastings),
Dawson,	McDougald,	Wigle,
Desaulniers,	McLellan,	Williams,
Dickinson,	Méthot,	Wood (Brockville),
Dodd,	Mitchell,	Wood (West'land).—87.

BILL CONCERNANT LA PUNITION DE LA SÉDUCTION.

M. HESSON : Je désire attirer l'attention sur le fait que lors de la division sur le bill n° 6, mon nom a été omis, par inadvertance je suppose. J'ai voté en faveur de ce bill, connu sous le nom de bill Charlton, et mon nom n'apparaît ni dans les procès-verbaux ni dans le *Hansard*; je désire que mon nom soit enregistré comme ayant voté pour le bill.

M. BLAKE : Je crains que si cette demande est accordée après un tel délai, cela entraînera beaucoup de difficultés. Je puis me porter garant de la déclaration de l'honorable député, car j'ai remarqué qu'il s'est levé pour voter, et j'ai aussi remarqué que son nom n'avait pas été appelé par le greffier adjoint; ainsi son assertion est exacte à la connaissance de la Chambre. Mais c'est une question sérieuse que de changer une division après un certain délai.

M. L'ORATEUR : C'est pour cette raison que, s'il existe un doute pour savoir si le nom d'un député a été enregistré ou non, on demande que la liste de la division soit relue dans le temps, et je ne crois pas que ce soit la pratique de changer cette division, par la suite, pour aucune considération. A présent que l'explication a été donnée, elle sera consignée au *Hansard*.

LE RAPPORT DU MINISTRE DE L'AGRICULTURE.

M. BLAKE : Je vois que l'honorable ministre de l'agriculture n'est pas à son siège mais une réponse pourra probablement être faite dans le cours de la journée. Je désire demander quand le rapport du ministre de l'agriculture et de l'émigration, qui est très important cette année, sera présenté à la Chambre et quand nous aurons ce volume du recensement qui manque ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Mon honorable ami le ministre de l'agriculture n'est pas bien, et il ne sera peut être pas ici aujourd'hui.

VOIES ET MOYENS.—LE TARIF.

Sir LEONARD TILLEY : Je propose que M. l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

M. CHARLTON : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désirerais vous adresser quelques mots, et j'espère que la Chambre sera d'avis que je n'aurai pas inutilement prolongé les débats sur la proposition de l'honorable ministre des finances. Ce n'est pas mon intention. Les débats sont beaucoup plus courts que d'ordinaire jusqu'à présent, et je ne crois pas qu'ils se prolongeront beaucoup. Je ne veux parler que très peu de temps aujourd'hui, et je crois que très peu de membres ont l'intention de prendre part à la discussion sur la question actuellement devant la Chambre. J'ai remarqué que lorsque l'honorable ministre des finances a fait son exposé budgétaire cette année, il parlait sur un ton beaucoup moins rassuré que les années précédentes. Il avait l'air d'un homme aux prises avec les difficultés et qui nage contre le courant, et assurément les

circonstances dans lesquelles ce discours a été prononcé étaient moins favorables et moins rassurantes pour lui et ses partisans que les années passées. Il avait à annoncer au pays que ce surplus qu'on avait tant vanté s'en allait rapidement. Il venait rencontrer le pays sans pouvoir nier qu'une dépression assez considérable existait. Il venait aussi se présenter devant le pays avec la perspective devant les yeux que la dette publique du Canada, déjà si forte, devait être bientôt considérablement augmentée par un projet de loi qui venait d'être adopté par la Chambre quelques jours auparavant.

D'abord, l'honorable monsieur chercha à nier qu'une dépression existait; et après avoir cherché à prouver qu'il n'existait pas de dépression dans le pays, il prétendit qu'à tout événement la dépression qui existait n'était pas aussi sévère que celle qui avait pesé sur le pays en 1878. En effet, j'espère que cette dépression ne soit pas aussi sévère. Si elle était aussi sévère que celle de 1878, il y aurait de quoi s'étonner. La crise qui a existé de 1874 à 1878 était due à des causes plus intenses, plus étendues, que tout ce qui peut exister aujourd'hui. Je me permettrai de parler brièvement du caractère de cette crise. Je prendrai la liberté d'attirer l'attention sur le fait que la crise de 1874 à 1878—une crise plus générale et plus intense que toutes les crises commerciales qui ont affligé les pays pendant ce siècle—était le résultat de circonstances entièrement en dehors du contrôle et de l'influence du gouvernement du Canada. Cette crise était due d'abord à l'affreuse guerre civile qui a ravagé les Etats-Unis, qui a abattu les industries de ce pays, et qui a été suivie d'une période de spéculations effrénées et imprudentes, une période pendant laquelle la monnaie de ce pays était une monnaie dépréciée, dont la valeur changeait constamment; une période de fièvre de chemins de fer et suivie d'un affaissement plus général et plus complet que tous les affaissements commerciaux de ce siècle. Les finances et les affaires du Canada se ressentirent de cette crise. Toute crise existant aux Etats-Unis doit avoir son contre-coup en ce pays, dont les relations commerciales sont si intimement liées avec le pays qui est au sud de nous; et en sus des résultats de la crise qui sévissait aux Etats-Unis, nous avons malheureusement eu pendant ces années une série de mauvaises récoltes. Nous en avons eu une, celle de 1876, qui a été complètement manquée, et pour la première fois peut-être dans l'histoire du pays nous n'avons pu produire nous-mêmes le pain que nous mangeons, et nous avons été obligés d'importer pour plusieurs millions de piastres de céréales.

Comme conséquence de la longue crise des Etats-Unis, comme conséquence des mauvaises récoltes—et je vais vous prouver tout à l'heure jusqu'à quel point elles ont été mauvaises—il y eut une longue période de dépression au Canada. Je suis prêt à admettre la prétention de l'honorable monsieur, que la crise actuelle n'est pas aussi sévère que celle de 1878, parce que cette crise, si elle existe, est due à un manque partiel de la récolte, précédé de quatre années de récoltes abondantes. Dans ces conditions, le coup porté à notre prospérité commerciale, si coup il y a eu, a dû être très faible.

A présent, je désirerais dire quelques mots au sujet de la prospérité dont a joui le pays pendant les trois ou quatre années qui ont précédé la présente année. Je vous ferai remarquer que la prospérité revenait, que le retour de la prospérité était devenu certain par une mesure adoptée, non dans ce pays, non pas par l'adoption du bill du tarif en mars 1879, mais par la reprise, par les Etats-Unis, des paiements en espèces le 1er janvier 1879—événement qui a précédé de quelques mois l'adoption de notre politique nationale. Les effets de la reprise des paiements en espèces aux Etats-Unis ont été très sensibles. Pendant plusieurs années, comme je l'ai dit, ce pays avait été en proie aux inconvénients d'une monnaie dépréciée. Depuis 1862 jusqu'à 1878, une période de dix-sept ans, la monnaie des Etats-Unis avait été dépréciée, et cette dépression, en prenant le minimum et le maxi-

imum de chaque mois pendant dix-sept ans, a été d'environ 36½ pour 100. Cette dépréciation a eu pour conséquence de désorganiser les finances; les affaires prirent une tournure de spéculation; comme conséquence de cette dépréciation de la monnaie, une foule de maux que je n'ai pas besoin d'énumérer, s'abattit sur les classes commerciales des Etats-Unis, et la reprise des paiements en espèces le 1er janvier 1879, je le répète, a marqué le retour de la prospérité aux Etats-Unis, prospérité dont nous étions certains d'avoir notre part; et qu'on me permette de dire encore une fois, ce retour de la prospérité était déjà commencé avant que le gouvernement du jour eût mis le tarif actuel dans les statuts. Ce retour de la prospérité a été contemporain de la politique nationale.

On a prétendu qu'il était nécessaire d'augmenter les impôts de ce pays; on a prétendu qu'il était du devoir de l'honorable ministre des finances d'élever les droits. Je prétends que les opinions émises par mon honorable ami qui siège à ma droite, et qui était ministre des finances sous l'administration précédente, étaient justes; je dis qu'il avait raison de prétendre qu'il était inutile d'élever les droits et d'augmenter les impôts pendant cette période de crise temporaire. Je crois que les faits sont venus lui donner raison lorsqu'il prétendait que le revenu provenant du tarif de 1878 serait suffisant lorsque les temps meilleurs reviendraient. Je suis d'opinion que sa manière de voir est puissamment corroborée par l'histoire financière des Etats-Unis. Sans changer un seul article de son tarif, ce pays a vu son revenu augmenter en deux ans, de 1878 à 1880, de \$56,000,000, ou de 43 pour 100; et dans quatre ans, de 1878 à 1882, il est augmenté de \$90,000,000, ou 77 par 100.

Maintenant, M. l'Orateur, si la reprise des affaires aux Etats-Unis a produit une augmentation dans le revenu de 43 pour 100 dans deux ans, il n'est que juste de présumer qu'une reprise correspondante des affaires au Canada aurait aussi produit une augmentation dans le revenu, amplement suffisante pour faire face à tous les besoins d'un gouvernement économe, comme l'était celui des prédécesseurs des messieurs qui sont maintenant au pouvoir. Ces messieurs se sont donnés crédit pour le revenu considérable qu'ils ont retiré du tarif; ils se sont décernés des louanges, parce que, malgré leurs dépenses extravagantes, ils avaient encore un surplus. Mais, M. l'Orateur, un revenu considérable suppose des importations considérables, et des importations considérables ne peuvent qu'être le résultat de l'augmentation des exportations. A moins que nous ayons de fortes exportations nous ne pouvons pas avoir de fortes importations, et sans de fortes importations il n'y a pas de revenu surabondant.

Un tarif, M. l'Orateur, n'est ni plus ni moins qu'une annexe aux impôts. Suivant son caractère, il peut augmenter ou diminuer la taxe incidente; mais sous tout tarif, la taxe incidente doit exister plus ou moins forte. Un tarif peut aussi être fait de manière à enrichir certains particuliers, à enrichir certaines corporations manufacturières, à procurer des avantages à certains intérêts; mais le revenu provenant du tarif est payé par la masse, et le revenu, qu'il soit petit ou considérable, n'est rien autre chose qu'une taxe. Ce n'est rien autre chose, et les millions qui gonflent les coffres du gouvernement représentent la contribution du peuple, sous forme de taxe; et les avantages qui découlent de l'application de ce tarif, s'il y en a, servent, grâce à certaines dispositions du tarif, à favoriser certains intérêts aux dépens de la masse de la population. Voilà, M. l'Orateur, la nature de tout tarif. Un tarif n'est qu'une annexe aux taxes, qu'il soit imposé dans le but de créer un revenu ou d'accorder la protection; toujours et partout il signifie simplement impôts sur le peuple.

J'ai dit que la prospérité était revenue aux Etats-Unis et que cette prospérité réagissait sur nous lorsque les honorables messieurs du gouvernement actuel sont arrivés au pouvoir. Mais il y a une autre raison plus puissante pour

expliquer la prospérité dont a joui le pays, et cette raison c'est que, pendant plusieurs années consécutives, les produits du sol ont été extraordinairement abondants. Nous avons été gratifiés d'une série d'abondantes récoltes; je désire, M. l'Orateur, attirer votre sérieuse attention sur une comparaison entre les exportations du pays pendant deux périodes de cinq ans chacune, la première de 1874 à 1878 inclusivement, et la seconde de 1879 à 1883. Une comparaison attentive entre les exportations du pays pendant ces deux périodes montre clairement les raisons de la prospérité exceptionnelle dont a joui le pays pendant quatre ou cinq ans. Avant cela, je désire attirer l'attention de l'honorable ministre des finances sur un point.

L'honorable monsieur, en comparant les exportations des produits étrangers du Canada, des années 1876 à 1879 avec celles de 1879 à 1883, a pu intentionnellement ou non, mettre dans l'erreur et sous une fausse impression ceux qui l'écoutaient sans défiance. Il faut bien se rappeler qu'avant l'imposition des droits, les importations de grains au Canada étaient invariablement entrées comme destinées à la consommation. Si des millions de minets de grains entraient dans le pays pour être expédiés en Europe par voie de nos canaux, ils étaient entrés comme destinés à la consommation; ils sont enregistrés dans les livres de douanes comme du blé destiné à la consommation. Mais lorsque la loi fut changée et qu'un droit fut imposé, alors le grain seul qui était destiné à la consommation fut enregistré comme tel, et celui qui n'était pas destiné à la consommation fut enregistré comme en transit, et passa à travers le pays; conséquemment, toute comparaison entre les importations de ces deux périodes doivent être entièrement fausses, puisque dans un cas toutes les entrées sont faites comme destinées à la consommation, et dans l'autre cas celles-là seules qui sont réellement destinées à la consommation, ce qui représente une très faible partie du tout; ainsi, sous ce rapport, la comparaison de l'honorable monsieur avait besoin d'explications pour être comprise du pays.

J'attirerai l'attention de l'honorable ministre des finances sur les chiffres que je vais donner. Je vais exposer un tableau soigneusement préparé des exportations du pays pendant une période de cinq ans, de 1874 à 1878, et une autre période de cinq ans, de 1879 à 1883. Je vais établir la comparaison d'abord au sujet du grain, de la farine et de la moulée; ensuite au sujet du beurre et du fromage; puis au sujet des animaux et leurs produits, à l'exception du beurre et du fromage; ensuite au sujet du malt, du foin, les fruits verts et les pommes de terre; et enfin au sujet du produit de nos pêcheries.

Afin de trouver l'exportation actuelle du grain je n'ai pas suivi les données des rapports du commerce et de la navigation au sujet des exportations des produits du Canada, mais il m'a fallu prendre le total des importations dans le pays et en déduire les exportations, et la balance donne exactement le chiffre de l'exportation de cet article. Je n'ai fait cela que pour le grain seulement; pour ce qui concerne le beurre et le fromage, les animaux et leurs produits, le tableau est plus exact, et je n'ai pas eu autant de trouble. Je trouve que l'exportation des céréales, de 1874 à 1878, a été de \$49,592,000. L'exportation, de 1879 à 1882, a été de \$82,267,000. Le surplus brut de l'exportation de la dernière période sur la première, a été de \$32,665,000. La moyenne annuelle de la première a été de \$9,918,000, et la moyenne de la seconde, \$16,445,400. Moyenne annuelle du surplus de la seconde période sur la première, \$6,537,400. Pourcentage annuel de l'augmentation de la seconde période sur la première, \$6,537,400. Pourcentage annuel de l'augmentation de la seconde période sur la première, 65 pour 100. Si les exportations du pays, dans la branche la plus importante de son commerce ont augmenté de 65 pour 100 pendant une période de cinq ans, sur les cinq années précédentes, cela justifie la prétention qu'une grande prospérité devait néces-

M. CHARLTON

sairement résulter d'un tel état de choses. Voilà le résultat au sujet de la farine, du grain et de la moulée seulement.

Prenons le beurre et le fromage. Les exportations, depuis 1874 jusqu'à 1878, durant la première période, se sont élevées à \$31,852,413; depuis 1879 jusqu'à 1883, durant la seconde période, à \$38,520,687. L'excédant total de la seconde sur la première, a été de \$6,668,274. La moyenne de l'excédant annuel a été de \$1,336,091.

J'arrive maintenant aux animaux et à leurs produits, les produits du Canada, et je trouve dans l'état que les chiffres pour 1874-75 et 76 ne donnent que le total des exportations, et que la différence entre le total des exportations et des importations entrées pour la consommation, s'élevant pour les trois années à \$2,689,575, est déduite des exportations depuis 1874 jusqu'à 1878, à l'exception du beurre et du fromage, se sont élevées à \$34,595,112; de 1879 à 1883, à \$55,286,655. Le total de l'excédant de la seconde période sur la première a été de \$20,691,544. La moyenne de l'excédant annuel a été de \$4,132,500. L'augmentation dans l'exportation du malt, du foin, du houblon, des pommes de terre, et des fruits verts, a été très remarquable. Le chiffre des exportations de ces articles pendant la première période, de 1874 à 1878, a été de \$5,248,000; pendant la seconde, de 1879 à 1883, de \$16,695,236. L'augmentation totale de la seconde période sur la première a été de \$11,347,000; et la moyenne annuelle de \$2,219,000.

Prenons maintenant les exportations des produits des pêcheries. De 1874 à 1878, la valeur de ces exportations s'est élevée à \$26,671,000; de 1879 à 1883, à \$37,397,000. L'augmentation de la seconde période sur la première a été de \$10,726,000, et la moyenne de l'augmentation annuelle de \$2,165,000.

Résumant ces chiffres, nous avons ce qui suit :

Exportations, de 1874 à 1878.

Céréales, net.....	\$ 49,592,000
Beurre et fromage.....	31,852,000
Animaux et leurs produits, à l'exclusion du beurre et du fromage.....	34,595,000
Malt, foin, houblon, fruits verts et pommes de terre.....	5,248,000
Produits des pêcheries.....	26,671,000
	\$147,958,000

Exportations, de 1879 à 1883.

Céréales, net.....	\$82,217,000
Beurre et fromage.....	38,520,000
Animaux et leurs produits, à l'exclusion du beurre et du fromage.....	55,286,000
Malt, foin, houblon, fruits verts et pommes de terre.....	16,695,000
Produits des pêcheries.....	37,397,000
	\$230,165,000

Total de l'excédant de la seconde période sur la première, \$82,207,000, soit 55 pour 100.

Augmentation annuelle, \$16,441,000, soit \$4 per capita.

Avec un état comme celui-ci, avec la preuve que l'exportation de ces articles de provenance canadienne a dépassé de \$82,000,000, de 55 pour 100, l'exportation des premières années, avons-nous besoin de rechercher davantage la cause de la prospérité de ce pays? Avons-nous besoin de nous assurer si elle a été créée par la politique nationale, ou si elle l'a été par la prospérité d'autres pays? Dans ces faits que j'ai donnés, j'ai indiqué une cause simple et suffisante du degré de prospérité qui a pu exister au pays. Et ce degré de prospérité, loin d'avoir été créé par la politique nationale, loin d'avoir été augmenté par la politique nationale, a été réduit par cette politique. Il a été réduit dans la mesure des impôts inutiles que cette politique fait peser sur le pays. Si cette politique a fait sortir du gousset des habitants du Canada \$20,000,000 de plus qu'il n'était nécessaire pour faire face aux besoins du gouvernement, la prospérité dont le pays a joui depuis 1879 jusqu'à 1883, a été réduite par la politique nationale dans la proportion du montant des taxes que l'on a imposées sans nécessité sur le peuple.

Le ministre des finances a dit, dans son discours, qu'il ne pouvait comprendre la proposition du chef de l'opposition à l'effet que \$20,000,000 de taxes additionnelles, provenant des douanes, équivalaient à \$30,000,000 d'impôts sur le peuple.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Au moins.

M. CHARLTON : Je vais essayer d'éclairer l'honorable ministre sur ce point, et je crois pouvoir lui prouver qu'en faisant cette assertion, le chef de l'opposition avait parfaitement raison.

L'imposition d'un droit sur un article en hausse le coût. Un article qui aura coûté \$1 se vendra, s'il est placé entre les mains d'un marchand de gros, \$1.20, si les profits de ce dernier sont de 20 pour 100. Cet article passe ensuite aux mains du marchand de détail, et si les profits de celui-ci sont de 25 pour 100, l'article coûtera au consommateur \$1.50. Sur cette base, des taxes de \$20,000,000 sous forme de droits de douane ajoutent ce montant au coût des marchandises entre les mains des marchands de gros. Un profit de 20 pour 100 porte à \$24,000,000 le coût de ces marchandises entre les mains des marchands de détail. Si le profit de ce dernier est de 25 pour 100, les marchandises coûtent au consommateur \$30,000,000; de sorte qu'un impôt de 20 pour 100 sous forme de droits de douane représente une augmentation de 30 pour 100 du coût de l'article pour le consommateur, un droit de 25 pour 100 représente une augmentation de 37½ pour 100 sur le coût de l'article pour le consommateur, et un droit de 30 pour 100 représente une augmentation de 45 pour 100 du coût de l'article pour le consommateur. C'est pour cette raison que le présent mode du prélèvement des impôts est si ruineux.

La taxe directe prend dans le gousset des consommateurs ce que le gouvernement reçoit réellement; mais le système actuel fait payer au consommateur \$1.50 pour assurer \$1 au gouvernement. Et pour cette raison, plus les taxes imposées par le tarif dépassent les besoins absolus du pays, plus est grande l'injustice commise à l'égard du pays, parce que le contribuable paie \$1.50 pour chaque dollar additionnel d'impôts inutiles.

Mais ce n'est pas tout. A part les impôts payés directement par le contribuable, il y a l'impôt accessoire. Sur chaque article que le gouvernement frappe d'un droit et qui est fabriqué dans une certaine mesure dans le pays, la valeur de la production domestique est augmentée, et tandis que le consommateur verse d'une main sa contribution au trésor, de l'autre main il paie au fabricant, qui, en conséquence du droit, peut demander ou ne pas demander plus que ne vaut l'article, mais qui demande certainement plus que le prix pour lequel on pourrait l'acheter en plein marché, avec une pleine concurrence.

Mon honorable ami le ministre des finances prétend que le prix des marchandises est aujourd'hui plus bas qu'il ne l'était en 1878.

Je suppose, M. l'Orateur, que l'honorable monsieur connaît suffisamment l'histoire des manufactures pour savoir que la tendance constante est de réduire le coût de la production. Ce progrès a été très rapide. On dit que 100 ouvriers produiront plus aujourd'hui, en travaillant soixante heures par semaine, que 300 n'auraient produit il y a vingt ans, en travaillant soixante-douze heures par semaine, et, grâce au perfectionnement des machines et aux améliorations apportées dans la manutention des matières premières, le coût de la production continue à diminuer. Mais la question n'est pas de savoir si les marchandises sont réellement à meilleur marché qu'elles ne l'étaient en 1878, mais si le prix en est relativement moins élevé. La question est de savoir si cette politique a eu pour effet d'élever le prix des marchandises au-dessus de ce qu'il serait aujourd'hui, avec un tarif de 17½ pour 100.

Sir LEONARD TILLEY : Oui, c'est là la question.

M. CHARLTON : L'honorable monsieur a compromis toute sa cause en nous disant que, lorsque les salaires diminuent aux Etats-Unis ou dans la Grande-Bretagne, nos fabricants doivent réduire les salaires de leurs employés pour soutenir la concurrence. Pourquoi? s'ils ont une forte marge entre leurs prix, le prix de l'article importé avec l'addition du droit; s'ils peuvent fabriquer des marchandises pour un prix aussi bas que celui auquel elles se vendent aux Etats-Unis, surchargées comme elles le sont par le montant des droits, pourquoi la concurrence est-elle si forte qu'ils doivent réduire les salaires qu'ils donnent lorsqu'il y a une réduction en Angleterre ou aux Etats-Unis? Si l'on fabrique les marchandises à aussi bon marché au Canada qu'aux Etats-Unis, si le droit est de 20 pour 100, le fabricant vend 20 pour 100 à meilleur marché que l'article importé.

Sir LEONARD TILLEY : Il y a la concurrence dans les pays.

M. CHARLTON : Le témoignage des importateurs est qu'à l'exception des cas rares où le marché est encombré, le prix des marchandises est à peine au-dessous du coût des articles de provenance étrangère avec l'addition du droit. La raison et le bon sens disent qu'il doit en être ainsi; et dans toute l'histoire de la protection dans ce pays, aux Etats-Unis, ou dans n'importe quel autre pays, on verra que c'est invariablement la règle, si ce n'est dans les cas exceptionnels où un encombrement temporaire du marché peut forcer les fabricants à offrir leurs marchandises pour moins que les prix ordinaires.

L'honorable monsieur a ensuite prétendu que son tarif avait eu pour effet d'augmenter de \$20,000,000 par année la production des tissus au Canada; qu'il avait eu pour effet d'augmenter de 15,000 le nombre des artisans de ce pays. Je crois, M. l'Orateur, que son estimation est trop élevée; je crois que son estimation de la position et de l'augmentation dans la fabrication de tissus depuis 1878, est trop élevée, et j'examinerai plus tard si l'on doit attribuer à la politique nationale une partie tant soit peu importante de l'augmentation réelle dans cette fabrication.

Examinons maintenant quelques chiffres concernant la fabrication du coton. La plus grande augmentation dans la fabrication des tissus a eu lieu dans celle des cotons. Je présume que l'honorable monsieur admettra lui-même que plus de la moitié de l'augmentation a eu lieu dans cette branche. C'est la seule industrie qui ait tellement été protégée par le tarif qu'elle est épuisée, qu'elle a atteint ce que l'on appelle quelquefois la seconde phase de la protection.

J'ai ici un état fait par M. Stevenson, de la maison D. Morrin et Cie, qui, je crois, a fourni à l'honorable monsieur ses chiffres au sujet du coton. Cet état fait voir que l'augmentation du nombre de personnes employées à la fabrication du coton est d'environ 7,900, et l'augmentation de la valeur des articles fabriqués, d'environ \$7,800,000. S'il en est ainsi, il n'y a pas eu une augmentation de 15,000 dans le nombre de personnes employées, au Canada, à la fabrication des tissus, ni une augmentation de \$20,000,000 dans la valeur de la production de ces articles. Ce monsieur nous a informés, dans son premier état, que la moyenne des gages payés aux employés des manufactures de coton était de \$108 par année. Dans son second état, fait quelques jours plus tard, et que nous devons accepter, je suppose, il nous donne les chiffres suivants : Capital placé dans les manufactures de coton du Canada, \$3,350,000; quantité de verges manufacturées en 1883, 115,000,000; nombre d'employés, 10,200; dépenses \$8,560,000. Une partie de ces dépenses comprend \$4,200,000 pour coton brut; \$225,000 pour fourniture; le même montant pour produits chimiques, etc.; \$215,000 pour combustible; \$425,000 pour l'assurance; \$60,000 pour assurances; \$500,000 pour intérêt du capital; \$1,960,000 pour gages; \$400,000 pour salaires de gérants, commis, etc.; \$250,000 pour la perte entre les paiements comptant et la vente à terme des produits. Les profits se sont élevés à

\$1,840,000, ce qui équivaut à 22 pour 100 du capital placé, à part les \$600,000 affectés au paiement de l'intérêt, qui forment 7 pour 100 de plus, soit 29 pour 100, montant des dividendes et des recettes de ces manufactures pour 1883.

Mais si nous examinons cet état, nous trouverons que le montant affecté au coton brut est trop élevé. Ce montant est de \$4,200,000, tandis que les rapports de la douane indiquent que le montant importé a été d'une valeur de \$2,912,000, ou de 27,451,349 livres. On prétendra peut-être que ceci est le coût des articles à l'endroit où ils ont été achetés. S'il en est ainsi, il serait juste d'ajouter le fret, et si nous ajoutons \$1.50 par mille livres—ce qui est un tarif énorme—au coût mentionné dans les rapports, nous avons comme coût total du coton brut pour ces manufactures \$3,384,537, ce qui laisse une erreur en plus de \$875,463. En ajoutant cela aux recettes dont on a donné le chiffre, et l'intérêt de \$600,000 sur le capital, nous avons, d'après cet état de M. Stevenson, un résultat de 37, $\frac{1}{2}$ pour 100, comme dividende des manufactures de coton du Canada, en 1883. Et nous avons un autre état, un état indiquant que les gages des employés des manufactures étaient en 1876 de \$245 par année, tandis qu'en 1883 ils étaient de \$194, ce qui démontre que sous l'opération de ce tarif, pendant que les fabricants de coton ont eu pendant cette année des dividendes de 27 pour 100, et que d'après un état qui donne un montant énorme pour les salaires des contremaîtres, etc., les gages des employés ont été réduits de \$51 par année. Ceci démontre que tandis que les fabricants ont retiré de gros profits de l'opération du tarif, les employés n'en ont pas bénéficié.

S'il est vrai, comme le prétend mon honorable ami, que l'augmentation de la production des tissés est de \$20,000,000 par année sous l'opération du tarif, et que le résultat du tarif a été de fournir de l'emploi à 15,000 employés de plus; si le prix des marchandises fabriquées par ces 15,000 employés a été haussé de 20 pour 100, ce qui est indubitablement une estimation trop basse, il s'ensuit que ces marchandises ont coûté \$4,000,000 de plus aux consommateurs du Canada qu'elles n'auraient coûté si elles eussent été importées en franchise, tandis que les employés ont reçu des salaires formant un total de \$3,000,000; ce qui démontre que les habitants de ce pays ont payé pour l'augmentation de la production des tissés en 1883, \$1,000,000 de plus que le total des salaires reçus par ceux qui ont été employés à la fabrication de ces marchandises.

J'ai ici un tableau très intéressant, compilé par M. William Springer de Washington, et traitant de cette même question. Cet état a pour but d'indiquer les taxes accidentelles imposées au peuple américain par suite de l'augmentation du coût des produits indigènes occasionnée par le tarif. M. Springer comprend dans son état les produits chimiques, la poterie et la verrerie, le fer, l'acier, et tous les objets en métal manufacturé; le bois et les objets en bois, le sucre et la mélasse, le tabac, le coton et les cotonnades, le chanvre, le jute, et les marchandises en toile, la laine et les lainages, la soie et les soieries, les livres, le papier, etc. Il démontre que la valeur de l'importation totale de ces articles en 1882 a été de \$433,173,335 sous l'opération de leur tarif protecteur élevé.

Sir LEONARD TILLEY: Ils ne paraissent pas disposés à le réduire.

M. CHARLTON: Ils ont présenté un bill à l'effet de le réduire, ce qui est un grand pas dans la bonne voie.

M. Springer fait voir que les droits payés sur les importations ont été de \$194,464,758; que la production indigène a été de \$2,440,502,469; le nombre des employés de 1,327,881; les gages payés à ces employés de \$463,606,049; et que l'augmentation du coût de ces marchandises fabriquées par ces employés en conséquence du tarif élevé, a été de \$556,938,637; en d'autres termes, pendant que \$463,600,000 ont été payés en gages aux employés, les consommateurs des Etats-Unis ont eu à payer une augmentation de \$556,

M. CHARLTON

900,000 dans le coût des marchandises qu'ils ont produites, ce qui a constitué un gaspillage d'environ \$100,000,000 par année, si vous comptez les gages des employés comme un gain clair. Nous faisons la même chose dans ce pays, seulement sur une plus petite échelle.

Mon honorable ami a semblé dans son discours, avoir des craintes au sujet des surplus. Il nous a dit que les importations étaient réduites à cause de l'augmentation des manufactures, qu'elles allaient probablement être réduites encore plus, et il nous a donné à entendre qu'il craignait une plus grande réduction du revenu—qu'il craignait, de fait, que ses surplus ne vissent à disparaître entièrement, et qu'il pourrait, avant plusieurs mois, avoir à faire face à un déficit.

Sir LEONARD TILLEY: Qui a dit cela ?

M. CHARLTON: Je crois que l'honorable ministre des finances nous a dit—j'ai pris note de ces paroles—que les importations avaient diminué en conséquence de l'augmentation des manufactures.

Sir LEONARD TILLEY: Précisément.

M. CHARLTON: Et qu'en conséquence de la diminution dans les importations, il y aurait une diminution dans le revenu.

Sir LEONARD TILLEY: Cela ne se rapportait qu'à cette année et à l'an prochain—je n'ai pas été plus loin.

M. CHARLTON: L'honorable monsieur peut n'avoir pas vu tout l'effet de son argument plausible; mais si sa politique répond à son attente, elle aura précisément ce résultat, que la diminution dans les importations, en conséquence de l'augmentation des manufactures, augmentera les besoins du gouvernement et le danger d'un déficit. Dans tous les cas, les surplus de l'honorable monsieur diminuent, et finiront probablement par disparaître; mais je veux maintenant appeler son attention sur quelques autres chiffres, pour montrer qu'il fait une erreur de fait, et que les importations de cotonnades, lainages, fer et acier—marchandises qui peuvent toutes être fabriquées au Canada—augmentent et sont aujourd'hui bien plus considérables qu'elles ne l'étaient lors de l'inauguration de sa politique, en 1879.

Sous l'opération du tarif de mon honorable ami du Huron-Sud, tarif de 17 $\frac{1}{2}$ pour 100, les manufactures du pays produisaient une diminution rapide dans les importations. Les importations de cotonnades ont diminué de \$11,341,000 en 1874, à \$7,104,900 en 1878, soit une réduction de \$4,237,000, ou 37 pour 100. Les importations de lainages, qui étaient de \$11,160,000 en 1874, sont tombées à \$3,855,000 en 1878, soit une diminution de \$2,305,000, ou de 20 pour 100. Voilà les faits relativement à ces deux articles sous l'opération du tarif du prédécesseur de l'honorable monsieur.

En 1879, l'honorable monsieur a soumis son tarif, et la politique nationale a été adoptée. Maintenant, examinons soigneusement quel a été l'effet de cette politique sur nos intérêts manufacturiers. En 1879, nous avons importé pour \$6,551,000 de cotonnades, et en 1883 pour \$10,044,000; en 1879 nous avons importé pour \$7,063,000 de lainages, et en 1883 pour \$10,004,000. L'augmentation dans les importations des lainages et des cotonnades depuis 1879 jusqu'à 1883, a été de \$6,434,000, soit une augmentation de 47 pour 100, contre une diminution presque aussi grande durant le temps que mon honorable ami de Huron-Sud a occupé la position de ministre des finances. Nous voyons aussi qu'en 1879 les importations de fer et d'acier et de marchandises de ce genre ont été \$8,147,000, et qu'elles se sont élevées à \$12,209,000 en 1883, les importations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique non comprises. Les importations de lainages, cotonnades, fer et acier, et de produits fabriqués de ce genre, ont augmenté de \$10,500,000, ou de 48 pour 100 sous la politique de l'honorable monsieur, et cependant il dit au pays que les importations de produits fabriqués diminuent. Les importations totales de produits manufacturés qui pouvaient être fabriqués au Canada se sont élevées, en 1874, à

\$68,959,000 ; en 1878 elles sont tombées à \$44,588,000, soit une diminution de \$24,371,000, ou de 35 pour 100. Voilà le résultat de la politique de mon honorable ami qui siège à ma droite.

En 1859, année de l'inauguration de la politique nationale, les importations de produits fabriqués, que l'on pouvait fabriquer au Canada, ont été de \$39,600,000, et en 1883, elles se sont élevées à \$71,250,000, soit une augmentation de \$31,650,000, ou de 79 pour 100. Voilà la politique qui diminue l'importation de produits fabriqués dans ce pays.

Si nous jetons les yeux du côté des États-Unis, nous y verrons le même état de choses. En 1878, il a été importé aux États-Unis pour \$27,293,000 de lainages, cotonnades, fer et acier, toiles et lin, et soieries, et en 1883 ces importations se sont élevées à \$189,374,000, soit une augmentation, en cinq années, de \$102,081,000, ou de 116 pour 100 ; et le droit le moins élevé imposé sur ces articles était de 33 pour 100, et le plus élevé, de 61 pour 100.

En 1883, cinq ans plus tard, les États-Unis ont importé pour \$189,374,000 des mêmes articles, soit une augmentation de \$107,000,000 en cinq ans, ou de 116 pour 100, et cette augmentation a eu lieu sous l'opération d'un tarif protecteur destiné à exclure ces marchandises du pays, à garder les marchés des États-Unis pour les manufacturiers américains. Nous avons fait la même expérience, bien que dans une moindre mesure, vu que l'augmentation dans nos importations a été de 79 pour 100 au lieu de 116 pour 100 ; de sorte que l'on doit accepter sous bénéfice d'inventaire l'assertion de l'honorable monsieur à l'effet que sa politique a pour résultat de diminuer les importations au pays. De fait, cette assertion doit être complètement rejetée. Sa politique ne nous donne pas entièrement le contrôle de nos propres marchés, elle n'exclut pas du Canada les marchandises étrangères, elle ne donne pas à nos manufacturiers le contrôle des marchés du Canada, mais elle démontre que l'opération de notre tarif de revenu de 17½ pour 100 autrefois en vigueur contribuait beaucoup plus à assurer à nos intérêts manufacturiers le contrôle des marchés du Canada que ne le fait la politique de mon honorable ami.

Je demanderai, M. l'Orateur, si l'établissement des industries manufacturières du Canada est dû à la politique nationale. Lorsque les honorables messieurs de la droite parlent de cette question, ils donnent presque à entendre au peuple que nous n'avions pas de manufactures dans ce pays avant l'inauguration de la politique nationale ; que l'établissement de toutes les manufactures du Canada est dû à la politique nationale. Je suppose que le très honorable monsieur ne fera pas cette assertion. Lorsque cette question est posée, il garde un silence discret à ce sujet. Je dois dire que les manufactures de ce pays, sous l'opération d'un tarif de revenu de 16 pour 100, et plus tard de 17½, avaient atteint un très grand développement. J'affirme que le progrès de nos industries manufacturières a été sain et rapide, qu'elles étaient solidement établies en 1879, lorsque le tarif fut changé, et qu'elles n'avaient pas besoin d'un changement de tarif, mais de temps meilleurs. J'affirme que nos industries manufacturières étaient sûres de faire des progrès rapides et d'atteindre un grand développement sous l'opération du tarif qui les avait vues grandir et sous lequel elles avaient atteint la proportion qu'elles avaient en 1879.

En 1871, la production des manufactures du Canada était de \$211,000,000, et, en dépit des temps durs qui ont succédé à la crise commerciale de 1874, et qui ont duré jusqu'en 1878, les industries manufacturières du Canada ont fait des progrès et se sont développées. Lorsque les honorables messieurs de la droite changèrent la politique financière, de grandes fortunes avaient déjà été amassées par les manufacturiers. J. et R. Molson avaient fait une fortune de \$1,000,000 ; J. G. Worts avait amassé \$1,000,000 ; E. C. Gurney avait fait \$750,000 ; et ces messieurs n'avaient pas un dollar lorsqu'ils avaient commencé, vingt-cinq ans auparavant. E. K. Green avait amassé \$500,000, et A. H. Gault \$500,000, et

nombre d'autres manufacturiers qui avaient commencé avec peu ou rien avaient fait des fortunes de \$150,000, à \$200,000, à part celles que j'ai mentionnées. Nous avions tout le contrôle du commerce de chaussures du pays ; les importations dans cette branche n'étaient qu'une simple bagatelle, comprenant une qualité de marchandises dont la demande était si faible que nos manufacturiers ne voulaient pas se donner la peine de les fabriquer. Nous avions tout le contrôle du commerce d'instruments aratoires et de la fonte des métaux, et nos fabricants de machines à coudre étaient si prospères qu'ils désiraient la réciprocité avec les États-Unis, afin de pouvoir expédier leurs marchandises sur le marché américain. L'industrie cotonnière et l'industrie lainière étaient aussi établies sur une base prospère et solide. Depuis 1874 jusqu'à 1878, la dépression dont souffraient les manufactures des États-Unis, où l'on jouissait de tous les bienfaits d'un système ultra-protecteur, a été beaucoup plus grande que celle dont ont souffert les manufactures du Canada.

En 1877, il a été donné un rapport de quarante-huit établissements industriels de la Nouvelle-Angleterre, avec un capital de \$52,320,000. Seize de ces manufactures ne donnaient aucun dividende ; neuf donnaient des dividendes de moins de 6 pour 100 ; six payaient des dividendes de 6 pour 100 ; et sept seulement payaient des dividendes de 10 pour 100, et plus. Si nous comparons cela avec l'état des affaires au Canada, nous constaterons que sur vingt grands établissements canadiens, de divers genres, seulement deux ne rapportaient pas de dividendes ; deux donnaient des dividendes satisfaisants, un rapportait des dividendes réduits, en comparaison des années précédentes, six donnaient des dividendes de 6 à 8 pour 100, deux des dividendes de 10 pour 100, et 6 des dividendes de 20 pour 100, et plus. Ceci établit un contraste frappant entre le Canada et les États de la Nouvelle-Angleterre, en ce que seize établissements de la Nouvelle-Angleterre sur quarante-huit ne payaient pas de dividendes, tandis qu'au Canada seulement deux sur vingt ne payaient pas de dividendes.

Dans la Nouvelle-Angleterre, le dividende le plus élevé était de 10 pour 100, et au Canada de 20 pour 100, et plus, en 1877 ; et j'affirme que nos intérêts manufacturiers étaient très prospères, établis sur une base plus solide que ne l'étaient ceux des États-Unis en 1877 et pendant les années qui suivirent la dépression commerciale de 1874. Nous avions une plus faible proportion d'hommes, de femmes et d'enfants sans emploi.

On a estimé que 2,000,000 d'hommes étaient sans emploi aux États-Unis durant cette période, mais il n'y avait pas une telle proportion d'oisifs dans ce pays, et une comparaison équitable des industries manufacturières alors en existence dans les deux pays démontrera à tout homme impartial et sans préjugés que sous l'opération d'un tarif de revenu les industries manufacturières du Canada rapportaient des dividendes plus élevés et étaient plus solidement établies que celles des États-Unis sous l'opération d'un tarif protecteur élevé.

Le tarif établi par les honorables messieurs de la droite a réellement causé du tort à plusieurs de nos industries ; il a nuï à nos manufactures d'instruments aratoires. Dans ma division, il y a une de ces manufactures, et le propriétaire m'a dit que l'augmentation du coût de chacune de ses farces est de \$2 à cause de l'augmentation du droit sur la matière première ; et un autre manufacturier important m'informe que l'augmentation du coût de la matière première est telle qu'afin de placer ses marchandises sur le marché au prix qui avait cours avant l'adoption de la politique nationale, il est obligé de diminuer la quantité de fonte qu'il emploie dans la fabrication de ses machines, et d'en amoindrir réellement la valeur et la qualité. Nos fonderies étaient bien établies avant l'inauguration de cette politique, et cette dernière a été préjudiciable aux intérêts de ces industries, par l'imposition d'un droit sur le fer et sur le charbon. Le commerce du bois n'en a aucunement bénéf-

ficié, et mon honorable ami a causé du tort au commerce du coton, comme il l'admet lui-même. Il nous dit que le commerce du coton est épuisé; qu'il y a trop de manufactures de coton.

Sir LEONARD TILLEY: L'honorable monsieur a-t-il dit qu'elles rapportaient 30 pour 100?

M. CHARLTON: Oui; l'année dernière, jusqu'au 30 juin 1883. Je prends la propre déclaration de l'honorable monsieur, qui a dit que le commerce du coton a été épuisé, et que les honorables messieurs l'accuseraient sans doute d'avoir nuï à cette industrie. Cette dernière est sans doute épuisée. La trop grande activité de la fabrication qui a permis aux manufacturiers de payer de forts dividendes a poussé un trop grand nombre à s'engager dans cette industrie. L'industrie cotonnière serait aujourd'hui plus prospère si le tarif qui a précédé celui-ci eût été maintenu, ce tarif sous l'opération duquel les dividendes étaient de 10 à 15 pour 100, alors que les avantages n'étaient pas aussi grands et qu'il n'y avait pas à espérer des dividendes de 50 pour 100. Aujourd'hui, et à l'avenir, l'industrie cotonnière serait plus solidement établie sous l'opération de ce tarif qu'elle ne l'est sous le système d'activité excessive dans la fabrication établie par le très honorable monsieur.

Un caractère des prétentions que l'on émet en faveur de cette politique nationale, c'est qu'elle aurait le mérite de tout ce qui s'est fait—on lui serait redevable de toute la prospérité qui règne dans le pays, de tout ce qu'aurait naturellement produit le retour des bonnes années. Personne ne peut supposer que les intérêts manufacturiers, qui s'étaient développés sous l'opération d'un tarif de revenu, seraient restés stationnaires après le retour des bonnes années. Personne ne peut supposer qu'après 1879, lorsque la moisson du pays s'était améliorée, que les affaires s'étaient également améliorées aux États-Unis, et que nous obtenions des prix plus élevés pour notre bois, notre orge, et pour les produits que nous vendons à ce pays; personne ne peut supposer qu'après le retour de la prospérité dans tout le monde commercial, les intérêts manufacturiers du Canada seraient restés calmes, et n'auraient pas fait de progrès. Mon humble opinion est qu'elles auraient, en général, progressé plus que sous la politique actuelle. Je crois que nos manufactures d'instruments aratoires, nos fonderies, nos manufactures de machines à coudre, seraient plus florissantes; je crois que le développement de l'industrie cotonnière aurait été aussi grand qu'il fallait dans l'intérêt du pays; et je crois que les progrès de l'industrie lainière auraient été également marqués. Je crois que cette politique nationale, tout en imposant au peuple de lourdes charges, sous forme d'impôts inutiles, a causé du tort à une industrie importante, et n'a pas amélioré la condition des autres, dans mon humble opinion. Il n'est pas nécessaire d'assurer des dividendes de 37 pour 100.

Un pareil état de choses doit nécessairement préjudicier plus tard aux intérêts qui reçoivent une protection aussi outrée. Je ne doute pas que nos manufacturiers de coton réalisent aujourd'hui ces profits. Ceux qui ont placé des capitaux dans cette industrie regrettent sans doute qu'un si grand nombre de personnes s'y soient engagées, et que cette industrie se soit développée dans une pareille mesure, et ils voudraient sans doute que son développement eût été moins rapide et plus solide. Ces résultats ont eu lieu aux États-Unis dans diverses industries; dans celle du fer, du papier, du coton. Ils ne se sont pas produits aussi rapidement aux États-Unis qu'au Canada, parce que c'est un théâtre plus grand, un champ d'opérations plus vaste. Ce qui s'est produit ici en trois ou quatre années a mis au moins une décennie à se produire là-bas, mais le résultat a été le même ici qu'aux États-Unis, et s'est produit plus rapidement ici. Aujourd'hui \$100,000,000 placées dans les hauts fourneaux américains ne rapportent aucun profit; aujourd'hui il y a plus de manufactures de papier aux États-Unis qu'on n'en a

M. CHARLTON.

besoin, et plus de manufactures de coton qu'il n'en faut, et ceci est le résultat du paiement de dividendes énormes, qui ont poussé les gens à s'engager dans ces industries dans l'espoir de faire rapidement fortune. Voilà pour le tarif.

Je n'ai plus qu'un point de cette question à discuter, savoir, les assertions de mon honorable ami au sujet de la protection accordée à l'agriculture, et j'y arriverai dans quelques instants. Je m'arrêterai cependant à quelques propositions émises l'autre jour par mon honorable ami le député de Cardwell. Il nous a dit que sous l'opération de la politique nationale, le tonnage avait augmenté dans le port de Montréal. Or, l'augmentation du tonnage dans le port de Montréal prouve simplement ceci. Elle provient de deux causes: de l'augmentation dans l'importation des produits fabriqués que la politique de mon honorable ami devait empêcher, et aussi de l'augmentation dans l'exportation des produits du sol, que la politique de mon honorable ami devait empêcher, vu que nous devons avoir dans le pays un marché pour l'écoulement de tous ces produits. L'augmentation du tonnage dans le port de Montréal prouve donc simplement que sa politique ne produit pas l'effet qu'il avait promis qu'il en résulterait.

L'honorable député de Cardwell a aussi fait remarquer qu'il y avait eu une augmentation dans les dépôts faits aux banques d'épargne de ce pays. Comme je l'ai déjà démontré, nous avons eu des récoltes extraordinairement bonnes, nous avons eu un commerce actif, nous avons eu dans nos exportations une augmentation de \$50,000,000 pour contrebalancer les \$20,000,000 d'impôts inutiles, ce qui a laissé un gain clair de \$60,000,000 pour le pays, et ce qui indique que la politique de l'honorable monsieur n'a pas réussi à paralyser complètement le progrès du pays.

Malgré les taxes qu'il a imposées; malgré le cauchemar que donne son tarif; malgré son système fiscal défectueux, le pays a progressé et est devenu plus riche; les dépôts dans les banques d'épargne se sont accrus, pas autant que sous un autre régime, il est vrai; mais en dépit de la politique de l'honorable monsieur, ces dépôts se sont raisonnablement accrus, et le pays a progressé quelque peu, par suite de la position exceptionnellement favorable dans laquelle de bonnes récoltes l'ont placé.

L'honorable monsieur a aussi parlé de l'émigration du pays, et il nous a fait valoir sur ce sujet un argument dont je ne puis voir la justesse. Il s'est efforcé de nous démontrer que l'émigration des plus anciens États de l'Union américaine a été considérable. Cela est vrai, sans doute. Si cette émigration s'était présentée vers le Nord-Ouest canadien, on pourrait peut-être la comparer à la nôtre; mais il ne s'agit pas d'une émigration du Canada au Nord-Ouest, et c'est pourquoi, je le répète, l'argument de l'honorable monsieur, est entièrement inapplicable, parce que ceux qui émigrent des plus anciens États de l'Union américaine dans des États plus jeunes, du même pays, continuent d'être citoyens de l'Union américaine, contribuent aux revenus de celle-ci, à sa grandeur et sa force, tandis que l'expatriation canadienne se compose de ceux qui laissent notre pays, désertent leur terre natale, et s'en vont aux États-Unis au lieu de diriger leurs pas vers le Nord-Ouest du Canada.

Conséquemment, l'argument ne s'applique aucunement à la question. L'honorable monsieur nous a dit que nous n'avions pas eu honte, nous, membres de la gauche, de citer des chiffres fournis par les agents de l'immigration américaine. De fait, nos amis de la gauche n'ont pas eu honte une seule fois, de les citer. Ils ne se sont pas fait un scrupule de citer des rapports qu'ils considèrent, aujourd'hui, comme entièrement inexacts. Ils ont basé des arguments sur ces rapports, de 1874 à 1878. Les honorables chefs de la droite accusent mon honorable ami, en se basant sur ces rapports, d'avoir adopté une politique ruineuse pour le Canada; de n'avoir pu retenir en Canada les mille et mille des nôtres, qui ont déserté le pays. Les statistiques que mes honorables amis de la gauche ont adoptées, se fiant sur leur exacti-

tude, embrassaient une période de 1874 à 1878, et furent préparées par le même homme que l'honorable monsieur dénonce maintenant comme entièrement indigne de foi. Et pourquoi? Parce qu'elles ne parlent pas comme il voudrait les faire parler. Parce qu'elles nous apprennent que si cent trente mille personnes ont émigré du Canada sous le régime de mon honorable ami, plus de quatre cent mille en sont sorties depuis. A propos de cet exode, je puis dire que l'on a essayé de placer mon honorable ami dans une fausse position, en le représentant comme s'étant servi de ces statistiques, lorsqu'il ne les avait aucunement consultées.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Pas une seule.

M. CHARLTON: L'ex-ministre des finances consulta d'avance les rapports provenant de municipalités dans le Canada; il compara le chiffre de la population, à une certaine époque, avec le chiffre de la population à une autre époque; il a pris le recensement de la population scolaire; il a examiné le nombre des élèves dans les écoles, ainsi que le chiffre de la population dans les municipalités, et sur ces données, il a fait ses calculs estimatifs, sans consulter aucunement les statistiques fournies par les officiers des Etats-Unis.

L'honorable député de Cardwell a aussi déclaré que le gouvernement, dans chaque changement qu'il avait fait subir aux règlements des terres, avait opéré une amélioration. Je suis disposé à admettre qu'il y a un peu de vérité dans cette prétention, et voici pourquoi: les règlements, adoptés dans le commencement, étaient si affreusement mauvais, qu'il était impossible d'en adopter de pire, et quand il s'éleva une clameur dans le Nord-Ouest, et qu'il devint impossible de maintenir ces règlements plus longtemps, le gouvernement fit quelques légères concessions à l'opinion publique.

De sorte que les règlements ont été, par intervalles, légèrement modifiés et améliorés. L'honorable monsieur nous a dit qu'aucune compagnie pouvait maintenant se procurer une charte dans le Nord-Ouest pour un chemin de fer passant dans quelque direction que ce soit, excepté à travers cette lisière de 15 milles.

Or, cette lisière suit justement la direction que voudraient choisir ceux qui ont besoin de chartes; cette lisière est justement la partie du pays que les possesseurs de chartes voudraient exploiter avec leurs chemins; cette lisière est la muraille qui les empêche d'ouvrir des communications avec leurs voisins du Sud; qui les empêche de construire des lignes de raccordement, des chemins de fer pouvant créer une concurrence.

Tant que cette lisière de 15 milles, s'interposera entre la population du Nord-Ouest et les lignes rivales américaines, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien jouira d'un monopole absolu.

Etant six heures, l'Orateur quitte son siège.

Séance du soir.

TROISIÈME LECTURE.

Les bills suivants sont délibérés séparément en comité général, rapportés, lus pour la troisième fois, et passés, savoir:—

Bill (n° 31) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du lac Nipissingue et de la baie de James;— et

Bill (n° 56) à l'effet d'autoriser les porteurs de bons de la compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa à voter aux assemblées de la compagnie et pour autres fins.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

M. CHARLTON: M. l'Orateur, quand vous avez quitté le fauteuil, à six heures, j'étais sur le point d'entrer dans

quelques considérations sur la question de la protection agricole. Le ministre des finances, l'année dernière, s'est montré très modeste lorsqu'il a parlé de la somme de bienfaits que la protection avait rendue aux agriculteurs. Je pense que sa prétention, alors, c'était que le producteur de blé recevait un avantage de 2 centins par minot par suite du droit imposé sur le grain, et c'était, si ma mémoire est fidèle, le seul avantage direct que, d'après l'honorable monsieur, la classe agricole recevait de l'opération du tarif. J'eus, bientôt après, l'occasion de démontrer que l'honorable monsieur se trompait entièrement sur la question de l'avantage que recevaient les agriculteurs par le droit imposé sur le grain.

Je démontrai que les agriculteurs étaient si loin de recevoir un avantage de 2 centins par minot, que le blé était, au contraire, sur tous les marchés américains, d'un prix plus élevé que sur les marchés canadiens. Je fis voir que le prix du blé, n° 2, du printemps, à Chicago, était, à cette époque, aussi élevé qu'à Toronto. Que les avoines, l'orge, les pois et le seigle, étaient d'un prix plus élevé sur les marchés américains que sur les marchés canadiens, et qu'il en était de même du beurre et du fromage; que l'agriculteur canadien, enfin, ne recevait aucun avantage des droits imposés sur les grains. Nous avons toujours admis, M. l'Orateur, qu'un droit imposé sur le grain importé pour la consommation affecterait le prix de cet article. Nous avons toujours maintenu, également, que le droit imposé ne pouvait affecter le prix sur aucun grain, dont nous récoltons un surplus pour l'exportation. Si cela est vrai, il s'ensuit naturellement qu'un droit imposé sur le blé-d'inde affecte le prix de cet article, parce que nous en importons considérablement en sus de l'exportation pour la consommation.

Mais l'action du gouvernement, en prélevant ce droit, ne peut que nuire à l'agriculture. Nous importons le blé-d'inde simplement parce que ce grain est beaucoup à meilleur marché que nos menus grains. Nos agriculteurs vendent une quantité correspondant d'orge, de seigle, d'avoine et de pois à des prix relativement plus élevés que le blé-d'inde, et le résultat, c'est un profit considérable pour les agriculteurs. J'ai fait, en 1876 l'estimation que l'importation de 6,300,000 minots de blé-d'inde et son équivalent par sa conversion en farine, rapporte au Canada un gain de \$1,400,000. Par l'importation du blé-d'inde au prix moyen de 51 centins par minot, nous avons été capables de vendre notre surplus entier de pois et d'avoine, et 1,700,000 minots d'orge, ce qui, autrement, aurait été consommé dans le pays à la place de 6,300,000 minots de blé-d'inde importé. Nous avons réalisé, outre les frais d'importation et d'exportation, sur le blé-d'inde que nous avons acheté, et les menus grains que nous avons vendus, un profit net de \$1,400,000.

Voilà l'unique raison pourquoi ce pays importe du blé-d'inde. Nous pourrions nous servir de nos propres menus grains pour l'engraissement des animaux, mais cela serait plus dispendieux pour nous, et il vaut mieux, par conséquent, nous servir, pour cet objet, d'une espèce de grain, qui coûte moins cher, pourvu qu'elle convienne aussi bien. Nous avons toujours soutenu que le droit imposé sur le blé ne pouvait affecter le prix, excepté lorsque nous n'en récoltons pas assez, nous-mêmes, pour notre consommation. J'ai suivi le cours du marché depuis l'origine de cette politique et j'ai étudié la cote des prix du blé pour me mettre en état d'exposer devant les assemblées publiques, l'effet réel des droits imposés sur les grains, et j'ai constaté que le prix du blé et de tous les autres grains, excepté le blé-d'inde, a été plus élevé aux Etats-Unis que sur les marchés canadiens.

On nous dit maintenant que nous n'avons pas eu une récolte de blé suffisante, l'année dernière, pour notre propre consommation. Si c'est le cas, alors, le droit imposé sur cet article fera hausser le prix du blé, si nous l'importons pour la consommation. L'honorable monsieur prétend que le droit imposé procure à nos agriculteurs un avantage de 8 à 10 centins par boisseau. Pourquoi ne procure-t-il pas un

avantage de 15 centins, qui est le montant du droit imposé ? L'honorable monsieur ne nous en a pas donné l'explication pour une raison évidente. Le droit sur la farine est de 50 centins par baril, équivalant à 10 centins par boisseau sur le blé. Il a ajusté le tarif de manière à établir un droit différentiel contre le meunier ; en effet, tandis que le tarif est considéré comme donnant une protection de 15 centins, il n'accorde que 10 centins comme avantage. Mais l'honorable monsieur se trompe, s'il croit que les agriculteurs reçoivent un avantage de 8 ou 10 centins par boisseau de blé, par suite du droit imposé. Il est constaté qu'il n'en est pas ainsi. J'ai fait une compilation des cotes du 5 mars, telles que publiées par les journaux, et voici le résultat de ce travail :

COTES DU 5 MARS 1884.

No 1, blé du printemps.

Toronto..... \$1.10. Buffalo, Duluth..... \$1.14

No 2, du printemps.

Toronto..... \$1.08. Buffalo..... \$1.11
Chicago..... 92 centins chacun.

No 2, rouge d'hiver.

Toronto..... \$1.06. Toledo..... \$1.01
Oswego blanc et rouge, \$1 à \$1.12.

Orge.

Toronto No 1..... 67 centins. Oswego No 1.... 85 centins.

Seigle.

Toronto..... 60 centins. Oswego, 67 cts. en entrepôt.
Chicago..... 58½ centins.

Avoine.

Toronto..... 36 cts. par 32 lbs. Chicago, 32½ cts. par 32 lbs.
Toledo..... 35½ cts. par 32 lbs. Oswego..... 43 cts. par 32 lbs.
Buffalo..... 42 cts. par 32 lbs

Pois.

Toronto No 2..... 74 centins. Oswego..... 85 centins.

Nous voyons par ces cotes que la différence dans le prix du blé du printemps n° 2, entre Chicago et Toronto, est de 16 centins. C'est très peu, et cette différence dépasse à peine le prix du fret. De sorte qu'en ce moment, l'agriculteur canadien ne trouve aucun avantage à ce que les prix soient plus élevés à Toronto qu'à Chicago. La marge sur le n° 2, rouge, entre Toledo et Toronto, est de 5 centins, ce qui est moindre que le fret. La marge sur le blé entre Buffalo, ou Oswego et Toronto, est dans le sens opposé. La marge sur l'orge est de 18 centins en faveur d'Oswego ; sur le seigle, de 7 centins en entrepôt ; sur les avoines, de 7 centins, et sur les pois, de 21 centins. Ces chiffres établissent, d'une manière concluante, que les agriculteurs de ce pays ne reçoivent pas actuellement un avantage appréciable du droit imposé sur le grain. Le prix du blé peut être un tant soit peu plus élevé qu'il le serait sans le droit ; mais la différence ne dépasse pas 2 ou 3 centins. Cette différence peut être plus grande. Durant le printemps, elle peut être plus élevée, quand le stock, dans le pays, est épuisé ; quand les greniers des agriculteurs sont vides ; quand le blé est entièrement passé entre les mains des meuniers, son prix peut, alors, s'augmenter du montant du droit sur la farine. Mais cette augmentation arrive justement dans le temps où les agriculteurs ne peuvent en profiter.

Sir LEONARD TILLEY : Il en a été ainsi durant les deux ou trois derniers mois.

M. CHARLTON : Les cotes démontrent qu'il n'en a pas été ainsi. Elles démontrent que l'agriculteur ne retire aucun bénéfice appréciable, dans le temps où il peut avoir du blé à vendre. Les cotes montrent que d'autres grains sont d'un prix plus élevé sur les marchés américains qu'ici ; elles démontrent que la protection agricole est une des plus

M. CHARLTON.

transparentes blagues qui se soient encore imposées à la crédulité publique.

Un honorable DÉPUTÉ : Qu'en pensiez-vous en 1878 ?

M. CHARLTON : Je n'ai jamais commis l'absurdité de demander l'imposition d'un droit sur les produits agricoles ; ou je n'ai jamais affirmé que les agriculteurs pussent bénéficier d'une protection sur le grain qu'ils produisent eux-mêmes.

Voilà ce que j'avais à dire sur la protection agricole. Je mentionnerai maintenant, en conclusion, quelques faits se rapportant à la politique financière de mon honorable ami. Je puis affirmer que toutes les promesses faites par cet honorable monsieur, pour ce qui regarde les avantages accordés par la protection agricole, se sont évanouies comme de la fumée. On n'a pu démontrer, et on ne pourra jamais démontrer que les agriculteurs ont reçu le moindre avantage des droits protecteurs.

Je reporterai l'honorable monsieur à l'époque où les honorables chefs de l'opposition étaient ministres. L'honorable monsieur déclarait alors que \$23,000,000 étaient autant que ce qui devrait être déposé annuellement par ce pays, et cependant l'honorable monsieur, malgré cette déclaration, a élevé les dépenses du Canada à \$31,000,000.

L'honorable monsieur a promis de remédier au mal que nous fait une balance de commerce adverse ; mais malgré cette promesse, nous avons une balance de commerce adverse, l'année dernière, de \$18,000,000, et cette année, la balance adverse double presque ce montant.

L'année dernière, l'honorable monsieur comptait sur sept années de prospérité ; il nous assura que nous pouvions nous attendre à sept années de bon temps, et cependant la politique qui devait nous procurer cette prospérité, donne des signes de défaillance dès que le moindre contretemps lui arrive.

L'honorable monsieur a réussi, par quatre années de politique protectrice, à affaiblir tellement une des grandes industries de ce pays, qu'elle est exposée à un désastre. Il promettait aux agriculteurs un marché domestique qui devait absorber toutes les productions du sol, et cependant, en face de cette promesse, la valeur de l'exportation de produits alimentaires, composés de grain, de farine et de moullée, s'est accrue d'une somme de \$32,000,000 depuis que l'honorable monsieur est arrivé au pouvoir.

Cette augmentation est de 55 pour 100 en présence de la promesse que les agriculteurs auraient un marché pour leurs productions. Sa politique devait exclure les marchandises étrangères de notre marché, et, cependant, cette promesse, on augmente l'importation de marchandises, que l'on pourrait fabriquer dans ce pays, de 79 pour 100, comparativement aux importations de 1879. Sa politique devait augmenter les salaires ; cependant, en face de cet engagement, les statistiques qui lui ont été fournies démontrent que dans les manufactures de coton les salaires des ouvriers sont tombés de \$245 par année, en 1879, à \$194, en 1883. Sa politique devait ramener le bon temps, la prospérité devait nous revenir. Or, l'honorable monsieur s'est cru investi de plus de pouvoir que ne peut en posséder aucun mortel, en de telles matières. Il s'est arrogé un degré d'influence que pas un député de cette Chambre, ou en dehors, ne peut avoir. Oui, M. l'Orateur, le bon temps est rayé. L'honorable monsieur a porté ses regards à l'étranger, et il a vu le relèvement des affaires après la guerre, l'aplanissement d'embaras commerciaux dans les Etats-Unis, après une période de dépression qui les a fait souffrir comme nous ; il a vu la réparation des dommages causés par cette dépression ; il a vu le commerce et les manufactures reprendre leur cours ordinaire, et se retournant, avec complaisance vers nous, il a dit : voyez l'effet de la politique nationale ! Il a vu nos champs couverts de luxuriantes moissons, nos agriculteurs récoltant plus que par le passé, et puis, avec la

même complaisance, il a tout attribué à la politique nationale.

De fait, l'honorable monsieur s'est attribué les bienfaits que la Providence seule distribue ; mais je crains que la Providence puisse encore punir l'honorable monsieur de sa présomption, pour lui faire sentir combien est fragile toute créature humaine et combien sont bornées sa sagesse et sa puissance. Nous en avons la preuve dans le fait que cette politique si vantée ne peut subir le moindre contretemps ; qu'elle peut en supporter infiniment moins que la politique de mes honorables amis de la gauche, lorsqu'ils occupèrent les bancs du trésor, durant les cinq années qui s'écoulèrent de 1873 à 1878. C'est une politique dont le vice inhérent est de produire un gaspillage par une taxation inutile, et par les frais incidents qui en dérivent. Elle taxe directement chacun plus que c'est nécessaire, et indirectement deux fois plus que ce qui est soutiré directement. Et, M. l'Orateur, quand les bonnes récoltes se trouveront interrompues, quand les \$30,000,000, qui doivent être ajoutées à la dette publique du Canada, par suite du soi-disant prêt accordé à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, par suite de ce subsidé additionnel accordé à ce chemin, et quand se fera sentir la nécessité d'une plus forte taxation, comme cela arrivera nécessairement ; quand le pays verra l'étendue et le vrai caractère des monopoles créés par ce gouvernement, alors le peuple comprendra, s'il ne l'a pas déjà compris, que les taxes provenant des douanes et de l'accise, à la fin de la dernière année de l'ex-administration, se montaient seulement à \$4.34 par tête, tandis qu'elles sont maintenant de \$6.65 par tête, soit une augmentation de plus de 50 pour 100.

Le peuple reconnaîtra, en outre, que les honorables chefs de la gauche ont administré les affaires durant une grande crise commerciale, durant une longue période d'une dépression rigoureuse, qui se faisait sentir dans tous les pays ; le peuple reconnaîtra qu'ils gouvernèrent le pays avec prudence ; qu'ils pratiquèrent l'économie comme elle devrait toujours être pratiquée par tout gouvernement ; qu'ils laissèrent les bancs du trésor, n'ayant augmenté que très légèrement les dépenses, depuis leur avènement au pouvoir ; le peuple reconnaîtra, enfin, que c'est seulement par ingratitude, si en 1878, il retira sa confiance au seul gouvernement, depuis une génération, qui eût administré les affaires du pays avec honnêteté.

M. DUNDAS : Je n'avais pas l'intention de parler sur cette question, à cette phase de la discussion ; mais j'y suis appelé par quelques-unes des observations du dernier orateur qui vient de reprendre son siège. Je crois, M. l'Orateur, que tous ceux qui lisent les journaux, savaient que le prix du blé en Canada a sensiblement haussé grâce au droit protecteur imposé. Si l'honorable monsieur qui vient de s'asseoir, eût lu le *Globe*, aujourd'hui ; s'il eût vu le rapport que publie ce journal sur le prix du blé à Chicago et Toronto, et s'il eût fait une comparaison intelligente, je crois qu'il se serait aperçu de son inexactitude en affirmant que les agriculteurs ne retireraient aucun avantage de l'imposition du droit. Le *Globe*, aujourd'hui, nous dit que le prix du blé du printemps, n° 2, à Chicago, était, hier, à 91 $\frac{3}{4}$ centins, contre \$1.08 à Toronto, pour la même marque, ce qui fait une différence d'environ 16 $\frac{3}{4}$ centins par minot en faveur de Toronto. Puis, le taux du fret de Chicago à Toronto, est, je crois, de 7 centins par minot ; ce qui laisserait en faveur de Toronto une différence d'environ 9 $\frac{3}{4}$ centins par minot. Si cette différence ne provenait pas du droit, pourquoi le prix du blé serait-il plus élevé à Toronto, aujourd'hui, qu'à Chicago, outre le fret depuis cette dernière ville. Cette augmentation est entièrement due à la taxe imposée. Je ne discuterai pas seulement la question de savoir s'il vaut mieux pour le pays que le prix du blé soit élevé ou réduit. Les agriculteurs d'Ontario, qui ont du blé à vendre, désirent, comme de raison, que le prix soit aussi élevé que possible,

tandis que ceux qui consomment le blé désirent l'avoir à bon marché. Mais je pense que je puis établir, non par l'exemple isolé qui se présente aujourd'hui ; mais par la moyenne du prix du blé, durant les huit ou neuf dernières années, que la cote de ce produit a haussé en Canada par suite de la protection qui a été accordée depuis 1879. J'ai en ma possession les chiffres indiquant, d'une manière détaillée, et alternativement, chaque semaine, la moyenne du prix du blé à Toronto et Chicago, durant les huit dernières années. Je n'entrerai pas dans les détails ; mais j'ai calculé la moyenne, et je soumettrai le résultat de mon travail à la Chambre.

En 1875, la moyenne du prix du blé n° 2, du printemps, a été de \$1.01 $\frac{1}{2}$ à Toronto, et de \$1.02 $\frac{1}{2}$ à Chicago ; en 1876, la moyenne, à Toronto, fut de \$1.03 $\frac{1}{2}$, et à Chicago, de \$1.02 $\frac{1}{2}$; en 1877, \$1.32 à Toronto et \$1.22 à Chicago ; en 1878, la moyenne, à Toronto, fut de 96 $\frac{3}{4}$ centins, et de 97 centins à Chicago ; en 1879, jusqu'aux 15 mars, date de l'imposition du droit protecteur, la moyenne, à Toronto, fut de 84 centins, et de 87 centins à Chicago. Prenant la moyenne de ces cinq années, nous trouvons qu'elle fut de \$1.03 $\frac{1}{2}$ à Toronto, et de \$1.02 $\frac{1}{2}$ à Chicago, ou de 1 centin de plus à Toronto qu'à Chicago.

Maintenant, voyons ce que fut la moyenne durant les cinq années qui suivirent l'imposition du droit. En 1879, c'est-à-dire, depuis la date de l'imposition du droit jusqu'à la fin de l'année, la moyenne du prix a été de \$1.02 $\frac{1}{2}$ à Toronto, et de \$1.02 $\frac{1}{2}$ à Chicago ; en 1880, elle fut de \$1.17 $\frac{1}{2}$ à Toronto, et de \$1.05 à Chicago ; en 1881, elle fut de \$1.23 à Toronto, et de \$1.14 $\frac{1}{2}$ à Chicago ; en 1882, en fut de \$1.20 $\frac{1}{2}$ à Toronto, et de \$1.15 à Chicago, et en 1883, elle fut de \$1.08 $\frac{1}{2}$ à Toronto, et de \$1.01 $\frac{1}{2}$ à Chicago. Si j'avais considéré les deux premiers mois de cette dernière année, j'aurais pu montrer que la différence, pendant ces deux mois, était encore plus grande.

En prenant la moyenne de ces cinq dernières années, nous trouvons que le prix, en moyenne, fut, à Toronto, de \$1.14 $\frac{1}{2}$, contre \$1.07 $\frac{1}{2}$ à Chicago. Ainsi, nous trouvons que durant les cinq années qui suivirent l'imposition du droit, la différence fut de 1 centin par minot en faveur de Toronto, tandis que durant les cinq années suivantes, après l'imposition du droit, la différence fut de 7 $\frac{1}{2}$ centins en faveur de Toronto. Or, quelle est la cause de cette différence ? Ce n'est pas autre chose que le droit imposé sur le blé américain.

Mais on peut demander pourquoi la différence n'est-elle pas plus grande que 7 $\frac{1}{2}$ centins, lorsque le droit sur le blé est de 15 centins par minot ? La raison, c'est simplement parce que la farine, qui paie un droit moins élevé que le blé, est importée à la place de ce dernier. Comme je l'ai dit auparavant, je ne désire pas discuter si un prix élevé ou réduit pour le blé est avantageux au pays ; mais le fait que je voudrais faire ressortir, c'est que sans l'imposition du droit sur le blé, le prix de cet article, eût été, en moyenne, à Toronto, durant les cinq dernières années, de 7 ou 8 centins par minot au-dessous du prix qu'il a atteint.

Je ne crois pas que vous pourriez trouver un seul agriculteur dans l'Ontario, à quelque parti qu'il appartienne, qui désirerait, aujourd'hui, voir biffer le droit sur le blé, et quand je fais cette déclaration, je sais ce que je dis. Les *grangers*, dont une majorité, je crois, supporte les honorables chefs de la gauche, adressent tous les jours à ce parlement des pétitions le priant de maintenir le droit sur le blé.

M. MACKENZIE : Jusqu'à ce que le droit sur la farine soit également biffé.

M. DUNDAS : J'admets très volontiers qu'il vaudrait mieux pour les meuniers aussi bien que pour les agriculteurs que les droits sur le blé et la farine fussent égalisés, en proportionnant le droit sur la farine au droit sur le blé, ce qui le porterait à 75 centins par baril. Mais je préférerais laisser le tarif tel qu'il est, à ce que le droit sur le blé fut réduit. J'ai tenu à faire cette déclaration pour faire connaître mon

opinion une fois pour toutes ; mais surtout pour répondre à une observation faite par un journal, qui est supposé être impartial en politique. Je veux parler du *Monetary Times*. Ce journal, il y a quelques semaines, exprimait l'opinion que l'imposition du droit sur le blé ne pouvait aucunement en affecter le prix en Canada, parce que le prix en Canada était réglé par la cote du marché de Liverpool.

Ce serait le cas, si nous avions besoin de ce port pour un marché, mais, comme cela est bien connu de tous les hommes d'affaires, cette année, au moins, nous avons un marché domestique pour tout le blé que nous pouvons produire dans cette Confédération, et même pour plus que la quantité qu'il nous est possible de produire.

M. MILLS : D'après les observations faites par l'honorable ministre des finances, l'honorable député de Cardwell, et d'autres honorables membres de la droite qui ont parlé sur la question, il paraîtrait que nous, membres de la gauche, serions coupables d'une offense atroce pour avoir exposé la vérité relativement à la condition et aux circonstances dans lesquelles se trouve actuellement le pays.

Il n'est pas toujours aisé, sans doute, d'intéresser le public dans des questions de commerce et d'industrie, ou dans une discussion sur les principes généraux d'une politique, qui devraient guider le pays. Toutefois, l'honorable monsieur qui est à la tête du gouvernement sait combien il lui fut facile de prendre avantage de la dépression des affaires du pays, pour attaquer avec succès sa politique fiscale. Aujourd'hui, c'est lorsque les affaires sont dans une condition favorable que nous avons à considérer la politique de la présente administration sur son mérite.

Lorsque la grande majorité de notre peuple est prospère ; lorsque le commerce est dans une saine condition ; lorsque les profits des agriculteurs sont bons et que les prix sont raisonnables, il n'est pas aisé de les intéresser dans des questions qui ont réellement une très grande importance pour eux ; mais c'est seulement quand les affaires du pays sont tendues ; quand le commerce languit, qu'ils sont capables d'apprécier pleinement et qu'ils veulent considérer d'importantes questions telles que celles relatives à la politique fiscale de l'administration.

Nous nous souvenons des arguments dont l'honorable chef de l'opposition d'alors, qui est aujourd'hui le premier ministre, se servit, il y a plusieurs années, et dont se servirent également ceux qui étaient ses associés dans la discussion de cette question. L'honorable chef de la droite proposa, en 1878, une résolution dans laquelle il déclarait qu'il y avait des milliers de personnes quittant le Canada parce qu'elles ne pouvaient trouver de l'emploi ici.

Sir JOHN A. MACDONALD : La résolution ne disait pas cela.

M. MILLS : La résolution disait qu'il y avait des milliers de personnes laissant le Canada parce qu'elles n'étaient pas capables d'obtenir de l'emploi ici, et l'honorable chef de la droite proposait d'augmenter la taxation de ce pays dans le but d'exclure les produits étrangers de notre marché, et afin que le peuple du Canada pût se livrer à l'industrie manufacturière et posséder un marché chez lui pour la consommation des produits de cette industrie. Nous ne nous sommes pas plaints alors du caractère anti-patriotique de cette ligne de conduite.

2 Nous contestâmes l'exactitude de ces énoncés, comme nous les contestons encore aujourd'hui ; mais à présent, lorsque la condition du pays n'est plus la même ; lorsque les promesses, faites alors, n'ont pas été remplies ; lorsque les prédictions publiées au sujet des effets attendus de cette politique ne se sont pas accomplies, nous entendons les honorables députés de la droite se plaindre des honorables membres de la gauche, qui ont le tort de répéter à l'égard de la situation actuelle, les mêmes arguments for-

M. DUNDAS

mulés par l'honorable premier ministre dans la résolution qu'il propose.

Il déclarait, dans cette résolution, que des milliers de personnes laissaient le Canada parce qu'elles étaient incapables d'obtenir de l'emploi. Mais aujourd'hui, le nombre de personnes sans ouvrage est au moins trois fois plus grand que lorsque l'honorable chef de la droite déclara inexactement que tel était alors la condition de la classe ouvrière. Cependant, d'honorables membres de la droite nous accusent de manquer de patriotisme ; ils disent que nous tâchons de déprécier le pays ; que nous tâchons d'empêcher le capital étranger de chercher un placement ici, et qu'enfin nous essayons d'éloigner du pays l'immigration.

Vu la présente condition des affaires dans les villes et les cités de ce pays, je crois que l'on ne ferait pas maintenant un grand tort au pays, si l'on empêchait qu'un grand nombre d'immigrants ne vissent se fixer ici. Je crois que nous avons à présent un grand nombre d'ouvriers sans emploi. Ils désireraient bien en trouver, mais il n'y a pas d'ouvrage pour eux. Il me semble, par conséquent, que sous les circonstances, même si l'accusation était vraie et qu'il nous fût possible d'empêcher les ouvriers étrangers de venir se fixer au Canada, il me semble, dis-je, que nous ne ferions pas un grand tort au pays.

L'honorable ministre des finances, dans son discours budgétaire de cette session, a répété son discours de 1879, lorsqu'il exposa sa politique. Il disait alors, comme son chef avant lui, que le Canada avait été en 1878, et sous l'administration de mon honorable ami de York-Est (M. Mackenzie), un marché à sacrifice. Cependant, il nous dit, aujourd'hui, bien que le Canada fût alors un tel marché à sacrifice et que les fabricants de ce pays ne fussent pas capables de vendre leurs produits concurrence avec les produits importés de l'étranger, que nous sommes en bien meilleure condition aujourd'hui, et que notre peuple s'approvisionne de marchandises qu'il consomme à meilleur marché qu'auparavant. De fait, l'honorable monsieur nous a dit, tout le temps, que tout désavantageux que fût le marché à sacrifice, ou quelque avantageux qu'il fût à la population de ce pays, qui pouvait se procurer à bas prix les marchandises dont elle avait besoin, les prix sont encore plus réduits, aujourd'hui, que lorsqu'ils étaient déjà ruineux pour les fabricants du pays. Ces prix ruineux d'alors n'ont pas le même effet ruineux aujourd'hui. Bien que les prix des marchandises soient plus bas aujourd'hui et que les salaires soient plus élevés, ceux qui sont engagés dans l'industrie manufacturière réalisent de magnifiques profits qu'ils n'auraient pas réalisés sur un meilleur marché, et lorsque leurs marchandises se vendaient à des prix plus élevés.

Je n'ai jamais pu comprendre la proposition émise à cette occasion par le ministre des finances et les honorables chefs de la droite, proposition qu'ils ont répétée depuis à diverses reprises. Je puis comprendre comment le peuple pourrait perdre en obtenant moins que la valeur de son produit ; mais comment peut-il être en perte en achetant ses marchandises à un prix plus bas que leur valeur présente, en obtenant plus que pour son argent, c'est ce que je ne puis comprendre, et c'est aussi ce que l'honorable ministre des finances n'a jamais encore expliqué au parlement ni expliqué au pays d'une manière claire et intelligible. Si les fabricants américains expédiaient les marchandises au Canada et les vendaient pour moins que leur valeur, je comprends comment les fabricants américains pourraient se trouver en perte ; mais je n'ai jamais pu comprendre comment le peuple du Canada pourrait souffrir de cette politique.

Les honorables chef de la droite nous disaient alors que les fabricants américains et d'autres expédiaient leurs marchandises ici et faisaient du Canada un marché à sacrifice. Eh bien ! si vous jetez un regard en arrière et examinez qu'elle était alors la condition du pays, vous trouverez que les importations du Canada avaient alors baissé de \$40,000,

000, comparativement à celles de quelques années précédentes; mais les honorables chefs de la droite ne nous ont jamais dit comment il se faisait que, si les \$128,000,000 d'importations de produits étrangers ne prenaient pas la place des fabricants canadiens, ceux-ci pu contribuer à la baisse du revenu lorsque le commerce d'exportation se trouvait réduit à \$40,000,000.

Les honorables messieurs de la droite nous disent que le pays était prospère en 1873. Nous importions alors pour \$28,000,000 de marchandises. L'honorable ministre des finances nous a aussi déclaré qu'il avait toute raison de croire que le pays continuerait à prospérer d'année en année, non en restreignant son industrie, mais par l'augmentation des importations et des exportations. En 1877, ces mêmes honorables messieurs nous disaient, et ils ont répété depuis, la même chose à diverses reprises, que la taxation élevée nous aiderait; que nous devions imposer des taxes élevées pour rendre le pays prospère. Or, à cette même époque, les Etats-Unis avaient un système de taxation élevée, tandis que le libre-échange existait en Angleterre, comme il existe encore aujourd'hui, et, cependant, où il y avait libre-échange et taxation élevée, la dépression se fit sentir également.

Et quand nous voyons le commerce paralysé dans tous les pays civilisés, sans égard à la politique fiscale du gouvernement, je crois que nous avons dans cet état de choses une très bonne preuve que ce n'est en aucune façon la politique fiscale de l'administration qui a causé la dépression du commerce dans tous les pays du monde.

A tout événement, c'était un devoir sacré pour ces messieurs, avant d'adopter les changements qu'ils proposaient, de nous démontrer que la politique qu'ils entendaient suivre amènerait un meilleur état de choses.

Nous leur avons demandé à maintes reprises, à cette époque: Si le Canada doit être protégé par l'imposition de taxes élevées, comment se fait-il qu'un système semblable n'a pas empêché la dépression de se faire sentir dans les Etats-Unis. Ces honorables messieurs n'ont jamais tenté de démontrer comment cela pouvait se faire. Ils ont recommandé cette politique, mais ils n'ont pas démontré que c'était le véritable remède à l'état de choses qui existait alors.

Quand nous examinons la condition du Canada, nous n'avons aucune difficulté à trouver les causes de la dépression qui existait. Nous savons qu'en conséquence de la dépression du commerce dans les Etats-Unis et en Angleterre, il nous était impossible de trouver un marché pour notre bois. Les milliers d'hommes qui étaient employés dans un chantier ont manqué de travail. Il n'y eut plus la même quantité de bois de coupé; il n'y eut pas non plus la quantité ordinaire d'exporté. Les Etats-Unis, qui étaient engagés dans des entreprises manufacturières et qui achetaient notre bois pour construire de nouvelles usines et des maisons afin d'étendre leurs établissements manufacturiers, et de fournir du logement à leurs employés, ont discontinué leurs opérations. Plusieurs de ces manufactures furent fermées, et ces personnes se sont trouvées sans travail. Ceux qui étaient employés comme ouvriers dans ces établissements furent obligés de laisser les cités, d'émigrer au delà du Mississipi, et de se livrer à l'agriculture. Nous avons aussi perdu un marché pour notre bois, et dans toutes les parties du pays où la population ne dépendait que sur cette branche d'industrie, nous savons que le commerce s'est trouvé paralysé, et que cette industrie est tombée dans un état de dépression.

Mais, dans la section ouest de l'Ontario, où la population est en grande partie agricole, dans les endroits où les récoltes étaient assez bonnes, et les marchés dans leur condition normale, la dépression ne s'est pas fait sentir; et il est parfaitement connu de tous ceux qui demeurent à l'ouest de Toronto que nous n'avons pas ressenti de dépression dans ces endroits, si ce n'est durant quelques mois dans l'automne, ou à la fin de l'année 1879.

Lorsque le ministre des finances nous a demandé, l'autre jour, si la dépression dans le commerce du pays n'était pas plus grande dans toutes les parties du pays, en 1878, qu'elle ne l'est aujourd'hui, j'ai dit non. Je sais que ce n'était pas le cas. Je sais que les habitants de l'ouest d'Ontario ressentent la dépression commerciale et industrielle plus fortement cette année que durant les vingt dernières années, et je n'ai aucun doute que le montant de nos importations, et le montant de revenus perçus durant le reste de la présente année démontrent la vérité de ce que j'avance.

Maintenant, quand nous savons que la dépression existait partout, il est parfaitement clair qu'il était absurde d'attribuer cette dépression à la politique fiscale de l'administration. Comme je l'ai déjà dit, le marché pour la vente du bois dans la vallée de l'Ottawa et dans d'autres parties du Canada était paralysé. Ceux qui étaient habituellement employés à couper le bois, ont manqué d'ouvrage, et ceux qui leur fournissaient des marchandises ne possédaient plus leur marché habituel. Tout le monde, dans cette ville, sait que durant cette période, la rue Sussex était déserte; que ceux qui fournissaient des chaussures et des vêtements aux commerçants de bois étaient alors dans l'impossibilité de vendre ces marchandises; ils ne pouvaient les vendre pour la simple raison que ces commerçants avaient cessé d'employer ceux qui les consommaient à couper leurs billots dans les bois.

Eh bien! le même état de choses se faisait sentir dans d'autres branches d'industries. Lorsque nous avons interrogé M. Frost et d'autres fabricants d'instruments aratoires, et qui en fournissaient aux cultivateurs de la vallée de l'Ottawa, ils nous ont dit que ces cultivateurs ne pouvaient pas les payer. Ils ont dit: Nous avons notre foin et notre avoine dans nos granges, mais nous n'avons pas notre marché habituel; nous vendions ces produits aux personnes engagées dans le commerce de bois, mais le commerce étant mauvais, ils ne sont plus requis.

Eh bien! que fallait-il pour changer cet état de choses? Était-ce l'imposition de taxes additionnelles sur le peuple? Pas du tout. C'était le rétablissement du commerce; et quand nous avons rassemblé les commerçants de bois et que nous leur avons demandé quel remède ils proposaient pour changer cet état de choses dont ils se plaignaient, ils ont dit qu'ils n'en connaissaient aucun; ils n'ont rien suggéré; ils désiraient le rétablissement du commerce de bois, et ils étaient obligés d'attendre le retour de la prospérité dans les Etats-Unis et le Royaume-Uni. Alors, ces honorables messieurs, bien qu'ils nous aient dit que la dépression régnait et le remède qu'ils proposaient d'appliquer, ils ne se sont pas occupés de ceux qui souffraient et dont les affaires étaient paralysées.

Nous avions alors des moyens d'obtenir des renseignements qui n'existent pas aujourd'hui. L'acte de faillite était alors en opération, il y avait des syndics officiels dans toutes les parties du pays; quand des personnes faisant quelque commerce tombaient en faillite, nous pouvions nous adresser aux syndics officiels pour savoir qui ils étaient, quelle était leur besogne, et le montant de leur bilan; et nous obtenions des rapports de toutes les parties du Canada, depuis la Colombie-Britannique jusqu'à Halifax.

Que nous démontrent ces rapports?

Ils démontrent que ceux qui souffraient étaient ceux engagés dans quelque entreprise commerciale, et que ce n'était pas la classe manufacturière.

Le premier ministre, dans les résolutions qu'il a soumises au parlement, a déclaré que c'était les classes manufacturières qui languissaient, et que la politique qu'il proposait était dans leur intérêt; que cela était nécessaire pour rétablir le commerce, et nous débarrasser de la dépression qui existait alors. Mais quand nous examinons les faits, nous voyons que ce n'est pas le cas. Nous voyons que très peu de manufacturiers ont fait faillite.

Maintenant, j'ai pris la peine d'examiner les rapports qui nous étaient fournis alors, et je lirai à la Chambre quelques-uns de ces chiffres. Je trouve que quatorze commerçants de charbon ont failli, avec \$317,000 de passif; seize marchands à commission, avec \$487,000; un marchand de faïence, avec \$86,000; 125 personnes faisant le commerce de tissus et nouveautés, avec \$4,500,000; 20 pharmaciens, avec \$80,000; 12 personnes faisant le commerce de marchandises de fantaisie, avec \$167,000 de dettes; 122 épiciers, avec \$1,500,000; 32 marchands de ferronnerie, avec \$3,000,000; 327 marchands faisant un commerce général, avec \$2,200,000; quarante marchands-tailleurs, avec \$536,000; vingt-huit bijoutiers, avec \$430,000 de dettes; quatre marchands de cuir, avec \$489,000; deux marchands de papier, avec \$108,000; un importateur de sucres, avec \$128,000; un importateur général, avec \$160,000; formant 745 faillites, et un montant total de \$15,000,000 en chiffres ronds.

Maintenant, M. l'Orateur, si nous prenons la classe des manufacturiers, nous voyons qu'ils étaient dans une condition relativement prospère; nous voyons que parmi les manufacturiers de coton, un a failli avec \$7,000 de passif; que parmi les manufacturiers de lainages, trois ont failli avec \$30,000 de passif; que parmi les manufacturiers de machines à coudre, un a failli avec \$99,000 de passif, et que ceux qui ont fait les faillites les plus considérables.—les carrossiers, les fondeurs, et les fabricants de chaussures,—étaient ceux qui avaient le moins de compétition de l'étranger. Onze fondeurs ont failli, avec \$324,000 de passif; trente carrossiers, avec \$210,000; soixante-cinq fabricants de chaussures, avec \$840,000; et les faillites de tous les manufacturiers du Canada durant une seule année, ont formé moins d'un douzième du montant des faillites des classes mercantiles.

Maintenant, M. l'Orateur, quand le gouvernement suggère un remède à cet état de dépression dans les affaires, à quelle classe ce remède devrait-il s'appliquer? Assurément, à ceux qui souffrent. Cependant, la politique fiscale des honorables messieurs, depuis 1878 jusqu'à ce jour, est une politique qui tend à protéger ceux qui sont relativement prospères. Il n'y a peut-être pas une classe, en Canada, qui a fait face à l'orage avec plus de succès que la classe manufacturière, durant la période de dépression, et pourquoi? Parce que leur commerce s'était fait à la condition du pays; avait grandi avec les besoins de la population; et n'avait reçu aucune impulsion artificielle, du moins, aucune qui soit perceptible. Il avait grandi avec assez de rapidité pour faire face aux besoins du pays, et il en est résulté que, lorsque la période de dépression est arrivée, il a pu se maintenir tout aussi bien qu'aucune branche d'industrie en opération dans le pays.

Quand nous examinons la condition du pays, nous voyons pourquoi les classes mercantiles ont souffert durant cette période de dépression. Leurs ventes avaient considérablement diminué. Nous avons consommé, durant les années de prospérité, ou d'activité factice, pour \$128,000,000 de marchandises importées, tandis qu'en 1878, nous en avons consommé pour \$91,000,000. Le nombre des marchands n'avait pas diminué.

Ceux qui faisaient le commerce dans le pays, et qui distribuaient ces produits, étaient en aussi grand nombre qu'au paravant; mais quand le commerce du pays, tant des produits indigènes que des marchandises importées, eût diminué d'au delà de 30 pour 100, il est bien évident qu'une classe importante de la population a dû être gravement affectée. Un homme peut vivre convenablement avec les profits d'un commerce de \$10,000 par année, mais il peut être entraîné à la banqueroute si ses ventes diminuent de 30 pour 100; et c'est précisément ce qui est arrivé durant cette période de dépression. Les ventes faites par les marchands avaient considérablement diminué, et il en est résulté qu'un grand nombre ne faisaient pas de profits suffisants pour leur permettre de continuer leurs affaires.

M. MILLS

Tel étant le cas, que fallait-il pour se débarrasser de cet état de choses? Evidemment, d'alléger leur fardeau. Mais qu'ont fait les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre? Eh bien! M. l'Orateur, le gouvernement est venu proposer l'imposition de charges additionnelles sur la classe mercantile, sur ceux qui étaient à peine capables de se tenir à flot. Plus elle souffrait, plus les charges que le gouvernement faisait peser sur elle étaient considérables. Le gouvernement enlevait à ceux qui étaient pauvres pour le donner à ceux qui étaient dans l'abondance. Il a proposé de secourir la classe qui ne souffrait pas aux dépens de ceux qui ressentaient sérieusement et fortement la dépression.

Maintenant, M. l'Orateur, durant les années où un tarif protecteur a existé dans le Royaume-Uni, je ne me rappelle pas d'un seul exemple,—je dis qu'il n'en existe aucun,—où durant une époque de dépression, un gouvernement a proposé de protéger la classe mercantile contre cette dépression, en la chargeant de nouvelles taxes. Je dis que le véritable remède, dans ces circonstances,—quelle que soit l'opinion de cette Chambre et du pays sur la politique fiscale qui devrait être adoptée dans d'autres circonstances,—le véritable remède était de diminuer le fardeau des taxes; si cela eût été possible, au lieu d'en imposer de nouvelles sur le peuple.

A quel résultat en sommes-nous arrivés? Eh bien! M. l'Orateur, nous voyons qu'à l'époque où l'honorable monsieur, qui est aujourd'hui ministre des finances, proposait d'augmenter le fardeau des taxes qui pesait sur le peuple canadien, le nombre et le montant total des faillites ont été plus considérables durant la première année de sa politique, que durant les précédentes. Le montant des faillites s'est élevé à près de \$30,000,000 en 1879, ce qui dépasse de plusieurs millions le montant d'aucune autre année pendant cette dépression.

M. HESSON: C'était la fin de votre mauvaise politique.

M. MILLS: Je n'entends pas l'honorable député.

Maintenant, M. l'Orateur, ces messieurs nous disent que les industries manufacturières du Canada sont le résultat de la politique fiscale qu'ils ont adoptée. Mais, quels sont les faits? Prenons l'industrie du coton: Quand mon honorable ami le député de York-Est, (M. Mackenzie) est arrivé au pouvoir, en 1873, nous voyons que la quantité de coton brut manufacturé en Canada était de 1,700,000 livres; et quand il a laissé le pouvoir, nous en manufacturons 9,000,000 de livres, une quadruple argumentation dans l'espace de cinq ans.

Il me semble que c'était un accroissement très rapide de l'industrie manufacturière; c'était un accroissement tout à fait assez rapide dans un temps de prospérité, et une impulsion additionnelle, dans les circonstances, était une démarche très hasardée.

Maintenant, voyons l'état de choses qui existait en Canada, en 1878, au sujet des manufactures. En instruments aratoires, nous avons manufacturé au delà de 95 pour 100 de la quantité qui a été achetée par la population du Canada; en chaussures, 99.1 pour 100; presque tout ce qui a été consommé dans le pays. Les Canadiens ont acheté pour \$163 par tête, de chaussures de manufacture indigène, et pour 9/10 de 1 pour 100 de chaussures à l'étranger.

Eh bien! M. l'Orateur, il est inutile de dire que les manufactures de chaussures ne pouvaient être avantagées par l'imposition de taxes additionnelles.

Maintenant, quant à l'ébénisterie, au delà de 18 pour 100 ont été manufacturés au Canada: la carrosserie, 99 pour 100; les machines, 83 pour 100; la sellerie, 98 pour 100; les lainages, 84 pour 100; la taille du marbre et de la pierre, 97 pour 100; la confection des vêtements, 95 pour 100; la fabrication du papier, 82 pour 100; la fabrication des balais et brosses, 95 pour 100; la fabrication du fromage, 99 pour 100; la fabrication de cordages et de ficelles, 94.1 pour 100; la fabrication de caoutchouc, 81 pour 100.

Ainsi, nous voyons que toutes les industries que je viens de mentionner étaient dans une condition prospère, et au lieu d'être chassées du marché canadien par des marchandises importées de l'étranger et vendues à sacrifice, elles l'avaient presque entièrement pour elles-mêmes.

Si nous examinons les rapports du commerce et de la navigation, nous trouvons que la différence entre la consommation et l'importation, durant les années de prospérité et de dépression, est d'environ 30 par 100; de sorte qu'il est parfaitement clair que si nous manufacturons toutes les marchandises dont nous avons besoin durant les années de prospérité, les industries se trouveront dans un grand embarras durant les années de dépression; et il n'a jamais été avantageux pour le pays, et cela ne le sera jamais,—à moins que nous puissions trouver des marchés étrangers pour écouler le surplus de notre production,—de forcer le développement de nos manufactures plus rapidement que sous le tarif modéré qui existait auparavant.

Les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre nous ont dit que s'ils arrivaient au pouvoir, ils apporteraient remède à l'état de choses qui existait. J'ai déjà dit quelle était la cause de la dépression. C'était le défaut de notre marché étranger ordinaire. Le Canada, dans ses rapports avec un autre pays est à peu près dans la même position qu'un marchand envers ses pratiques; sa prospérité dépend largement de leur bonne fortune et de leur succès. Il est impossible, dans ces temps modernes, où il y a un grand échange de produits entre les nations, qu'un pays puisse prospérer tandis que les industries d'autres pays subissent une grande dépression.

Si le Canada a subi une dépression de 1874 à 1880, ce n'est pas dû à un manque de sagesse dans la conduite de ses affaires publiques; cela est dû entièrement à des circonstances sur lesquelles le gouvernement n'avait aucun contrôle, savoir, l'état de choses qui existait ailleurs, et aussitôt que le commerce se fut rétabli à l'étranger; aussitôt que nous avons eu un bon marché étranger pour l'écoulement des produits de nos forêts, de notre sol et de nos pêcheries, le commerce, dans le pays, a repris vigueur; nos industries se sont ranimées, les produits du travail ont augmenté, et la capacité d'acheter du pays a augmenté d'autant.

L'honorable ministre des finances nous a dit, en 1878, et tous les ans depuis, qu'un avantage important de cette politique serait d'exclure les produits étrangers. J'ai toujours supposé qu'il était avantageux pour un pays d'acheter avec le produit du travail tout ce qu'il pourrait se procurer à meilleur marché qu'il aurait pu le produire au moyen de ce travail. Si, avec moins de capital et de main-d'œuvre, nous pouvons produire ici certaines marchandises et en obtenir ailleurs une plus grande quantité en retour que celle que nous pourrions produire ici, avec la même main-d'œuvre et le même capital, il est de notre avantage de faire cet échange.

C'est d'après ce principe que les industries et le commerce d'un pays sont augmentés, et c'est aussi d'après ce principe que se conduit le commerce de nation à nation. Si les honorables messieurs de la droite étaient exacts dans les opinions qu'ils ont émises, alors les travaux publics qu'ils ont entrepris sont certainement une très grande calamité. L'effet de la construction des chemins de fer et des canaux est de réduire les prix des transports et de faire disparaître les barrières naturelles qui existent entre les endroits éloignés. C'est d'une logique assez singulière de soutenir d'abord que ces travaux publics sont construits pour l'avantage de la nation, puis d'en empêcher le libre usage en créant des obstacles sous forme d'impôts. C'est ce que nous sommes à faire dans le moment.

Ces honorables messieurs nous ont dit—comme ils n'ont cessé de nous le dire tous les ans depuis 1879—qu'ils allaient mettre un terme à notre commerce d'importation étrangère; qu'ils allaient anéantir l'importation de tous les articles de commerce pouvant être produits dans le pays. Ils devaient

mettre fin à l'importation des cotonnades, des lainages, des faïences de qualité inférieure. Ils devaient aussi promouvoir la fabrication de l'acier et du fer. Ils devaient faire toutes ces choses dans le but de diminuer les importations, parce que, disaient-ils, nos importations étaient bien trop considérables.

Je suis d'opinion qu'en équilibrant nos importations par nos exportations, nous étions tout aussi bien que si nous eussions implanté dans le pays ces différentes branches d'industrie et fabriqué nous-mêmes ces articles importés. Si nous importons plus que nous ne consommons, et que nous ne puissions pas payer la valeur de ces marchandises, c'est une très mauvaise transaction pour ceux qui nous font des avances; mais ce n'est pas une mauvaise affaire pour nous, matériellement, quel qu'en soit l'effet moral. Si nous achetons pour plusieurs millions de marchandises à l'étranger, pendant que nous ne produisons rien pour en effectuer le paiement, il est facile à comprendre que ceux qui nous vendent à crédit ne nous vendront pas bien longtemps.

Je n'ai jamais pu comprendre comment ces honorables messieurs de la droite s'imaginent que nous pouvons faire un commerce prospère tout en exportant pour des millions au delà de ce que nous importons. Que voyons-nous par les rapports du commerce et de la navigation? Ces rapports établissent que les années où la dépression des affaires a été la plus considérable, sont celles où les exportations ont été relativement plus élevées, tandis que les années de la plus grande prospérité sont celles où les importations ont grandement dépassé nos exportations. Et, pourquoi en est-il ainsi? Parce que ce sont les années où nous avons fait les plus grands bénéfices. Le négociant qui expédie 50,000 minots de grain à Montréal, valant \$50,000, et de là l'expédie à Liverpool, où il le vend à bénéfice, doit rapporter plus de \$50,000 de marchandises. S'il réalise un profit de \$5,000 il rapportera la valeur de \$55,000 de marchandises; si le vaisseau fait naufrage en mer, il aura exporté \$50,000 et n'importera rien. D'après les calculs du ministre des finances, cette dernière hypothèse tendrait à établir que le pays est dans une condition prospère.

De plus, ce que le gouvernement a promis ne s'est pas réalisé. Nous n'avons pas obtenu de prix plus élevés pour nos produits. Ces prix varient d'année en année, comme auparavant. Les prix, comparés à ceux des Etats-Unis, sont ce qu'ils étaient avant l'imposition des droits.

Sous ce rapport, aucune de ces promesses ne s'est réalisée. On ne découvre pas non plus que les populations rurales possèdent le marché local; ainsi que cela leur avait été promis. Comme auparavant, leurs produits sont envoyés à l'étranger: le blé, les bestiaux, les moutons, les chevaux, les produits des mines et des pêcheries sont expédiés à l'étranger tout comme avant l'adoption de la politique nationale. On ne découvre pas que les villes sont changées en cités, les villages en villes, les hameaux en villages. Nous ne voyons pas que les établissements industriels soient autant à portée de la vue des cultivateurs canadiens, qu'ils devaient l'être d'après les promesses des messieurs de la droite. Aucune de ces promesses ne se sont réalisées. Ces honorables messieurs nous ont dit que le gouvernement précédent devait être tenu responsable de la dépression qui existait alors, et qu'en n'y apportant pas remède, il jouait le rôle de la mouche et du coche. Cependant, en dépit de la politique nationale, en dépit de tous les efforts des honorables messieurs de la droite, nous voyons que cette dépression nous revient: le commerce est stagnant, les ouvriers sont sans travail, et nous voyons ce que nous n'avons pas vu autrefois: les établissements industriels fermés partout dans le pays.

La condition actuelle des affaires n'est rien moins que désirable. Ces messieurs nous ont dit, de plus, que personne n'aurait à quitter le Canada afin de trouver de l'emploi. Au moment actuel, des milliers sont obligés de quitter le pays pour obtenir du travail. Ces messieurs nous disaient autre-

fois, quand—d'après la statistique américaine—23,000 personnes seulement avaient quitté le Canada, que c'était parce qu'elles ne pouvaient pas trouver de travail ici ; et ils ajoutaient : donnez-nous la direction des affaires et nous remédierons à cet état de chose. Le ministre des chemins de fer actuel nous disait alors que ceux qui ne pouvaient pas arranger les choses de manière à empêcher le jeunesse du Canada de quitter le pays et de s'expatrier aux Etats-Unis, n'étaient pas dignes d'occuper les fauteuils ministériels. Quel est l'état de chose actuel ? Mais, M. l'Orateur, l'émigration a atteint le chiffre énorme de 117,000 dans une seule année. Le nombre de ceux qui quittent le Canada maintenant est trois fois plus grand que durant la période administrative du député de York-Est (l'honorable M. Mackenzie).

Pendant toute la durée de la précédente administration, 120,437 personnes ont quitté le Canada, d'après le rapport du bureau des statistiques de Washington. En 1831, sous l'administration des honorables messieurs de la droite, 117,000 personnes ont quitté le Canada, ce qui, moins 3,000, est autant dans une seule année que durant les cinq années de la précédente administration, d'après la même autorité.

Eh ! M. l'Orateur, je n'ai pas de doute que cette autorité ne soit très près de la vérité. Je sais qu'elle a été mise en doute par le ministre de l'agriculture, mais j'espère que, avant la fin de cette session, nous aurons l'occasion de discuter cette question, et je crois qu'alors il sera démontré d'une manière décisive, que les statistiques données par le bureau de Washington sont à peu près justes, tandis que les statistiques exposées par le ministre de l'agriculture sont entièrement fausses et propres à induire en erreur.

Maintenant, si ces honorables messieurs sont en état de remplir les promesses qu'ils ont faites en 1878, et qu'ils ont répétées d'année en année jusqu'à ce jour, il est grandement temps de le faire. Nous savons que ces promesses n'ont pas été remplies. Nous savons que la prospérité qui a existé dans le pays,—en autant qu'elle a existé,—n'est pas le résultat de la politique suivie par la présente administration, mais en dépit de cette politique. Ces honorables messieurs nous ont dit que s'ils avaient l'administration des affaires, ils mettraient un terme à l'émigration, et l'émigration a triplé. Ils nous ont dit qu'ils procureraient du travail permanent aux classes ouvrières, et nous savons que des milliers d'individus sont dans le moment sans travail. Ils ont déclaré qu'ils trouveraient des placements avantageux au capital ; et nous savons qu'il y a des millions d'engagés aujourd'hui qui ne rapportent aucun bénéfice à leurs possesseurs. Ils ont déclaré qu'ils viendraient au secours des classes agricoles en leur fournissant les moyens d'avoir pour leurs produits des prix plus élevés qu'auparavant. Nous voyons que les prix, comparés à ceux des Etats-Unis, ne sont pas meilleurs, et, dans certains cas, moindres que ce qu'ils étaient avant que la politique ne fût adoptée. Je dis donc que dans chacun de ces cas, la politique de la présente administration a échoué. Les engagements qu'elle avait pris n'ont pas été tenus et les principes d'économie qu'elle avait énoncés ont été entièrement méconnus. En effet, M. l'Orateur, si vous comparez le montant d'argent qu'il faut aujourd'hui pour couvrir les frais d'administration du pays avec celui qu'il fallait en 1878, vous verrez que l'administration actuelle requiert une dépense de plusieurs millions de plus qu'à cette époque. Dans chacun de ces cas, ces honorables messieurs ont failli dans l'accomplissement des promesses qu'ils avaient faites au pays. Ils n'ont pu empêcher la dépression des affaires, qui, disait-ils, pouvait être prévenue. Le ministre des finances et le ministre des douanes ont comparé les ministres de la présente administration à la mouche du coche. Ils ont dit qu'ils étaient impuissants ; qu'ils ne pouvaient rien faire pour soulager les industries nationales en souffrance.

Ces honorables messieurs admettent, de jour en jour, depuis le commencement de la présente session, qu'ils jouent

M. MILLS

eux-mêmes le rôle de la mouche du coche. Ils admettent qu'ils ne peuvent pas aider les classes manufacturières. Ils admettent qu'ils ne peuvent pas aider les classes ouvrières. Ils admettent qu'ils ne peuvent rien faire afin de procurer aux agriculteurs des prix plus élevés pour leurs produits, que ceux qu'ils avaient auparavant. Ils ne peuvent accomplir aucune des choses qu'ils avaient promis d'accomplir s'ils pouvaient obtenir la direction des affaires du pays.

Maintenant, si nous envisageons la condition financière du pays dans le moment, il me semble que nous sommes dans une position très critique. Les honorables messieurs qui occupent les fauteuils ministériels ont grandement augmenté le fardeau qui pèse sur le peuple. Ils ont grandement augmenté les dépenses annuelles de l'administration du gouvernement, et des temps prospères leur ont donné de grands revenus. Nous avons maintenant la perspective d'une dépression commerciale sérieuse. Nous avons maintenant la perspective d'une grande diminution dans les revenus du pays ; et nous sommes menacés d'un déficit qui, d'après les déclarations de ces honorables messieurs, ne doit jamais arriver si les affaires du pays sont administrées avec habileté.

Je suis d'opinion, M. l'Orateur, qu'un pays ne doit être taxé qu'en regard à l'intérêt public et aux exigences de l'administration. Je n'ai jamais dit qu'un tarif de 15 pour 100 était trop peu élevé, ou qu'un tarif de 20 pour 100 était excessif. Mais je dis que le montant de droits de douane et d'accise à imposer doit se régler entièrement sur le montant nécessaire à l'administration du gouvernement. Si un revenu de 15 pour 100 suffit, on ne devrait pas taxer au-delà ; si un impôt de 25 pour 100 est nécessaire pour administrer les affaires du pays et faire face aux obligations d'un gouvernement dont les affaires sont conduites avec économie, je suis prêt à imposer un tarif de 25 pour 100. Je suis prêt à admettre qu'un gouvernement doit imposer une taxation nécessaire à l'administration des affaires publiques, quelle qu'en soit l'étendue ; mais il ne devrait pas aller au-delà. Le présent gouvernement,—ainsi que cela est démontré, et par ses dépenses extravagantes et par ses excédants en recettes considérables,—a imposé des charges sur le peuple qui dépassent de beaucoup les besoins de l'administration. Et ce ne sont pas les seules charges que le peuple a à supporter.

Le gouvernement a imposé des taxes dans le but spécial de prendre dans la poche du peuple des sommes considérables qui sont tombées dans le trésor public. Mon honorable ami de Huron-Sud (sir Richard Cartwright) a établi ce fait très clairement. Mais, M. l'Orateur, les marchandises étrangères ne pourraient pas entrer du tout dans le pays, si le peuple ne payait pas un montant de taxe qui excède de beaucoup celui qui tombe dans le trésor public. Voyez donc aux millions en valeur de marchandises de laine et de coton qui sont importées dans le pays : comment arrivent-elles à être vendues ? Par une augmentation sur la marchandise correspondante fabriquée ici ; autrement elles ne pourraient pas être vendues du tout, à moins, toutefois, d'être vendues à perte.

Les revenus que le gouvernement a retirés durant les cinq dernières années ont dépendu entièrement d'une augmentation de prix dans les marchandises correspondantes produites dans le pays ; de telle sorte que le peuple du Canada a payé des taxes au montant de plusieurs millions au-delà de celles exposées dans les comptes publics comme étant tombées dans le trésor public. Je suis d'opinion que le gouvernement devrait imposer des taxes de telle façon qu'elles pèsent aussi légèrement que possible sur le commerce du pays. Ces taxes devraient être imposées de telle manière qu'elles fussent réparties sur tout le pays, et que chacun eût à porter la part relative à sa condition de fortune ; et de plus, que le peuple des différentes provinces eût à supporter une part équitable des charges publiques. Nous savons qu'il n'en est pas ainsi. Nous savons que certaines

parties de la population paient des taxes dont d'autres sont exemptes. Que veut dire l'impôt sur les céréales ? N'est-ce pas là une taxe imposée sur une partie du pays, dont une autre partie est exempte ? Le peuple des provinces maritimes n'est-il pas soumis à une taxe qui n'est pas supportée par le peuple des autres provinces du Canada ? Quelle a été l'assertion d'un honorable membre de cette Chambre, ce soir ? Il a dit que le peuple du Canada avait produit moins de céréales cette année que ce qu'il en consomme ; et que les taxes imposées par le gouvernement en avaient augmenté le prix ; ainsi, les populations qui sont obligées d'acheter leur pain paient non seulement le prix courant du marché, mais de plus, une taxe de l'État dont les autres parties de la Confédération sont exemptées. Je dis que c'est un mode de taxation qui est grossièrement injuste. Notre système fiscal devrait être entièrement remodelé ; et, si je considère la présente condition du pays, il me semble qu'il est urgent pour nous, députés de la gauche, de discuter avec sincérité cette question, dans l'espoir que le public examinera avec soin le caractère de notre système fiscal et les conséquences fâcheuses qui en découlent pour tout le pays.

M. McLELAN : M. l'Orateur, j'ai écouté avec attention le discours de l'honorable monsieur qui vient de porter la parole devant cette Chambre, et celui de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), prononcé cette après-midi. J'ai écouté chacun de ces honorables messieurs avec attention, tout en étant désappointé. Je m'attendais à un peu de variété au moins dans leurs discours ; c'est-à-dire que nous n'entendrions pas les vieilles rengaines qui ont été répétées, d'année en année, depuis que la politique nationale est débattue dans l'enceinte de cette Chambre. Je m'attendais que l'honorable député de Bothwell (M. Mills), dont on n'avait pas entendu la voix ici depuis quelques mois, nous dirait quelque chose de nouveau. J'espérais que l'honorable député de Norfolk-Nord qui, en 1876 et 1877, a prononcé le plus éloquent discours protectionniste qui ait jamais été prononcé dans cette Chambre ; qui, depuis lors, a débité des arguments bien tournés en faveur du libre-échange, et a ce soir déclaré que la politique nationale était une blague manifeste ; j'espérais, dis-je, qu'un homme doué d'un talent aussi versatile, nous dirait quelque chose de nouveau. Mais, ni l'un ni l'autre de ces honorables messieurs ne nous ont dit autre chose que les vieux contes qui ont été si souvent répétés.

J'ai peu à dire du discours de l'honorable député de Norfolk-Nord ; mais j'ai à me plaindre du discours de l'honorable député de Bothwell—et je crois que le pays s'en plaindra avec moi—car, plusieurs fois, durant son discours relativement court, il a annoncé au monde entier que le peuple quitte le pays en masse faute de travail. Eh bien ! M. l'Orateur, permettez-moi de dire un mot à cet égard. Il nous dit qu'il a tiré ses chiffres de la même source que celle où ils ont été puisés relativement à la période de 1874 à 1878, et qu'il trouve que l'émigration a été cinq fois plus considérable pendant la période où le présent gouvernement a occupé les banquettes ministérielles que pendant la période administrative des honorables messieurs de la gauche.

M. MILLS : Non, non.

M. McLELAN : Eh bien ! trois fois autant ; ce qui est encore une déclaration suffisamment mauvaise à faire au peuple. Il aurait dû expliquer que la même autorité sur laquelle il s'appuie, accuse maintenant un nombre dix fois plus considérable d'individus venant du Canada et se dirigeant vers l'ouest, qu'à l'époque où ses amis occupaient les banquettes ministérielles. Nous avons ouvert des communications avec notre Nord-Ouest, et il y a un courant continu d'immigration qui, passant à travers le territoire américain, se dirige vers ce pays ou en revient, et la même autorité compte une proportion considérable de ces individus comme autant d'émigrants quittant le pays. Et,

pendant, cet honorable monsieur ne craint pas de venir déclarer ici—avec tout le poids et la responsabilité de la position qu'il occupe—que la population s'en va actuellement dans une proportion trois fois plus considérable qu'en 1878.

M. MILLS : Cela est vrai néanmoins.

M. HESSON : Ce n'est pas exact.

M. McLELAN : Je crois, M. l'Orateur, que la raison que j'ai donnée—qu'il se fait un commerce considérable entre l'ancien Canada et le Nord-Ouest, et qu'il nous faut parcourir une distance de 1,100 milles à travers le territoire américain pour atteindre ce pays—est la raison pour laquelle les Américains ont l'occasion de représenter faussement le nombre d'émigrants qui abandonnent le pays. L'honorable député de Bothwell félicite son gouvernement du fait qu'il a pu découvrir la condition du pays au moyen d'une loi de faillite, et dit qu'il pouvait, par l'entremise des syndics officiels, s'assurer jour par jour du nombre des faillis. Mais, M. l'Orateur, l'honorable monsieur et ses collègues n'ont pas fait un pas, n'ont pas levé la main pour porter remède aux maux qu'ils voyaient s'étendre sur tout le pays.

L'honorable monsieur voudrait nous faire croire qu'à une époque déterminée, le pays était dans l'état le plus prospère possible, et que très peu de manufacturiers faisaient banqueroute. C'étaient les marchands seulement qui tombaient les uns après les autres, laissant des millions de passif. Les marchands étaient tous en banqueroute, tous ruinés. Et pourquoi ? Parce que, dit-il, ils n'avaient pas de chalands. Pourquoi n'y avait-il personne pour acheter chez les marchands, si le pays était dans une condition si prospère, et si le peuple ne le quittait pas en grand nombre ? De deux choses l'une : ou les acheteurs n'étaient pas dans le pays, ou le peuple était trop pauvre pour encourager le commerce. L'honorable monsieur peut choisir le tranchant de ce dilemme qui lui plaira le mieux. On les gens n'étaient pas au pays pour acheter des marchands, ou ils étaient tellement appauvris par l'oisiveté qu'ils ne pouvaient acheter, et qu'en conséquence les marchands étaient obligés de se mettre en banqueroute. Je crois que la véritable raison est la dernière. L'honorable député parle de taxes. Mais si vous prenez dans la grande masse de la classe ouvrière et si vous la tenez dans l'oisiveté de semaines en semaine, de mois en mois, d'année en année, comme elle l'était sous l'administration des honorables messieurs de la gauche, il est certain que vous la taxez plus fortement qu'elle ne saurait l'être sous aucun tarif fiscal. Il n'y a pas de fardeau plus lourd qui puisse être imposé au peuple que celui du chômage forcé, et ce chômage a eu pour résultat une pauvreté telle que le peuple en général se trouvait dans l'impossibilité d'acheter, et que les marchands ont été obligés de déposer leur bilan. Alors le système des syndics officiels a été établi, et ces syndics ont fait leurs rapports aux honorables messieurs de la gauche, qui n'ont pas remué un doigt pour remédier au mal.

L'honorable député de Norfolk prétend tout expliquer dans le passé et dans le présent, et il s'efforce de faire des prédictions pour l'avenir. Ces deux honorables messieurs se livrent à des prédictions et nous prédisent un avenir de ruine et de dépression dans tout le pays. Je dis que c'est une tactique déloyale envers le pays, qui est actuellement dans une condition si prospère. Je m'occupe peu de ce que peuvent dire les honorables messieurs au sujet de la prétendue dépression qui d'après eux règne actuellement. Ils peuvent proclamer la ruine de jour en jour, comme ils l'ont fait, mais je sais que la voix qui s'élève du pays en général est que le pays est dans une condition saine et vigoureuse.

L'honorable député de Norfolk nous a dit que la dépression de 1878—et vous remarquez que les honorables messieurs de la gauche ne s'accordent pas du tout entre eux—l'honorable député de Norfolk dit qu'il y a eu dépression jusqu'à 1878, une dépression très sérieuse ; mais d'un autre côté l'honorable député de Bothwell voudrait nous faire croire que les manufacturiers d'alors étaient dans une con-

dition florissante, qu'il n'y avait guère de dépression, si ce n'est qu'une multitude de marchands faisaient banqueroute parce qu'ils n'avaient pas d'acheteurs. L'honorable député de Norfolk dit que la dépression nous est venue de l'état des choses existant aux États-Unis; que cet état de choses agissait sur le commerce et l'industrie du Canada, et produisait cet état de gêne qu'il admet avoir existé et que tout le pays déplorait en 1879. La guerre a sans doute eu quelque chose à faire là dedans. Pendant la guerre, les prix de divers articles manufacturés étaient tellement élevés aux États-Unis, que ces articles n'étaient guère importés au Canada.

Après la guerre et lorsque les nombreux soldats furent revenus dans leurs foyers et que sous un tarif protecteur élevé on se fut remis à fabriquer en grand, on dépassa la marque, et comme on se trouvait à avoir en mains un surplus de stock très considérable, on choisit le Canada pour en faire le marché à sacrifice dont l'honorable député de Bothwell a parlé, et le pays fut inondé de leurs produits. D'abord, sous la politique de protection, il y a eu une demande de main-d'œuvre très considérable aux États-Unis; une proportion considérable de nos jeunes gens furent attirés aux États-Unis et employés dans les diverses manufactures, et lorsque la production de ces fabriques devint trop considérable pour la demande, le surcroît de production fut expédié au Canada, et cela eut pour conséquence de forcer un grand nombre de nos fabricants à suspendre leurs opérations ou à fermer leurs établissements pour toujours.

Mais l'honorable député de Norfolk dit que la prospérité nous revenait en 1878 lorsque l'ex-gouvernement abandonna le pouvoir. Si nous consultons les *Débats* de 1879-80, nous y voyons que ces honorables messieurs ont prétendu jusqu'en 1879-80 que le pays n'était pas dans une condition meilleure qu'en 1878. Les honorables membres de cette Chambre qui étaient alors présents se souviendront que jusqu'en 1881 ces messieurs n'iaient de la façon la plus énergique et la plus positive, qu'il y eut changement pour le mieux dans la condition générale du pays. L'amélioration devint si manifeste cependant, qu'en 1881-82 ils ont adopté d'autres lignes d'argumentation et ont admis la prospérité générale du pays. Mais l'honorable député de Norfolk-Nord essaie d'expliquer cette prospérité par les exportations, vu qu'elles ont augmenté depuis quatre ans. Maintenant supposons que nos exportations aient augmenté depuis quatre ans, admettons que depuis 1879 jusqu'à présent, il y ait eu une exportation plus considérable que celle qui a eu lieu de 1874 à 1878, cependant, si nous reportons au temps où les honorables messieurs de la gauche occupaient les fauteuils ministériels, si nous nous rappelons l'état de choses qui existait alors, nous constatons que les importations excédaient de beaucoup les exportations; nous constatons que tout l'argent provenant des exportations du pays pendant ces quatre années a été dépensé pour acheter à l'étranger des effets manufacturés, et que les importations ont excédé de beaucoup les exportations de 1874 à 1878.

Maintenant l'honorable député de Huron-Sud, (sir Richard Cartwright) dans l'un de ses discours, lorsqu'il siégeait à droite et lorsqu'il conduisait les affaires financières du pays, nous a dit que l'on verrait toujours les importations du Canada excéder les exportations dans une certaine mesure. Si nos exportations ont augmenté de 1879 à 1883, nos importations, d'après sa politique à lui, auraient donc excédé cette exportation dans une proportion encore plus considérable; et quel aurait été l'avantage que les manufacturiers du pays auraient pu retirer, si tout l'argent qui nous venait, toute la valeur en argent de nos exportations, eût été dépensée aux États-Unis et en Angleterre pour l'achat d'objets manufacturés, importés en Canada? La classe ouvrière en ce pays, les manufacturiers du pays, qui dépendent de la fabrication des produits pour gagner leur vie, n'auraient pas été dans une position plus avantageuse si tout cet argent eût été dépensé en Angleterre et aux États-Unis. L'excédant

M. McLELAN.

des exportations n'aurait été d'aucun avantage appréciable pour la classe ouvrière du pays.

Maintenant, M. l'Orateur, prenez la position exposée par l'honorable ex-ministre des finances, que nos importations dans son administration excéderaient toujours les exportations dans une certaine mesure, et faites une comparaison de deux périodes de quatre ans. Comparez les quatre années de l'administration de l'honorable monsieur aux quatre années de la politique nationale, et voyez le résultat. L'honorable monsieur se plaint de ce que l'honorable ministre des finances établit des moyennes. Maintenant je demande à la Chambre de prendre le total—de prendre le total des exportations de 1874 à 1878, et je constate que nous avons exporté durant ces quatre années.....

M. DAVIES: Quelles sont les quatre années dont parle l'honorable monsieur?

M. McLELAN: Les quatre années à partir de 1874 jusqu'à 1878. Durant cette période nous avons exporté en chiffres ronds pour \$314,000,000 et nous avons importé pour \$492,000,000. Pendant les quatre années de 1880 à 1883 inclusivement nous avons exporté pour \$386,000,000. Si nous eussions importé dans la même proportion que sous le règne des honorables messieurs, nous aurions importé pour \$490,000,000, mais nous n'avons importé que pour \$399,000,000 durant cette période. Pour des fins de comparaison et pour que la comparaison soit juste, il faudrait déduire les importations du Manitoba et du Nord-Ouest. Pendant la période de l'administration des honorables messieurs, le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest n'importaient que très peu, relativement.

Pendant quatre ans ces importations se sont élevées à \$20,000,000. Déduisez celles des \$399,000,000 pour le fins de la comparaison, et vous avez \$381,000,000 d'importations pour les anciennes provinces du Canada. En comparant ce montant à ce que nous aurions importé si nous eussions importé dans la même proportion que sous leur administration, nous avons une épargne de \$109,000,000, c'est-à-dire que si nous prenons nos exportations comme base, et si nous eussions importé dans la même proportion que pendant la période de 1874 à 1878, nous aurions importé \$109,000,000 de plus que nous n'avons importé.

Mais nous ne devons pas en conclure que le peuple du pays a consommé moins de marchandises qu'il n'en a consommé de 1874 à 1878. Nous ne devons pas en conclure que les marchands ont eu moins d'acheteurs. Les faillites ont été moins nombreuses parmi les marchands, et en conséquence les marchands ont dû avoir un plus grand nombre de pratiques pour les soutenir, et il faut que le nombre des consommateurs se soit accru; et il ne faut pas supposer que nous avons consommé pour \$109,000,000 valant de marchandises de moins en proportion que nous n'en avons consommé pendant la période de 1874 à 1878. Sous le tarif actuel les marchandises ont été fabriquées au pays, et les \$109,000,000 d'excédant que ce résultat accuse ont donné du travail à la classe ouvrière du pays, et ce travail a soutenu les marchands et a empêché les faillites dont l'honorable député de Bothwell (M. Mills) a parlé.

J'aurais dû parler du trait lancé en passant par l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) à un certain genre d'industrie en ce pays. Il a parlé des instruments aratoires, et il n'a pu laisser passer cette occasion d'affirmer que les fabricants d'instruments aratoires fabriquent des instruments qui sont inférieurs à ceux qu'ils fabriquaient avant l'adoption de la politique actuelle. N'a-t-il pas dit qu'il seraient obligés d'employer à la confection de ces instruments une proportion moins considérable de matériaux coûteux? Il a annoncé à l'univers que les fabricants d'instruments aratoires étaient obligés d'employer à la confection de ces instruments une quantité moins considérable de matériaux coûteux, mais nécessaire à la confection de leurs machines, afin de soutenir la lutte contre les États-Unis,

L'honorable député de Bothwell, tout comme l'honorable député de Norfolk Nord, a parlé de la taxe du pays, et je remarque que ces deux honorables messieurs, lorsqu'ils parlent de taxes ou lorsqu'ils abordent les questions financières, ne manquent jamais de citer avec tout le respect et la vénération qui caractérise ces partisans dévoués, les paroles du député de Huron-Sud (sir Richard Cartwright). En les écoutant, j'ai été amené à songer que les paroles du député de Huron-Sud ont maintenant une singulière signification en cette Chambre et dans le pays.

D'ordinaire, lorsqu'un homme vient en cette Chambre et que nous le trouvons dans un parti quelconque, nous attachons à ses paroles l'importance ordinaire et rien de plus; mais lorsque nous voyons un parti s'assembler et choisir un chef, nous prêtons toute notre attention aux paroles de ce chef.

Lorsque nous voyons un parti se mettre en campagne pour y chercher un homme et proclamer à l'univers que cet homme est nécessaire à l'existence du parti dans la Chambre, comme l'interprète des vues du parti, comme le truchement de ce parti, nous attachons à ses paroles tout le poids et toute la responsabilité qu'elles doivent avoir comme étant l'expression des vues du parti. En conséquence, nous devons attacher une grande importance aux paroles de l'honorable député de Huron-Sud, comme étant celui qu'on a recherché et qu'on a accepté comme truchement du parti.

Je suppose que quelqu'un serait anxieux de savoir pourquoi, malgré les aptitudes hors ligne de l'honorable député de Durham-Ouest, et malgré les aptitudes financières de l'honorable député de Brant Sud (M. Paterson), il a été jugé nécessaire de sacrifier l'homme très capable et très digne, qui l'année dernière représentait le collège électoral de Huron-Sud, dans le but d'assurer la présence en cette Chambre du député qui représente actuellement cette circonscription. Je crois en avoir découvert la raison.

Il y a quelques jours, on se la rappelle, l'honorable député de King, Nouvelle-Écosse (M. Woodworth), avait parlé, et l'honorable député de Durham-Ouest ayant pris la parole en réponse, on lui demanda de répéter quelque chose qui avait été dit par l'honorable député de King, et l'honorable député de Durham-Ouest répondit: "Je ne puis prononcer ces paroles; je ne puis me salir la bouche en les prononçant." Et alors il m'est venu à l'idée, M. l'Orateur, que l'opposition avait besoin en cette Chambre d'un truchement qui pût exprimer les sentiments que les autres membres du parti n'osent pas exprimer, et qu'elle ne connaissait personne qui pût remplir cette charge mieux que l'honorable député de Huron-Sud. Elle pouvait consulter les comptes-rendus des discours qu'il a prononcés ici et voir comme il avait déversé sa bile sur les honorables messieurs qui occupent les banquettes ministérielles. On savait, d'après les discours qu'il avait prononcés, comment il pouvait assaillir les manufacturiers du pays, comment il pouvait les traiter de "voleurs légitimes," et en conséquence, comme on avait entrepris de faire la guerre aux manufacturiers du pays; ils ne pouvaient avoir de meilleur truchement que l'honorable député. On se rappelait comment il pouvait insulter toute une race d'individus, comment il pouvait parler des Écos-sais comme ayant hérité des instincts des voleurs d'animaux, et que lorsqu'on voudrait faire insulter toute une nationalité, on ne pourrait trouver un homme ayant plus que lui les dispositions voulues. On savait aussi qu'il avait insulté toute la nation en disant que c'était grâce au manque d'intelligence du peuple que le gouvernement actuel était arrivé au pouvoir en 1878.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Certainement, et je le maintiens.

M. McLELAN: On le savait capable d'employer des expressions qui sont devenues quelque peu historiques, des expressions qui ont été rapportées en Angleterre, et dont le parti libéral anglais a pris connaissance—bien qu'il ne les

ait peut-être pas appréciées. M. l'Orateur, j'ai sous la main un journal, la *Pall Mall Gazette*, qui contient un article relatif à cet honorable monsieur; et la Chambre se rappellera que ce journal est rédigé par un grand chef libéral anglais, qui, naturellement, suit de près l'histoire des chefs libéraux de ce côté-ci de l'Atlantique. Et que dit-il de cet honorable monsieur? Je vais lire pour l'information de la Chambre ce que le journal libéral a cueilli dans quelques-uns seulement des discours prononcés en Canada par cet honorable monsieur:

Ce qui suit est un vocabulaire précis d'épithètes sonores recueillies dans les discours prononcés par Sir Richard Cartwright en Canada pendant la campagne électorale de 1878: Oquin, voleur, polisson, scélérat, misérable, calomniateur, infâme, menteur, canaille, criminel public, créature, voleur du trésor.

Je suppose que ceci s'applique aux manufacturiers:

Gaspilleur, voleur avec effraction, fou, fraude, putride, infâme, infernal, diabolique, démoniaque, lâche, roué, tête vide, téméraire, suicide, abominable, méprisable, adonné au vol, frauduleux, menteur public, mercenaire, idiot.

Ces adjectifs et ces substantifs appliqués à ses adversaires politiques par un ministre canadien de la couronne, devrait porter nos hommes à hésiter avant que de se plaindre de la violence et des injures qui leur viennent de la part de l'opposition irlandaise et conservatrice de nos jours.

De sorte que, M. l'Orateur, les honorables messieurs sa-vaient à quel était celui dont ils s'assuraient les services, et le gen. leman qui représentait Huron-Sud, l'année dernière, a dû être sacrifié afin de faire place au député actuel. Je l'ai écouté avec beaucoup de curiosité lorsqu'il a fait sa réponse à l'exposé financier, afin de voir comment il répondrait aux espérances de son parti. Je dois dire que pendant la première moitié de son discours, il a parlé sur le ton ordinaire des débats en cette Chambre, et je me disais en regardant de l'autre côté de la Chambre, qu'il y aurait des déceptions et que l'honorable monsieur ne répondrait pas aux espérances que son parti avait fondées sur lui. Mais en examinant les figures de ceux qui l'entouraient j'ai vu qu'ils étaient tout à fait confiants dans ses aptitudes. J'ai remarqué qu'à mesure qu'il s'échauffait, lorsqu'il a commencé à accuser le peuple de son pays; lorsqu'il a tenté d'expliquer le changement d'administration survenu en 1878, en disant que cela était dû au fait que le chef du gouvernement d'alors avait été trahi par ses compatriotes, sur l'honnêteté et l'intelligence desquels il avait compté—lorsqu'il s'est échauffé, dis-je, et lorsqu'il a commencé à déverser son courroux sur les membres du gouvernement et sur ses partisans, j'ai vu qu'aucun changement ne s'était opéré en lui et que Richard était bien toujours le même. "Le tigre ne peut changer sa peau, et le tigre ne peut faire disparaître les raies qui le couvrent," et à mesure que l'honorable monsieur déversait les flots de son courroux sur le gouvernement et sur le pays, je me sentais moi-même disposé à citer les paroles d'un écrivain plus moderne et de leur donner une explication toute politique.

"Tell me, screaming scold, who was it cursed thee with such humours and ill-luck?
"Was it some sullen bear dry-nursed thee, or she-dragon gave thee suck?"

Mais je suis convaincu que le parti a senti qu'il en avait pour son argent lorsqu'il a repris son siège. C'était comme l'histoire du vieux quaker qui employait un petit garçon. Il y avait un vieux quaker qui avait la bouche un peu tendre et qui craignait de se salir la bouche en disant des injures. Dans une dispute avec un individu il était disposé à exprimer ses sentiments et voulait trouver un interprète. Grâce à la grande variété du caractère humain, il n'est pas difficile de trouver son homme pour faire tout ce que l'on veut faire. L'échelle des caractères s'élève si haut qu'il n'y a pas un acte de courage, de dévouement et noblesse qui demande à être fait dans l'intérêt de la famille de l'humanité ou des pays sans qu'il se trouve un homme prêt à l'exécuter, et elle

descend si bas qu'il n'y a pas un acte, quelque méprisable et quelque vil qu'il soit, pas un crime, contre la société ou contre la nation, quelque atroce qu'il puisse être, sans qu'il se trouve quelqu'un pour le commettre. De sorte que le quaker n'était pas embarrassé. Il choisit un petit gamin qui avait l'air d'un paria, et s'adressant à lui, il lui dit: "Sais-tu jurer, mon garçon?" Quoi? répondit le garçon. "Peux-tu dire de mauvaises paroles; peux-tu calomnier et sacrer?" Le gamin répondit; "Essayez-moi et vous verrez que je sacrer comme pas un." Ainsi l'honorable député de Huron (sir Richard Cartwright) a pu être essayé contre le gouvernement, et les honorables messieurs de la gauche ont dû croire qu'ils en avaient pour leur argent, comme le vieux quaker l'a cru à propos du petit garçon.

Je ne veux pas dire que l'honorable monsieur soit adonné aux juréments. Je ne prétends pas dire qu'il peut "jurer comme pas un" ni qu'il voudrait violer aucun des dix commandements; mais la population du pays, qu'il a accusée de dégénération, la race représentée par l'honorable député de York-Est, qu'il a accusée de manque d'honnêteté et de fidélité, dira qu'il a, politiquement parlant du moins, violé le commandement "Tu ne rendras pas de faux témoignage."

Mais l'honorable député dit que nous sommes coupables parce que nous avons augmenté les dépenses, et il remonte à 1867. Je n'ai jamais entendu l'honorable député faire un discours financier sans remonter à 1867 et sans démontrer que les dépenses qui étaient alors de \$13,000,000 se sont élevées à \$23,000,000, \$25,000,000 et \$30,000,000. C'est un crime pour le pays de grandir, de prospérer et d'exiger une plus forte dépense, lorsque nous pouvons y faire face sans imposer de lourds fardeaux. L'honorable député voudrait voir le pays s'amincir ou rester stationnaire avec une dépense de \$13,000,000. Si l'honorable monsieur était né en Chine, il serait devenu un fameux jardinier comme cultivateur de plantes et d'arbustes rabougris.

Il ne veut pas que le pays grandisse. Pour me servir d'un américanisme, si l'honorable député était né têtard, il serait devenu grenouille, n'eût-ce été que pour la satisfaction de pouvoir croasser au sujet des infortunes des autres. Je n'ai pas besoin d'élaborer cette question de la dépense du pays. Si l'honorable monsieur veut s'occuper des détails, s'il veut indiquer à la Chambre où et en quoi de grandes dépenses ont été faites sans nécessité, alors il sera à propos de discuter cette question. Mais avec la prospérité toujours croissante du pays, avec les améliorations qui ont été faites, avec les nécessités qui nous ont forcés de puiser dans le trésor public, en conséquence des entreprises faites pendant l'administration de l'honorable monsieur, nous avons aussi le fait que le pays a été prospère et que toutes ces dépenses ont été payées à même le revenu, sans imposer de lourds fardeaux au peuple.

Avant que d'aller plus loin, qu'il me soit permis de relever une inexactitude. L'honorable député voulait alarmer le pays en disant que nous sommes taxés de près du double par tête de ce que les habitants des Etats-Unis ont à payer. L'honorable monsieur n'a pas pris la peine d'expliquer que le montant brut qu'il a donné comme étant la taxe du pays comprend les revenus des travaux publics, des chemins de fer et canaux, tandis qu'aux Etats-Unis on ne compte pas d'articles de ce genre dans l'exposé des taxes. De plus l'honorable député a oublié de dire à la Chambre, et nous supposons que c'est un oubli tout à fait involontaire de sa part, que la taxe des Etats-Unis avec lequel il a comparé la nôtre ne comprend pas de taxes d'Etat, tandis que l'impôt ici au Canada comprend la taxe provinciale, tous les revenus provinciaux venant du gouvernement fédéral et étant partie de cet impôt. Aux Etats-Unis, chaque Etat jusqu'à un certain point produit ses propres revenus et taxe sa population pour ces revenus. Le total de l'impôt de chaque Etat de l'Union, indépendamment de l'impôt fédéral, la somme encore perçue en douanes et accise, est de \$52,019,958 pour taxes d'Etat; les taxes de comté produisent \$69,606,571, et les divisions moindres

M. McLELAN

dres que les comtés sont de \$180,740,000, soit un total de \$302,200,691, ou \$6 par tête, tandis que la dette des Etats est proportionnellement considérable. De sorte que si l'honorable député eût désiré faire une juste comparaison, il aurait omis de l'impôt canadien les diverses sommes que j'ai mentionnées, et il eût accordé à l'impôt des Etats-Unis les taxes servant à des fins locales d'Etat. L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) a essayé de faire prévaloir l'argument que les cultivateurs ne retirent aucun bénéfice de la politique nationale; qu'ils n'ont retiré aucun avantage de cette politique. L'honorable député qui a répondu à l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) a donné une réponse très concluante sous ce rapport, à mon avis. Prenez tous les hommes qui sont employés dans les manufactures en ce pays, dans les opérations minières tant à l'est qu'à l'ouest, ajoutez leur nombre ensemble, et vous aurez une population considérable qui depuis quatre ans a eu du travail grâce à la politique nationale.

J'estime, M. l'Orateur, que leur nombre s'élève à 25,000 ou 35,000, et si vous ajoutez à ce nombre celui de ceux qu'ils font vivre, vous avez une population de près de 150,000 ou 200,000 âmes qui est nourrie et gardée dans le pays à cause de la politique nationale et à cause du travail additionnel donné au peuple grâce à cette politique. Mais enant, M. l'Orateur, comment cette population si considérable peut-elle être conservée et employée ici sans que les cultivateurs en bénéficient? Ces honorables messieurs déi-ent depuis des années que nous ayons un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, et la seule raison qu'ils ont pour cela ou qu'ils peuvent avoir pour cela c'est le désir de mettre nos cultivateurs en mesure de vendre à la population manufacturière des Etats de l'Est, les produits dont elle a besoin pour sa subsistance. Maintenant, M. l'Orateur, nous avons un nombre considérable de ces gens dans le pays, et si vous consultez la statistique américaine et si vous y voyez combien il faut de produits agricoles par année pour nourrir un homme, vous serez étonné du résultat. Je vais vous donner quelques chiffres extraits des tableaux statistiques du bureau de la statistique du Massachusetts:

Quantités de produits de la ferme qui se voit consommée par année par 200,000 personnes, manufacturiers et leurs familles.

POUR CHAQUE PERSONNE.		TOTAUX.
214 lbs. farine et moulée,	barils,	218,000
19 3-10 lbs. beurre,	livres,	3,860,000
5 9-10 lbs. fromage,	"	1,800,000
13 9-10 lbs. saindoux,	"	2,440,000
7 1-10 pts. haricots,	minots,	44,375
3 9-10 min. pommes de terre,	"	780,000
51 pts. lait,	gallons,	2,550,000
5 douz œufs,	douzaines,	1,000,000
6 3-10 lbs. volailles,	livres,	1,240,000
68 8-10 lbs. bœuf frais ou salé,	{ livres } ou { barils }	11,760,000
7 lbs. veau,	livres,	1,400,000
10 lbs. mouton,	"	2,000,000
ou d'après une moyenne de 50 lbs. par tête, } moutons et agneaux,		40,000
38 3-10 lbs. lard frais, salé ou jambon.....		7,668

Ces chiffres donnent quelques-uns des produits agricoles consommés par une population industrielle de 200,000 âmes, comprenant ceux qui travaillent et ceux qu'ils font vivre. Avec une population aussi considérable à entretenir et à faire vivre, il est impossible que la population agricole ne retire pas de bénéfices du travail des ouvriers et des artisans. Les honorables messieurs disent que les gens abandonnent le pays; mais si vous ne leur donnez pas d'emploi en manufacturant dans le pays, comment retiendrez-vous ici la classe considérable de la population qui ne s'adonne pas à l'agriculture ni aux professions. Le député de Norfolk-Nord a parlé de l'industrie cotonnière, et de fait tous ceux qui parlent de ce côté de la Chambre semblent mettre toute leur énergie à combattre l'industrie cotonnière. Les progrès de cette industrie ont été très considérables en ce pays, et s'ils pouvaient persuader le peuple que l'industrie

cotonnière est dans un état précaire vu que les fabricants exigent des prix trop élevés, ils croiraient avoir fait beaucoup pour atteindre le but que leur parti se propose.

Je me souviens qu'il y a un an ou deux le chef de l'opposition est venu nous faire une visite à la Nouvelle-Ecosse. Il est venu pour soulever le peuple contre la politique nationale. Je me souviens que tout son bagage politique consistait en une vieille robe d'indienne et en une chemise d'homme pauvre, et cette chemise contenait sept verges d'un tissu quelconque, et la manière dont il brandissait cette vieille robe de femme et déployait cette chemise était telle que s'il avait accompagné le tout d'arguments plausibles, il y aurait eu une émeute de coton. Il n'a pas réussi à persuader à ces pauvres hommes et à ces pauvres femmes qu'ils étaient taxés et opprimés à mort à cause de l'augmentation des droits sur le coton qui avait servi à la confection de cette chemise et de cette robe. L'honorable monsieur a répété si souvent son argument à propos de cette chemise, que chaque petit garçon des villages qu'il a visités s'est mis à parodier la chanson de la chemise :

The hon. member taking the stand and talking of taxes of gusset and seam and band;

Taxes on gusset and band and tail, making a sad and doleful wail.

Mais malgré tout son talent, l'honorable monsieur n'a pas réussi à créer une émeute de coton ni à engager le gouvernement à réduire les droits sur le coton. Les manufacturiers étaient protégés, le gouvernement avait leur confiance parce qu'il les protégeait, ils ont augmenté leurs placements dans ce genre d'industrie, et ils peuvent maintenant fabriquer des tissus de coton à des prix aussi réduits et même plus réduits qu'on pourrait les importer. Je crois que l'honorable député de Norfolk-Nord a complètement compromis sa cause. De fait, il arrive ordinairement que ces honorables messieurs font des aveux qui détraquent toute leur argumentation. L'honorable député a déclaré que la tendance des manufacturiers est de réduire le prix des produits à cause du degré de perfectionnement que les machines ont atteint, ajoute-t-il. Eh bien! nos manufacturiers sachant que le gouvernement les protégerait, ce qui leur assurait une garantie pour le placement de capitaux considérables dans l'achat des machines les mieux perfectionnées, se sont avancés en avant. Ils ont placé leurs capitaux, et leur entreprise a réussi.

Mais vous aurez beau vous procurer les machines les plus parfaites, tant que vous n'aurez pas acquis un peu d'habileté dans leur emploi, il vous faudra les exploiter à perte. Les machines les plus parfaites ont besoin de protection pendant un certain temps. L'organisme humain est aussi parfait chez un enfant que chez un adulte, mais il faut à l'enfant des soins et de la protection jusqu'à ce qu'il se soit développé, jusqu'à ce qu'il ait acquis de l'expérience. Il en est ainsi des manufacturiers. Ils ont beau avoir les machines les mieux perfectionnées, il leur faut des soins et de la protection jusqu'à ce qu'ils aient acquis l'habileté et les connaissances nécessaires pour pouvoir fabriquer le coton au meilleur marché possible.

Maintenant, j'en arrive à cette question : si vous n'encouragez pas ces manufactures, si vous ne donnez pas de l'emploi à ces gens, comment allez-vous les retenir ici ? Les honorables messieurs de la gauche disent que nous chassons les gens du pays grâce au lourd fardeau d'impôts que nous plaçons sur leurs épaules. Mais si vous mettez sur leurs épaules le fardeau encore plus lourd de l'oisiveté, si vous n'avez pas de travail pour eux, ils ont dix raisons de s'en aller contre une qu'ils peuvent avoir lorsqu'il y a ici du travail et des gages rémunérateurs. On prétend que les gages ont été réduits dans le pays. En consultant certains rapports qui ont été faits au département de l'agriculture relativement aux manufactures de coton, je constate qu'il n'y a pas eu diminution, mais qu'au contraire il y a eu augmentation—que la moyenne des salaires reçus par les

hommes, les femmes et les enfants employés dans un certain nombre de manufactures de coton dans le pays, en 1833, a été de \$30 par tête plus élevée qu'en 1881, et qu'elle atteint à \$20 près la moyenne des gages des employés des manufactures de coton aux Etats-Unis; et je dis que si nous pouvons maintenir cet état de choses, non-seulement nous garderons notre peuple chez nous, mais nous ferons revenir des Etats-Unis une partie de ceux de nos gens qui y sont allés.

L'honorable monsieur a déclaré que toute la population s'en va aux Etats-Unis. Si vous consultez le recensement des Etats-Unis pour 1880 avant que la mise en vigueur de la politique nationale eût pu produire son effet en ce pays, vous constaterez que près de la moitié des employés des manufactures étaient des Canadiens—que sur 78,000 employés des manufactures de coton aux Etats-Unis, 36,000 étaient nés au Canada, et je dis que si un pareil nombre de nos gens nous quittaient avant la mise en vigueur de cette politique, pour aller chercher de l'emploi en dehors, il y a lieu d'espérer qu'en leur donnant du travail dans notre propre pays, nous pourrions non-seulement garder nos jeunes gens ici, mais en engager d'autres à nous revenir. Maintenant, les commissaires du recensement aux Etats-Unis, en sachant d'expliquer l'immigration considérable de l'étranger disent :

Dans ces Etats où l'élément étranger est considérable, les causes générales en sont apparentes. Dans les Etats du Nord-Est, la cause principale est l'existence de manufactures de toutes sortes et l'exploitation des mines de fer et de charbon. Les immigrants sont principalement des Irlandais, des Allemands, des Canadiens français, et quelques habitants du pays de Galles.

De sorte que la cause principale pour laquelle les Canadiens quittent le pays pour aller aux Etats-Unis, n'est pas les manufactures qui ont été protégées et qui ont grandi sous leur tarif protecteur. Une autre raison a été l'ouverture des prairies de l'ouest à la colonisation. Maintenant que nous avons une politique propre à donner de l'emploi à nos jeunes gens et à nos jeunes ouvrières, et lorsque nous aurons ouvert le Nord-Ouest—et je crois que dans deux ans d'ici nous aurons des communications rapides avec ce pays en passant sur notre propre territoire, en conséquence du bill qui a été adopté l'autre jour, et auquel les honorables messieurs de la gauche se sont fortement opposés—notre population sera rotoune en Canada. L'honorable député de Huron-Sud nous a dit qu'il croyait que 100,000 colons étaient allés se fixer au Nord-Ouest. Eh bien! sans l'ouverture de ce pays et sans les progrès étonnants accomplis dans la construction des chemins de fer à travers les prairies, je crois qu'il est permis de supposer que 50,000 de ces colons seraient allés aux Etats-Unis et seraient perdus pour nous; et si nous avons pu, par n'importe quel sacrifice d'argent je pourrais presque dire, garder ce nombre de colons dans la Confédération du Canada, pour contribuer à sa stabilité et à son progrès, je dis que nous avons rendu un service signalé au public en général.

L'honorable monsieur a annoncé à l'univers que 700,000 canadiens vivent aux Etats-Unis. Il dit que le recensement de 1880 le démontre. Eh bien! s'il en est ainsi, ces gens ont dû partir avant l'inauguration de la politique actuelle. Mais l'honorable monsieur a-t-il consulté notre recensement à nous ? A-t-il dit à la Chambre et au pays qu'il y a une proportion de gens nés aux Etats-Unis et demeurant au Canada, plus considérable que la proportion des Canadiens demeurant aux Etats-Unis en tenant compte de la population des deux pays. Grâce à cette politique, je crois que nous pourrions non-seulement garder notre population, mais encore offrir aux gens des Etats-Unis des avantages tels que nous pourrions raisonnablement espérer une augmentation considérable de notre population venant de ce pays. A propos du Nord-Ouest, qu'il me soit permis d'appeler l'attention de la Chambre pendant quelques instants sur l'énorme quantité de produits importés des Etats-Unis dans cette contrée—et

pourquoi ? Parce que cette contrée a des communications faciles et directes avec les Etats-Unis, et que la distance entre les centres manufacturiers du Canada et cette région est si grande qu'il leur est presque impossible de faire le commerce avec nous ; mais lorsque le chemin de fer du Pacifique canadien sera ouvert, dans deux ans, il y aura vers les manufactures du pays une affluence telle qu'on ne saurait dès aujourd'hui en exagérer l'importance, non-seulement au point de vue de l'argent qu'elle nous apportera, mais à cause du fait même que ces gens feront le commerce avec nous lorsqu'ils passeront sur un chemin de fer traversant notre propre pays, sur notre propre territoire ; ils sentiront qu'ils forment partie de la Confédération du Canada, ce qu'ils ne peuvent faire actuellement.

Pour aller au Nord-Ouest, il nous faut faire 1,100 milles à travers un pays étranger. Un homme du Nord-Ouest qui vient au Canada en passant par les Etats-Unis, sent lorsqu'il arrive ici qu'il est presque en pays étranger. Je sais ce qui en était pour nous des provinces maritimes avant que nous eussions eu des communications directes avec cette partie du Canada durant l'hiver. Je sais que lorsque nous venions ici pour assister au parlement, nous étions obligés d'aller d'abord à New-York et à Boston, et d'y prendre les chemins de fer pour venir ici, et lorsque nous arrivions il nous semblait presque que nous étions en pays étranger. Ce n'est qu'après la construction de l'Intercolonial et lorsque nous avons eu des communications directes avec l'Ouest du Canada au moyen de cette voie ferrée, que nous avons commencé à sentir que nous faisons partie de la grande nation canadienne.

Grâce à cette voie de communication, avec la politique actuelle, il s'est établi, ainsi que l'honorable député de Digby l'a fait remarquer, un commerce considérable et qui va en augmentant entre la population des provinces maritimes et celles de l'ancien Canada.

En 1866, avant notre entrée dans l'union, nous faisons une grande partie de notre commerce avec les Etats-Unis, et nous importions des Etats-Unis, alors que nous n'étions pas plus des deux tiers de notre population actuelle, sous un tarif très peu élevé, environ le double de ce que nous importons aujourd'hui avec notre population augmentée. Malgré toutes les facilités qui nous sont offertes pour le commerce avec les Etats-Unis, en raison du fait que nous sommes environnés d'eau, avec l'avantage de pouvoir faire transporter nos produits aux Etats-Unis chaque semaine dans presque tous les ports, nous n'importons pas autant des Etats-Unis que nous y exportons. Malgré cela l'honorable chef de l'opposition est allé dans les provinces maritimes et nous a conseillé de faire le commerce avec les Américains. Je dis qu'il nous a conseillés, mais je ne veux pas dire par là que notre conseiller nous a dit de faire le commerce avec les Etats-Unis, car nous n'avons pas suivi ses conseils. Nous avons trouvé plus avantageux de faire le commerce avec les gens de l'Ouest ; et je dis qu'avec notre population qui augmente, nos importations des Etats-Unis pendant l'année dernière n'ont été que de \$2,974,936, tandis que les gens du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, qui ne sont qu'une poignée comparés à notre nombre, ont importé des Etats-Unis pour \$8,592,112, et leurs exportations aux Etats-Unis ne se sont élevées qu'à \$102,000, tandis qu'à la Nouvelle-Ecosse nous avons exporté aux Etats-Unis des marchandises valant \$3,814,223.

Il ne faut donc pas s'étonner si ces gens ne s'intéressent pas au Canada au même degré qu'ils le feraient s'ils avaient des voies de communications plus directes et de meilleures facilités de commerce qu'ils n'en ont aujourd'hui. Je crois que si nous devons jamais être unis ensemble pour ne former qu'un seul peuple, ce ne sera pas le lien politique seulement qui nous unira, mais encore les liens de l'union industrielle et commerciale, qui retiendront unies ensemble les diverses populations de la Confédération. Si vous prenez une carte du siège de la guerre des Etats-Unis à la date de 1862, vous

M. McLELAN

verrez que les populations qui étaient liées ensemble par des voies naturelles de communication, ou par de grandes lignes de voies ferrées, se sont tenues ensemble ; vous constaterez que la ligne de démarcation entre les différents Etats ainsi reliés dans cette grande lutte, s'est trouvée juste où les intérêts commerciaux et industriels du peuple se partageaient. De sorte que je dis que si les populations du Canada doivent être retenues ensemble, elles doivent resserrer entre elles les liens du commerce et de l'industrie. La perspective immédiate de l'ouverture du Nord-Ouest, nous ouvre un avenir dont tout homme a le droit d'être fier.

L'honorable ministre de l'agriculture a parlé de l'immigration considérable durant l'année dernière et l'année précédente ainsi que de la perspective de l'immigration pour cette année, et nous savons qu'il y a du travail pour tous les immigrants, quoi qu'en puissent dire les honorables messieurs de l'opposition. Voyez l'avenir que nous ouvre le Nord-Ouest. Nos jeunes gens y trouveront des terres toutes prêtes et meilleures que celles des Etats-Unis ; d'autres trouveront de l'emploi dans les manufactures, et au delà de la frontière il y a une population de 50,000,000 qui devra nécessairement dans ses migrations traverser et se répandre un peu dans notre pays. Voilà pour nous un avenir dont nous avons le droit d'être heureux et fiers. La génération qui verra 20,000,000 de Canadiens dans la Confédération est déjà née, et ces 20,000,000 d'hommes formeront le peuple le plus content, le plus heureux et le plus prospère qu'il y aura alors sous le soleil et sous les plis du drapeau britannique.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne puis dire que j'ai écouté très attentivement les remarques de l'honorable ; mais si le reste de ces statistiques est aussi exact que l'assertion qu'il a bien voulu faire en cette Chambre relativement à certaines épithètes qu'il a lues et qu'il a prétendu avoir été employées par moi à l'adresse des membres du cabinet actuel et de leurs partisans, tout ce que je puis dire c'est que ses amis peuvent être fiers de leur champion.

M. McLELAN : J'ai cité un journal libéral.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a quelques années, j'ai fait préparer une liste des divers noms, épithètes, adjectifs ou substantifs dont les collègues de l'honorable monsieur et leurs organes dans la presse s'étaient servis à mon adresse. L'honorable monsieur n'a fait qu'une erreur—il y a des gens qui croiront qu'elle est peu importante—il a prétendu que j'ai employé à l'adresse de ces honorables messieurs les épithètes dont ils se sont servis à mon adresse. Voilà toute la différence. Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable monsieur ne vous a donné qu'une liste partielle, et comme j'aime l'exactitude, je vais vous fournir le reste de la liste. M. l'Orateur, pendant les trois mois qui ont précédé le 21 janvier 1878, les organes de l'honorable monsieur, et les collègues de l'honorable monsieur, ont eu la bonté de me qualifier dans les termes suivants : comme un homme injuste, déloyal, sans générosité, sans principe, dur, ingrat, bourru, impoli, vindicatif, insouciant, implacable, indécent, mal embouché, tapageur, discourtois, poltron, têtue, obstiné, vaniteux, effronté, sophiste, fourbe, retors, pédant, calomniateur, artificieux, outrageant, grossier, niais, faible, changeant, vacillant, insolent, impertinent, brutal, fanfaron, méprisable, révoltant, idiot, malveillant, ignorant, vil, cruel, chicaneur, arrogant, rusé, pharisaïque, étourdi, affecté, commun et ignoble. On m'a de plus comparé,—vu que l'honorable monsieur aime l'exactitude—à Néron, Caligula et à M. Micawber ; à Hérode, à Ponce-Pilate, à Judas Iscariote et à Legru ; à Bélial, à Bézélbuth, à Jonas et au général Meurt-de-Faim, à Moïoch, à Machiavel, à Junius, à Wilkes, au juge Jeffreys et à un mastodonte, à un bourreau, à un gibier de potence, à une autruche, à un misanthrope, à un tory pré-adamite, à un tory fossile, à un démagogue, à un champion fier-à-bras, à Benedict Arnold, à un hypocrite, à un félon, à un malfacteur et à Junus ; à un apostat, à un traître, à un brouilleur de chiffres

et à un bâton verroulé; à Timon, à Caliban, à Shylock, à un doctrinaire, à un paresseux, à un bandit incorrigible, à un vidangeur, à un aristocrate et à un lunatique. Et pendant les quelques mois en question on a conseillé aux gens, si jamais j'adressais la parole en public, de me recevoir en me lançant des briques, de me goudronner et de m'emplumer, de me mettre dans une couverture et de me brûler, de me faire courir la bouline.

Maintenant, la prochaine fois que l'honorable monsieur voudra faire une liste non des épithètes dont je me suis servi, mais de celles dont on s'est servi à mon adresse, il pourra ajouter celle-ci à sa liste, et alors elle sera passablement exacte. Et si l'honorable monsieur veut savoir qui s'est servi de ces expressions, environ une douzaine ont été fournies par le premier ministre du Canada, et une partie assez considérable du reste a été fournie par leur illustre collègue dans la Chambre haute, l'honorable M. Macpherson. Le reste a été fourni à même le fonds de réserve du journal le *Mail*; et croyant que cela épargnerait beaucoup de travail à ces messieurs lorsque je suis entré de nouveau dans la vie publique, je leur ai généreusement fait une liste, afin de les mettre en mesure d'avoir toujours à l'avenir leur vocabulaire sous la main.

J'ai entendu avec beaucoup de plaisir l'honorable ministre de la marine exprimer l'indignation très naturelle, très légitime et très juste qu'il ressentait à l'idée que j'aurais pu, moi ou tout autre homme, employer un pareil langage à l'adresse d'un adversaire politique. M. l'Orateur, l'honorable ministre savait de quoi il parlait. A-t-il jamais entendu des paroles comme celles-ci :

Mais le tableau, si sombre qu'il soit, a encore quelques chose de plus noir. Je vois dans le fond le secrétaire provincial remettant *privément* à ce même ingénieur un contrat pour l'entreprise de tous les travaux. Je le vois l'enveloppant d'un suaire et l'inhumant pendant trois ans dans le tombeau du secret. Et maintenant le secrétaire provincial vient nous dire qu'il l'a ainsi caché pour servir les intérêts du public; pour permettre à Sandford Fleming —

Je me demande s'il a jamais entendu parler de Sandford Fleming ?

pour permettre à Sandford Fleming, après s'être fait adjuger l'entreprise, de conclure avec les anciens entrepreneurs un marché plus avantageux pour lui, de leur arracher quelques dollars de plus. L'intérêt public, vraiment ! L'intérêt de M. Sandford Fleming et rien de plus. M. l'Orateur, je ne sais comment qualifier cette conduite de la part d'un gouvernément. Je ne sais comment nommer cela. Je n'exprimerai pas d'opinion à ce sujet; mais dans la vie privée, cela s'appelle extorquer de l'argent sous de faux prétextes, et nos lois considèrent cet acte comme une trépannerie digne de châtiement.

L'honorable monsieur a-t-il déjà entendu cette phrase ainsi que la suivante :

Ils ont entendu parler d'hommes voyageant dans les voitures publiques et portant un manteau flottant et ayant une paire de mains artificielles croisées sur leur poitrine pour endormir les voyageurs, tandis que les mains véritables travaillent dans les goussets des autres voyageurs, et ils commencent maintenant à croire que lorsque l'honorable monsieur a mis le manteau d'Herbert Huntingdon et ces vieux réformistes, les mains qu'il a mises à la charrue n'étaient pas les véritables — que les mains véritables étaient cachées afin qu'elles pussent s'enfoncer jusqu'aux aisselles dans le coffre public, et ils appellent de tous leurs vœux le moment de le chasser de la position qu'il occupe.

En conséquence, M. l'Orateur, il n'y avait aucune nécessité de soutenir cette question ici pour soulever l'opinion publique. Mais, après que nous l'avons soulevée ici pour remplir un devoir public, qu'advient-il si le peuple, après l'avoir étudiée, en arrivait à la conclusion que les intérêts publics ont été sacrifiés à l'intérêt particulier, qu'on a trahi ses intérêts, que l'homme en qui il avait foi et qu'il considérait comme un apôtre de l'économie, est devenu le grand prêtre de la corruption et du traficage ? Qui donc pourra alors mettre des bornes à son indignation légitime, lorsqu'il verra cet homme surchargé comme il l'est des offrandes que les prêtres acceptent, et qu'il l'empalera sur les cornes de l'autel où il exerce son ministère.

L'honorable monsieur a-t-il jamais entendu ces éloquentes paroles ? Les a-t-il jamais prononcées, ces éloquentes paroles ? Est-il vrai ou non qu'il les a appliquées au ministre actuel des chemins de fer, son collègue d'aujourd'hui et son adversaire d'autrefois ? Je lui ai déjà posé cette question il y a

deux ou trois ans, et je regrette de dire que l'honorable monsieur a attendu longtemps pour y répondre; mais il n'a pas nié et je ne crois pas qu'il ait présenté ses excuses au ministre des chemins de fer, pour les avoir prononcées. Il est probable que l'honorable monsieur avait de bonnes raisons pour les prononcer, et je suis tout à fait disposé à croire qu'alors du moins, il était beaucoup plus exact dans ses appréciations, dans ses jugements et dans les expressions dont il se servait relativement à l'honorable monsieur, que dans aucun des chiffres ou des autres remarques qu'il a faites ce soir. Et bien que je ne sois pas très sûr du fait, ou m'informe que l'honorable monsieur, pendant la lutte électorale de Colchester, alors que M. Jones d'Halifax et M. Longley luttaient contre lui, a mis ce que je pourrais appeler le comble au langage que je viens de vous lire en décrivant M. Jones et M. Longley comme deux vagabonds non-baptisés et dépenaillés d'Halifax.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

(En comité.)

14. Poudres saponifères, un droit spécifique de trois centimes par livre..... 3 cts p. lb.

M. BLAKE: Hier soir le ministre des douanes a promis de nouvelles explications au sujet de cet article.

M. BOWELL: L'explication est tout simplement celle-ci: on a demandé pourquoi un droit de 3 cents était imposé sur la poudre saponifère, tandis que le savon lui-même n'est soumis qu'à un droit de 1½ cent. La raison est que la poudre de savon vaut environ le double du savon par livre, de sorte que sous ce rapport les deux produits sont sur un pied d'égalité.

M. BLAKE: L'honorable monsieur peut-il nous donner une idée de l'équivalent *ad valorem* ?

M. BOWELL: Il est de 25 ou 30 pour 100 — peut-être une moyenne de 27½ pour 100.

15. Acier en lingots, en barres, en feuilles, au-dessous de trois seizièmes de pouce d'épaisseur, en pièce ou ébauché, mais non autrement ouvré, et baguettes rondes en fil d'acier laminé en rouleaux, non spéc. \$3 p. ton de fées ailleurs, trois piastres par tonne de 2,000 lbs. et 2,000 livres et dix pour cent *ad valorem*. 10 p. 100.

M. BLAKE: On demande une explication.

Sir LEONARD TILLEY: A la dernière session, le parlement a imposé un droit de \$5 par tonneau sur ces articles. Les droits sur l'acier en lingots, en barres, en feuilles d'au-dessous de trois seizièmes de pouce, restent tels qu'ils sont actuellement. Ces droits considérables qui ont été imposés l'an dernier varient de 3 à 13 pour 100 sur les diverses qualités d'acier importé, et des gens qui se livrent à la manufacture de l'acier ont découvert qu'il y a trois ou quatre espèces différentes de fer en gueuse, et que l'une de ces espèces contenant une quantité très considérable de manganèse est soumise à un droit de \$2 par tonneau. En conséquence, les fabricants qui emploient ce fer n'ont qu'une très petite marge pour leurs profits, excepté pour ce qui concerne certaines qualités, et afin de leur donner quelque chose qui ressemble aux droits perçus sur le fer. Cet amendement a été proposé à 10 pour 100 et à \$1 par tonneau. Ceci donne une moyenne de 13 à 18 pour 100. C'est à peu près là la moyenne. Elle varie d'après ces propositions. Il y a maintenant deux manufactures d'acier, l'une à New-Glasgow, N.-E., et l'autre à London, Ont.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Et à combien estimez-vous la valeur approximative de l'acier par tonneau ?

Sir LEONARD TILLEY: Elle varie de \$30 à \$200 par tonneau. Sa valeur varie beaucoup. En conséquence, le droit spécifique peut être de 3 pour 100 sur les meilleurs;

qualité d'acier et de 13 pour 100 sur les qualités inférieures. Mais ceci fait maintenant une moyenne de 13 à 15 pour 100, selon la qualité de l'acier.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois qu'il était auparavant de \$5, n'est-il pas vrai ?

Sir LEONARD TILLEY : Oui; comme je l'ai dit, cela portait les droits sur les aciers de quantité inférieure à 13 pour 100 et ceux des quantités supérieures à 3 pour 100, et les fabricants qui paient \$2 par tonneau sur le fer qu'ils manufacturent n'ont qu'une très faible marge pour les profits. Par conséquent, ceci placera cet article dans le même cas que le fer. Les droits sur le fer varient de 12½ pour 100 à 17½, suivant la forme sous laquelle l'article est importé.

M. BLAKE : J'ai remarqué qu'on avait dit aujourd'hui que les prix de certaines espèces d'acier avaient considérablement augmenté. L'honorable ministre en sait-il quelque chose ?

Sir LEONARD TILLEY : Non, je n'ai rien entendu dire de ce genre.

M. BLAKE : L'honorable monsieur prévoit-il une diminution de recettes comme conséquence de ce fait ?

Sir LEONARD TILLEY : Non; on se rappellera que l'importation de la matière première ne coûte que \$2 la tonne. Ceci nous rapporte quelque chose. Le montant s'élèvera probablement à \$20,009. L'honorable monsieur pourra voir que cela dépend surtout de la quantité des articles fabriqués. Pour les uns on emploie du fer en barres, mais on fabrique l'acier en grande partie avec une espèce particulière de fer, importé en gueuses, et sur lequel il y a un droit de \$2 par tonne.

M. BLAKE : Quelle sera l'augmentation, d'après l'honorable ministre ?

Sir LEONARD TILLEY : Elle sera considérable par suite de l'imposition de ce droit. La statistique de l'année dernière ne saurait servir de juste base pour calculer les résultats futurs, vu que le droit n'a été imposé qu'en juillet, et qu'il y a eu une forte importation depuis cette date. Mais durant l'année précédente, l'importation avait été de 16,419 tonnes, et l'on prévoit qu'avec un pareil chiffre la fabrication sera de beaucoup plus considérable. Cependant il y a certaines espèces d'acier qu'on ne fabriquera pas et que nous laissons sur la liste des articles admis en franchise.

M. TUPPER : Je sais que les usines de New-Glasgow produisent environ 7,500 tonnes.

Sir LEONARD TILLEY : Je crois que le chiffre total sera d'environ 8,000 tonnes. C'est le calcul des importateurs. A London, on fabriquera ce qu'on appelle l'acier de creuset, qui est de meilleure qualité et a plus de valeur que celui de New-Glasgow. L'article ne sera peut-être pas aussi apprécié, mais il vaudra probablement celui de la Nouvelle-Ecosse.

M. BLAKE : Quel sera le chiffre de la production à London ?

Sir LEONARD TILLEY : Il y a abondance d'acier sur le marché canadien cette année, et la demande sera probablement moins forte que l'année prochaine. Le chiffre de la production totale sera probablement de 8,000 à 10,000 tonnes.

M. BLAKE : L'honorable député de Picton (M. Tupper) vient de dire qu'il y aurait une production de 7,500 tonnes à New-Glasgow. Combien reste-t-il pour London ?

Sir LEONARD TILLEY : Je ne crois qu'il y en ait autant, s'il faut en croire ceux qui dirigent l'usine de New-Glasgow. Il s'agit de fer au creuset, et on n'en fond pas autant que cela.

M. BLAKE : L'honorable ministre a-t-il une idée de la quantité qui sera fondue à London ?

Sir LEONARD TILLEY

Sir LEONARD TILLEY : Je crois que ce sera la moitié des 8,000 — à parts égales.

M. BLAKE : L'honorable député de Picton a dit que ce serait 7,500 tonnes pour New-Glasgow ?

Sir LEONARD TILLEY : C'est ce que l'usine peut produire.

M. BLAKE : Alors ce n'est pas le chiffre de la production actuelle ?

Sir LEONARD TILLEY : Ce ne saurait être le chiffre de la production l'année prochaine, mais c'est ce que l'usine peut produire. Nous croyons que les deux réunies produiront 8,000 tonnes.

M. BLAKE : Je tiendrais à ce que l'on fit la répartition.

Sir LEONARD TILLEY : Je ne porte pas 7,000 tonnes au crédit de New-Glasgow pour l'année prochaine.

M. BLAKE : Je tenais à connaître qu'elle était l'estimation de l'honorable ministre, voilà tout.

Sir LEONARD TILLEY : Nous ne pouvons baser nos estimations que sur les données que nous possédons. D'après ces données les deux établissements produiront la moitié de la quantité dans une année ou deux, mais je ne saurais dire quelle sera la proportion exacte pour l'un et pour l'autre. Je présume que la plus grande partie sera produite par les usines de New-Glasgow, vu que l'espace d'acier est différent.

M. BLAKE : Le calcul est aisé à faire. L'honorable député a dit qu'il y avait deux établissements où cet article est fabriqué. J'admets parfaitement avec lui que la chose est de sa nature incertaine, mais nous devrions posséder quelques renseignements au sujet des effets probables de la mesure, et savoir quelle quantité sera produite dans chaque établissement.

L'honorable ministre nous a dit que le chiffre de la production, l'année prochaine, sera probablement de 8,000 tonnes, c'est à dire la moitié du chiffre actuel de l'importation, et cela dans deux usines. Ce que je désirais connaître était le chiffre de la production dans chacune de ces usines.

Sir LEONARD TILLEY : Je crois que ce sera de 5,000 à 3,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Suis-je dans le vrai en supposant que l'honorable ministre s'attend à ce qu'il soit fabriqué 3,000 tonnes ici, ce qui lui ferait, au prix de \$5 par tonne perçu maintenant, \$40,000, que 16,000 tonnes seront importées pour la fabrication de l'acier, et qu'il y aura une perte de \$24,000 pour le trésor. Il est possible que ce soit le résultat de l'augmentation sur le reste. Cela dépend absolument de la valeur de l'acier importé.

Sir LEONARD TILLEY : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui, mais ce changement fera perdre *pro tanto* \$24,000 au trésor, si l'on fabrique 8,000 tonnes d'acier en Canada.

Sir LEONARD TILLEY : J'ai fait une comparaison avec le droit actuel. Je ne crois pas qu'il résulte une très grande augmentation de ce changement. Naturellement, si les fabricants canadiens augmentent le chiffre de leur production, le revenu n'augmentera pas.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre ne conteste pas ma proposition, que, par suite de la fabrication de 8,000 tonnes d'acier, le trésor perdra nécessairement \$24,000. Je désirerais lui demander combien d'hommes environ, seront employés dans ces deux usines, qui devront fabriquer 8,000 tonnes d'acier.

Sir LEONARD TILLEY : Je l'ignore. Je sais qu'il y en a environ quarante d'employés actuellement à New-Glasgow; je n'ai pas de renseignements quant à l'autre

usine. L'établissement de New-Glasgow a restreint ses opérations pour le moment, parce qu'il y a beaucoup d'acier sur le marché. Je ne suis pas en état, cependant, de dire combien il faudra d'ouvriers pour fabriquer 8,000 tonnes d'acier.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : D'après la manière de voir même de l'honorable ministre, la chose est importante, puisque nous perdrons \$24,000 de recettes par suite du changement projeté.

M. TUPPER : Je crois savoir qu'il y a présentement de quarante à cinquante hommes d'employés à New-Glasgow, mais l'usine est loin de produire tout ce qu'elle peut produire. On m'informe que lorsqu'elle le fait, il faut 160 hommes pour la fabrication de 7,500 tonnes.

M. BLAKE : Mais le ministre ne s'attend pas à ce que l'usine de New-Glasgow produise plus des deux tiers des 8,000 tonnes.

M. MACDOUGALD : Je ne vois pas qu'il y ait beaucoup d'objections à faire au droit dont on propose l'établissement. En étudiant les importations des deux derniers exercices je vois que durant l'exercice expiré le 30 juin 1882, on a importé 18,595 tonnes, coûtant \$67.20 la tonne, et pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883, 16,419 tonnes, coûtant \$54.56 la tonne. Un droit *ad valorem* de 10 pour 100 et un droit spécifique de \$3 par tonne constituent un tarif protecteur de 14½ par 100 pour la dernière année, et de 15½ pour l'année précédente, soit une moyenne de 15 par 100 pour les deux années.

Je considère que les deux droits, réunis, constituent une protection raisonnable pour l'industrie. Ils couvrent amplement certaines espèces d'acier, et comme nous avons besoin, pour fabriquer les aciers de première qualité, de plus d'expérience et aussi d'un marché plus étendu, il ne saurait y avoir d'objection à ce que les droits soient augmentés sur ces espèces.

On a parlé de la quantité que peut produire l'établissement de New-Glasgow. J'ai profité d'une occasion qui s'offrait, il y a environ deux mois, pour visiter cet établissement, qui est très bien organisé et dans lequel il y a un capital de plus de \$200,000 d'engagé. Le nombre des ouvriers était d'environ quarante, et je crois qu'il est actuellement d'environ soixante. Ils ont fabriqué 500 tonnes d'acier en grosse, et 40 tonnes d'acier poli, pour répondre aux divers besoins du commerce.

Ils ne produisent pas en grande quantité parce qu'ils veulent connaître exactement l'état du marché et savoir au juste ce qui est en demande. Tous ceux qui connaissent cette branche de commerce savent que l'acier se détériore après un certain temps.

Quant à l'usine, elle est organisée de façon à pouvoir produire 25 tonnes par jour, soit plus de 7,500 tonnes par année, et à pouvoir donner de l'emploi à 300 hommes. Je tiens ces renseignements du gérant, et je les crois exacts.

Baguettes rondes en fil d'acier, laminées, de moins d'un demi-pouce de diamètre, importées par des fabricants de fil métallique pour l'usage de leurs fabriques, *ad valorem* 5 p. 100

Sir LEONARD TILLEY : Le droit sur cet article, actuellement, est de 10 pour 100. Il sera réduit à 5, en vertu de cette proposition, pour les fabricants de fil métallique. Il y a deux moyens de favoriser cette industrie, en élevant le droit sur le fil métallique ou en réduisant le droit sur les baguettes, qui sont la matière première. Comme les fils à clôtures deviennent d'un usage général dans tout le pays, particulièrement dans le Nord-Ouest, et comme l'on se sert du fil métallique dans un grand nombre de manufactures, on a considéré que le droit sur le fil métallique ne devait pas être augmenté, et l'on propose en conséquence d'opérer, en faveur des personnes engagées dans cette industrie, une diminution des droits sur les baguettes.

100

Sir LEONARD TILLEY : Il s'agit d'une nouvelle industrie, établie dans la province d'Ontario, pour la fabrication des aiguilles.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quel est le droit actuellement.

Sir LEONARD TILLEY : Il est indiqué dans la liste, 20 pour 100.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Alors on l'augmente de 10 pour 100.

M. BLAKE : Où se trouve la fabrique ?

Sir LEONARD TILLEY : A Guelph, je crois.

M. BLAKE : Combien produit-elle en somme ?

Sir LEONARD TILLEY : Elle ne produit pas beaucoup. Relativement au droit sur les épingles, adopté la nuit dernière, je puis dire que la machine actuellement en opération coûte \$15,000. La fabrique est soit à Brantford soit à Galt. Je crois qu'elle est à Paris.

M. BLAKE : L'honorable ministre dit que le chiffre de l'importation est insignifiant.

Sir LEONARD TILLEY : Il n'est pas élevé.

M. BLAKE : Cette fabrique est-elle mixte ?

Sir LEONARD TILLEY : Non.

M. BLAKE : Quel est le chiffre approximatif de l'importation ?

Sir LEONARD TILLEY : Je ne saurais dire. Ces industriels comptent sur une augmentation de production, s'ils ont un tarif protecteur ; mais comme l'article n'est pas sur la liste, je ne saurais préciser le chiffre.

M. BLAKE : Mais je présume que l'honorable ministre, avant de proposer un changement de ce genre dans un but de protection, avait dû se renseigner quant aux résultats probables. Il dit que le fabricant espère augmenter le chiffre de la production, mais la production peut aussi excéder les besoins publics.

M. TAYLOR : Je voudrais qu'on ajoutât à cette clause les mots "ressorts d'horloges, acier pour corsets, montures de boîtes," et j'ai en mains une lettre que j'ai reçue d'un ami personnel, bien que mon adversaire politique, d'un homme qui doit être connu de l'honorable chef de l'opposition, puisqu'il est le président de l'association de réforme de votre comté et qu'il m'a combattu dans mon élection en même temps qu'il combattait la politique nationale. C'est un homme à l'aise, qui cherche des placements pour ses capitaux depuis deux ou trois ans. Voici sa lettre, je suis sûr que le ministre des finances s'en occupera et placera les articles dont il s'agit sur le même pied que ceux qui sont compris dans la présente liste :

GANANOQUE, ONT., 3 mars 1884.

Geo. Taylor, *éc. M. P.*, Ottawa :

CHER MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 du mois dernier. Je puis dire, en réponse, que nous sommes en mesure d'approvisionner le marché de la Confédération de nos marchandises et de dépasser même cette mesure. C'est un des embarras que nous rencontrons ; car aux Etats-Unis, les aciers pour corsets, ressorts d'horloges, montures de boîtes, garnitures métalliques pour les jupes de robes, sont l'objet de branches de commerce spéciales et constituent des industries particulières. Ici, en Canada, avec notre population comparativement faible en nombre, la demande n'est pas assez forte pour qu'il vaille la peine d'acquiescer la machinerie et le matériel nécessaires pour la fabrication d'un ou de deux des articles ci-dessus désignés ; et il nous faut combiner plusieurs spécialités pour avoir une chance de réaliser quelque profit. C'est ce que nous faisons, et nous aurons bientôt dépensé environ \$15,000 dans cette industrie. Nous aurons dû importer une grande partie de nos machines spéciales et faire venir un bon nombre de nos bons ouvriers des Etats-Unis, vu que nous ne pouvons nous les procurer ailleurs.

Depuis la date de notre dernière lettre, nous avons vu qu'au lieu du droit spécifique de \$5 par tonne sur l'acier, il y avait dorénavant un

droit spécifique de \$3, plus un droit *ad valorem* de 10 pour 100. Ce changement serait une source d'embaras pour nous s'il s'appliquait à l'acier dont nous faisons usage.

Ce dont nous avons un besoin réel et que nous espérons obtenir, c'est que l'acier en feuilles dont nous servons pour la fabrication des aciers pour ressorts, ressorts d'horloge, montures de boîtes, et garnitures métalliques pour les roues de roues soit admis en franchise, et que le droit de 20 pour 100 imposé sur les trois articles en question soit imposé sur tous les autres.

Nous regrettons de ne pas vous avoir écrit plus tôt à ce sujet; mais nous étions sous l'impression, à venir jusqu'à ces jours, que le budget ne serait pas soumis à la Chambre avant un couple de semaines. Les concessions que nous demandons, cependant, sont d'une importance si essentielle pour le succès de notre industrie, que nous avons confiance que le ministre des finances trouvera moyen de nous accorder ce que nous demandons.

En vous remerciant de la peine que vous vous donnez pour nous, nous demeurons,

Vos tout dévoués,

ATKINSON et COWAN.

Cet établissement est actuellement en opération, et on y fabrique des ressorts d'horloge. C'est la seule industrie du genre en Canada, et le droit sur ces articles n'est que de dix pour cent. J'espère que le ministre des finances donnera à cette industrie les mêmes avantages qu'aux autres de même espèce.

M. BLAKE: L'honorable député devra s'adresser au gouvernement pour obtenir une augmentation de droit, puisqu'il ne peut proposer lui-même la chose dans les circonstances.

SUCRES, SIROPS ET MÉLASSES:—

18.	Sucre, lorsque importé directement, sans transbordement, du pays de sa provenance ou production, au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de un centin par livre, et trente-deux et demi pour cent <i>ad valorem</i>	1 ct. p. lb. 32½ p. 100.
	Egal au numéro 9, et non au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de trois quarts de centin par livre et vingt-sept et demi pour cent <i>ad valorem</i>	¾ ct. p. lb. 27½ p. 100.
19.	Au-dessus du numéro 9, un droit spécifique d'un demi-centin par livre, et vingt-sept et demi pour cent <i>ad valorem</i>	½ ct. p. lb. 27½ p. 100.
	Mélado et mélado concentré, trois huitièmes de centin par livre, et vingt-sept et demi pour cent <i>ad valorem</i>	¾ ct. p. lb. 27½ p. 100.
	Sur tous les sucres, mélado et mélado concentré ci-dessus, lorsqu'ils ne sont pas importés directement, sans transbordement, du pays de leur provenance ou production—Au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de un centin par livre, et trente-cinq pour cent <i>ad valorem</i>	1 ct. p. lb. 35 p. 100.
20.	Egal au numéro 9, et non au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de trois quarts de centins par livre, et trente pour cent <i>ad valorem</i>	¾ ct. p. lb. 30 p. 100.
	Au-dessus du numéro 9, type de Hollande, un droit spécifique de un demi-centin par livre, et trente pour cent <i>ad valorem</i>	½ ct. p. lb. 30 p. 100.
21.	Mélado, et mélado concentré, un droit spécifique de trois huitièmes de centin par livre, et trente pour cent <i>ad valorem</i>	¾ ct. p. lb. 30 p. 100.
22.	Suc de canne concentré, mélasses concentrées, suc de betterave concentré et concentré, importés directement ou non, un droit spécifique de trois huitièmes de centin par livre, et trente pour cent <i>ad valorem</i>	¾ ct. p. lb. 30 p. 100.
23.	Sirops, suc de canne, sirop épuré, sirop de sucrerie, ou mélasses de sucrerie, sirop de sucre, sirop de mélasse ou de sorgho, importés directement ou non, un droit spécifique de cinq huitièmes de centin par livre, et trente pour cent <i>ad valorem</i>	⅝ ct. p. lb. 30 p. 100.

M. PATERSON (Brant): Où sont les changements, ici?

Sir LEONARD TILLEY: Voilà beaucoup de résolutions. On a adopté le même principe relativement à la plupart des sucres de toute espèce et de toute qualité. Sous le tarif actuel, le sucre importé du pays de production est frappé d'un droit de 30 pour 100, en dehors des autres charges, qui, depuis une année ou deux surtout, ont beaucoup varié. Cela

M. TAYLOR

est dû aux agences établies en Canada par les producteurs de sucres des Indes et de la Chine, ainsi que par des particuliers qui ont entrepris de livrer le sucre aux raffineurs canadiens à prix fixe, une fois l'impôt payé. Ensuite, les différentes succursales de la douane ont établi le chiffre des taxes qui varie, et selon les ports et les circonstances, de 6 à 23 pour 100. Ceci a causé beaucoup d'embaras, de mécontentement et même d'injustices, attendu qu'il est très difficile de constater, dans les ports où se fait la déclaration en douane, si ces taxes sont excessives ou raisonnables. La solution de ces questions donne beaucoup de fil à retordre au ministère des douanes, et le gouvernement, après en avoir conféré avec les intéressés, a décidé de réduire l'impôt de 30 à 27 pour 100, et cela pour tous les sucres. L'impôt raisonnable et légitime varie de 6 à 14 pour 100, et en en fixant la moyenne à 10 pour 100, nous calculons qu'une réduction de 2½ pour 100 va donner à peu près le même revenu.

Ainsi, le sucre vaut actuellement, disons \$3, et à 10 pour 100 la diminution de droit perçu serait de \$2.70 par 100 livres. A 30 pour 100, cela ferait 81 cents par 100 livres. Mais si vous prenez 27½ pour 100, avec exemption de charges, vous avez 82½ cents par 100 livres, soit 1½ pour 100 de plus que sous le taux actuel, et ainsi de suite pour les autres qualités de sucre. Le revenu sera quelque peu moindre que sous le tarif actuel. Le gouvernement propose aussi que le droit sur les mélasses, importées du pays de production, soit uniformément de 15 pour 100. Actuellement, ce droit est de 15 pour 100 sur la mélasse importée pour les fins de la consommation domestique, et de 25 pour 100 pour les raffineurs. Cette mesure s'appliquera, naturellement, à toutes les personnes qui sont engagées dans l'industrie du raffinage, et donnera un regain d'activité à cette industrie, en même temps qu'elle développera notre commerce avec les Indes Occidentales, qu'il est si important de développer dans l'intérêt du pays. On calcule que ce qu'on perd sur les mélasses sera repris au moyen du droit additionnel de 1 cent ou ½ cent par livre de sucre, et que de cette façon le revenu général ne sera pas affecté.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Est-ce l'intention de l'honorable ministre de prendre un autre moyen que la mesure hollandaise pour déterminer la proportion de saccharine?

Sir LEONARD TILLEY: Pas pour le moment; comme je l'ai dit, le gouvernement a mis cette question à l'étude.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je sais qu'on a constaté aux États-Unis, il y a quelques années, lorsqu'on permettait d'importer du sucre sur la mesure hollandaise, qu'il avait été commis des fraudes sérieuses au détriment du trésor, en conservant à certaines espèces de sucre de bonne qualité leur couleur brune, dans le but exprès de les faire payer un droit moins élevé. Il me semble que ce danger existe dans notre pays tout comme aux États-Unis.

Sir LEONARD TILLEY: Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable monsieur, et c'est un argument en faveur du polariscopes. Cependant, comme le droit aux États-Unis était seulement spécifique, et non pas spécifique et *ad valorem* en même temps, la fraude a pu se commettre dans une plus grande mesure qu'en Canada. Naturellement, il est possible qu'on tente parfois de diminuer la valeur du sucre, et qu'on y réussisse; mais, comme je le disais il y a quelques jours, le département des douanes comprend l'importance d'obtenir l'uniformité à cet égard et se propose d'organiser un service spécial et efficace pour le sucre. Il y aurait beaucoup à dire en faveur du système de la polarisation; mais je ne pense pas que le pays y perde à attendre quelques mois encore, jusqu'à ce que nous puissions profiter de l'expérience des États-Unis.

M. PATERSON (Brant): L'honorable ministre doit se rappeler qu'en diminuant, l'année dernière, l'impôt qui

frappe le tabac, il a donné pour raison que les Etats-Unis en avaient fait autant. J'apprends que nos voisins ont considérablement modifié leur tarif à l'article des sucres. Alors, comment se fait-il que nous puissions maintenir notre tarif pour les sucres et que nous puissions pas en faire autant pour le tabac ?

Sir LEONARD TILLEY : Pour cette raison : les Etats-Unis ont réduit leur impôt de tabac bien au-dessous du nôtre, et si nous l'élevions à plus de 4 cents la livre, chiffre où il est aujourd'hui, la contrebande se ferait sur une grande échelle ; mais le droit dont nous frappons maintenant les sucres est de beaucoup plus faible que celui des Etats-Unis, et il n'y a aucun danger de contrebande.

M. PATERSON : C'est précisément ce que je voulais faire dire par l'honorable ministre. Il a prétendu que nos raffineurs ne sont pas particulièrement privilégiés ; mais nous voyons aujourd'hui qu'ils ont pu importer leur sucre en payant un droit beaucoup plus faible que celui qui existe aux Etats-Unis. Si c'est le cas, quel avantage, en fait de protection, nos raffineurs ont-ils eu sur les Américains.

Sir LEONARD TILLEY : Peu importe la protection que recevraient les Américains, car le drawback ou la remise dépassait de beaucoup le droit qu'ils acquittaient, et cela leur donnait un avantage sur nos raffineurs.

M. PATERSON : C'est différent, si vous imposez un droit sur le drawback.

Sir LEONARD TILLEY : Mais non pas pour les sucres anglais et écossais, au sujet desquels il n'y a pas d'exception.

M. PATERSON : L'honorable ministre a dit l'autre jour, si je ne me trompe pas, que l'impôt n'avait été élevé que de 5 pour 100. S'il veut bien consulter le tableau que nous avons sous les yeux, il verra que les sucres au-dessus du n° 14 sont taxés à plus de 5 pour 100 au-dessus des sucres raffinés. Je crois que la différence est de près de 12½ pour 100, et l'honorable ministre verra que le tarif a pour effet de nous apporter continuellement en grandes quantités des sucres raffinés inférieurs, et en quantités moindres les sucres au-dessus du n° 14. Il verra que, pour ces derniers, notre commerce d'exportation est écrasé d'impôts. Le relevé de 1882 et 1883 ne le démontre pas par une comparaison entre les semestres terminés le 31 décembre 1882 et le 31 décembre 1883. Pendant la première période il a été importé 1,950,000 livres de sucres au-dessus du n° 14, et dans la seconde, seulement 1,297,000 livres. Or, durant le dernier semestre de 1882, il a été importé 35,000,000 de livres de sucres compris entre les nos 9 et 14, lesquels ont payé ½ de centin et 30 pour 100, tandis que dans le cours du dernier semestre de 1883 nous n'avons importé que 20,000,000 livres de sucres de ces qualités. Durant le dernier semestre de 1882 il a été importé 37,000,000 de livres de sucres au-dessous du n° 9, lesquels ont payé ½ centin et 30 pour 100, tandis que dans le cours du dernier semestre les importations ont atteint le chiffre de 60,000,000 de livres. Ainsi, l'importation des sucres compris entre les nos 9 et 14 a diminué de 15,000,000 de livres, et celle des sucres au-dessous du n° 9 a augmenté de 22,000,000 livres. On voit par là que les raffineurs obtiennent leurs sucres à meilleur marché qu'auparavant. Ont-ils découvert qu'ils peuvent utiliser avec plus de profit des sucres inférieurs ? Je ne saurais le dire, mais cette considération a dû influencer l'honorable ministre dans l'élaboration de son tarif. La différence est si grande entre les chiffres que je viens de donner, que je me permettrai de demander à l'honorable ministre s'il connaît la proportion de sucre raffiné que peuvent produire les sucres compris entre les nos 9 et 14 et ceux cotés au-dessous du n° 9.

Sir LEONARD TILLEY : L'honorable député vient de poser plusieurs questions et de faire des assertions auxquelles il est de mon devoir de répondre.

D'abord, il a parlé de l'augmentation très considérable des sucres au-dessus du n° 9 sur celle des années précédentes. Ainsi qu'il peut le constater, l'importation des sucres des Antilles accuse, pour l'année dernière, une augmentation de 10,000,000 de livres sur les trois années précédentes ; mais il doit voir que nos relations commerciales avec le Brésil ont pris un plus grand développement, et que les sucres de ce pays ainsi que quelques-uns des sucres des Indes et de la Chine, sont au-dessous du n° 9, car ils contiennent moins de saccharine que ceux de Cuba, Porto-Rico et des Antilles anglaises.

M. PATERSON : Ce fait est-il bien établi ?

Sir LEONARD TILLEY : Oui. Il y a encore plus. Le nombre de nos raffineurs a augmenté, et ils suffisent aujourd'hui aux besoins de la consommation locale. Dès lors, en important des sucres à bon marché, nous donnons plus d'ouvrage à nos gens, et il est de l'intérêt de nos raffineurs de faire plus ici, afin d'importer moins de saccharine qu'auparavant.

L'honorable préopinant comprendra que le mélado dont il parle rapportera peu, parce que, en proportion de sa valeur, l'impôt dont cet article est frappé est plus élevé que celui qui existe sur les sucres de meilleure qualité ; mais quant au sucre raffiné, tous les sucres au-dessus du n° 14 restent dans la même condition qu'auparavant.

M. PATERSON : L'honorable ministre attribue l'augmentation des importations uniquement au fait que les sucres de qualité inférieure contiennent moins de saccharine ?

Sir LEONARD TILLEY : En partie pour quelques-uns. Si vous importez du mélado ou du sucre brut qui ne contient que 75 pour 100 de saccharine, il ne produira pas la même quantité de sucre raffiné que celui qui en contient 95 pour 100.

M. PATERSON : L'honorable ministre est-il en mesure de constater dans quelle mesure cet accroissement des importations est dû à l'augmentation de la consommation et à la perte qui se fait dans le raffinage ?

Sir LEONARD TILLEY : Je ne saurais le dire dans le moment.

M. PATERSON : Quelle est la moyenne du droit par livre payé par les raffineurs en vertu de notre tarif, et quelle est la moyenne du droit que l'importateur doit payer pour le sucre au-dessus du n° 14 ?

Sir LEONARD TILLEY : Le sucre au-dessus du n° 14 paie 1 centin par livre et 35 pour 100, les autres ½ et ½ centin par livre et 30 pour 100. L'honorable monsieur peut faire le calcul. Tout dépend de la valeur du sucre et de son numéro.

M. PATERSON : Je calcule que c'est \$1.50 par 100 livres pour les sucres raffinés, et \$2.50 pour les sucres importés.

Sir LEONARD TILLEY : Cela se peut. Les sucres importés varient beaucoup. Si vous prenez tous les sucres importés, je crois, — car je parle de mémoire — que la quantité en est de 150,000,000 de livres, et cela sans compter le mélado. Il en est résulté un revenu de \$2,400,000. Si c'était \$1.50 par 100 livres, le revenu serait de \$2,250,000.

M. PATERSON : J'ai trouvé aujourd'hui, en calculant les mélasses à 25 pour 100 pour le raffinage, que le droit s'est élevé à 30½ pour 100. Existe-t-il des taxes sur les colis, et à combien s'élevaient-elles ?

Sir LEONARD TILLEY : L'honorable député doit avoir.....

M. PATERSON : Fait erreur ?

Sir LEONARD TILLEY : pris en compte les mélasses qui ne sont pas importées directement.

M. PATERSON : Lorsqu'elles sont importées directement du pays de provenance ou production, elles sont taxées à 25 pour 100. En faisant le calcul, j'ai trouvé qu'il a été perçu 30 pour 100, et si je me suis trompé, je ne sais si je le dois à une erreur dans mes calculs ou à une erreur dans les relevés du commerce.

Sir LEONARD TILLEY : L'année dernière, la quantité de mélasses importées s'est élevée à 41,137 gallons, dont la valeur, d'après les relevés, était de \$10,538, et le droit perçu de \$3,303. Cela donne plus de 25 pour 100. Quant les mélasses ne sont pas importées directement, c'est 30 pour 100 ; importées directement pour les fins du raffinage, c'est 25 pour 100.

M. PATERSON : Je n'en suis pas arrivé aux mêmes chiffres que l'honorable ministre. Je parle des mélasses qui entrent dans le raffinage, dans la fabrication du sucre, quand elles sont importées directement du pays de provenance ou production. Il y en a 247,494 gallons, représentant une valeur de \$63,628, et le droit perçu est de \$19,299, ce qui fait un peu plus de 30 pour 100, et il est porté à 25 pour 100. Je ne sais comment cela se fait. Ainsi, pour les mélasses qui ne sont pas importées directement et qui sont sujettes au droit de 30 pour 100, l'impôt est porté à 33 pour 100.

Sir LEONARD TILLEY : Il doit y avoir là une erreur.

M. BOWELL : Une grande quantité de ce sucre a été importée et déclarée en douane pour la consommation à 15 pour 100 ; on l'a ensuite passée aux raffineurs en payant le surplus de 10 pour 100 de droit, et les résultats de ces deux opérations ont été confondus dans les rapports transmis par ces différents ports de déclaration, de sorte que je ne suis pas surpris que l'honorable député ait été induit en erreur. Dès que l'erreur m'a été signalée, j'ai donné des instructions pour qu'elle ne se renouvelle plus à l'avenir.

M. VAIL : Nous savons qu'une partie considérable du sucre importé spécialement de la Chine et des Indes, l'est dans des sacs. Est-ce qu'il en coûterait beaucoup plus que l'importer sous mat ou dans des colis en bois ?

M. BOWELL : Non, pas avec le tarif actuel, attendu que le colis—sac, tonneau ou baril—n'est pas impossible, n'étant pas ajouté à la valeur de l'article. La principale raison que nous avons pour changer le mode de percevoir le revenu, c'est que nous avons lieu de croire, de fait nous avons toutes les preuves possibles que les exportateurs avaient diminué la valeur du sucre et ajouté à celle des colis, en sorte que si l'importateur pouvait déclarer ce que lui coûtait réellement la cargaison, le revenu y perdait, parce que les colis ne tombent pas sous le coup du tarif.

M. VAIL : Est-ce que l'acte des douanes n'impose pas un droit sur les colis ?

M. BOWELL : Si l'honorable monsieur veut bien consulter le tarif et voir l'acte des douanes, il verra que c'est une exemption spéciale.

Sir LEONARD TILLEY : Un des embarras dans lesquels le département s'est trouvé est celui-ci : Un particulier qui achète un chargement de sucres en Chine, quand il en fait la déclaration pour l'impôt, suppose que ce chargement est composé de 10,000 sacs, et il déduit du prix de la facture la valeur de ces sacs. L'embarras pour nous, qui sommes si éloignés de la Chine, a été de constater la valeur de ces sacs, car on la faisait paraître double afin d'esquiver le paiement légitime de l'impôt. C'est une des raisons qui vous ont fait opérer le changement, afin que si le même tour est tenté à l'avenir, il ne puisse réussir.

M. BLAKE : L'honorable ministre a dit la légèreté diminution du droit sur les sucres va balancer à peu près la réduction sur les mélasses.

Sir LEONARD TILLEY : Oui.

Sir LEONARD TILLEY

M. FLAKE : Prévoit-il qu'il y aura une plus forte importation de mélasses par le déplacement d'une certaine quantité du sucre brut pour les fins du raffinage ?

Sir LEONARD TILLEY : Prenez l'exercice 1881-82 : les valeurs réunies, importées du pays de production et des Etats-Unis, ont été de \$70,000, et la perception des droits s'est élevée à \$14,301. Il me paraît probable que ces chiffres seront doublés, et par conséquent le droit que nous recevons pour le sucre produit par la mélasse ne rapportera pas autant que si le sucre était importé à l'état brut et raffiné ; mais je calcule que nous aurons par l'un de ces articles un équivalent de ce que nous perdrons par l'autre.

M. BLAKE : C'est-à-dire que vous faites entrer dans votre calcul la prévision que la quantité des mélasses sera doublée par le déplacement des sucres ?

Sir LEONARD TILLEY : Oui.

M. BLAKE : Relativement à l'assertion du ministre des douanes, que le colis ou l'emballage n'est pas compris dans l'impôt, je lis au bas de l'item 25 :

La valeur sur laquelle le droit *ad valorem* sera prélevé et perçu sera la valeur des articles livrés sous mat, tel que prévu par la section 77 de l'acte des douanes.

Et la section 77 prescrit que la valeur devra comprendre la valeur des colis, et ainsi de suite.

M. BOWELL : Ceci est applicable au tarif tel qu'aujourd'hui proposé. L'honorable monsieur m'a posé une question relativement aux sacs... ..

M. VAIL : Oui, qu'allez-vous faire ?

M. BOWELL : J'ai mal compris l'honorable monsieur ; il a raison.

M. BLAKE : Alors vous voulez appliquer la section 77 et inclure la valeur des sacs dans l'impôt ?

M. BOWELL : Les sacs et tous les autres colis, y compris tonneaux et barils, le droit d'exportation et tout ce que le marchand paie pour le sucre sous mat, sera la valeur de l'article imposable ; voilà pourquoi le ministre des finances a proposé dans ces résolutions de réduire le droit *ad valorem* de 30 à 27½ et de 35 à 32½, selon le cas. Le droit spécifique reste ce qu'il était.

M. VAIL : Le ministre des douanes peut-il me dire combien plusieurs sacs devant contenir une tonne de sucre, coûteraient de plus qu'une futaille qui contiendrait la même quantité ? Mon but, en faisant cette question, est de connaître les avantages que les raffineurs vont obtenir en important leurs sucres de la Chine plutôt que des Antilles. Naturellement, si par ce droit *ad valorem* les colis venant de la Chine sont à meilleur marché, et les sucres aussi, le droit sera tout à l'avantage du raffineur et défavorable aux sucres des Antilles qui sont importés en futaille.

M. BOWELL : Les sacs, tonneaux et barils sont soumis à une si grande variété de prix que le gouvernement a décidé de faire ce changement. Quelques sacs contenant environ 200 lbs. sont déclarés à 50 centins, tandis que d'autres plus grands le sont à 25. Quelques tonneaux sont déclarés à 9s. sterling, ce qui, je crois, est leur valeur sur le marché ; mais en examinant les factures, nous avons trouvé que quelques-uns étaient taxés 16s. et jusqu'à 18s. De même pour les sacs. Comme je l'expliquais il y a un instant, tandis que la facture de la consignation indique le prix de la livraison sous mat et que le marchand paie la pleine valeur à l'expéditeur, le revenu se trouve frustré du montant de l'impôt supplémentaire placé sur les colis et déduit de la valeur du sucre.

M. BLAKE : L'honorable monsieur espère trouver une réduction considérable dans le prix des barils et des tonneaux.

M. BOWELL : Cela ne fait pas de différence en ce qui concerne le revenu.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Supposons que la production des sucres avec les mélasses augmente beaucoup, où en sera votre revenu.

Sir LEONARD TILLEY : La différence ne sera pas grande. L'honorable monsieur verra qu'il y a une limite aux opérations dans les mélasses, parce que du moment que le résidu du sirop, après en avoir retiré le sucre, devient considérable, ceux qui fabriquent le sucre avec les mélasses ne peuvent plus le vendre que comme rebut.

M. PATERSON : Je suppose que le droit spécifique sera prélevé d'après le poids à l'embarquement et non au débarquement.

M. BOWELL : D'après le poids au débarquement. Nous ne pouvons taxer que le poids qui entre dans le pays. Si le sucre était en partie détruit pendant la traversée, l'acte des douanes en tiendrait compte.

- | | |
|---|------------|
| 24. Mélasses, autres, lorsque importées directement, sans transbordement, du pays de leur provenance ou production, quinze pour cent <i>ad valorem</i> sur leur valeur livrée sous-mât..... | 15 p. 100. |
| 25. Mélasses, non importées dans ces conditions, vingt pour cent <i>ad valorem</i> | 20 p. 100. |
- La valeur sur laquelle le droit *ad valorem* sera prélevé et perçu sur tous les sucres, mélado, sirops, mélasse, etc., ci-dessus mentionnés, sera la valeur des articles livrés sous-mât, tel que prévu par la section 77 de l'Acte des douanes, 1853.

M. TUPPER : J'aimerais à savoir où sont les différentes raffineries auxquelles ce changement va profiter.

Sir LEONARD TILLEY : Le seul laboratoire à sucre que nous ayons actuellement se trouve à Halifax. Mais toutes les raffineries du pays peuvent se servir des mélasses.

M. TUPPER : Existe-t-il des fabriques de sirop, à part celle d'Halifax ?

Sir LEONARD TILLEY : Oui, les Redpath et les Drummond ont raffiné des mélasses l'année dernière et l'année précédente. Ce sont les deux seuls établissements qui aient fait quelque chose jusqu'à présent; mais nul doute que d'autres tireront parti de la modification que nous faisons subir au tarif.

M. BLAKE : Je suppose que les raffineries actuelles peuvent employer les mélasses comme la matière brute ?

Sir LEONARD TILLEY : Elles le peuvent toutes.

M. PATERSON : Quelle proportion de sucre raffiné peut-on retirer des mélasses ?

Sir LEONARD TILLEY : Quelques-uns des raffineurs font simplement bouillir les mélasses et en font un sirop. En 1882, il a été employé 630,000 gallons de mélasses à la fabrication de sucres ou sirops, et les droits qu'ils ont rapportés se sont élevés à \$44,000.

M. PATERSON : Il est évidemment venu à la connaissance du ministre des finances que les mélasses employées au raffinage ont cessé d'être en usage, soit parce qu'elles tombent sous le coup du tarif ou pour d'autres raisons. Je présume qu'il veut maintenant favoriser l'emploi des mélasses. Je suppose que le droit de 25 pour 100 qui les frappait auparavant en rendait l'emploi plus dispendieux pour le raffineur que celui du mélado et des sucres au-dessous du n° 9. Aujourd'hui ce droit est de 15 pour 100. J'ignore si l'honorable ministre est en mesure de nous dire comment ce droit de 15 pour 100 peut soutenir la comparaison avec celui de 50 pour 100 établi sur le mélado.

Sir LEONARD TILLEY : Il n'entre qu'une faible proportion de sucre dans les mélasses. L'année dernière, la raffi-

nerie d'Halifax a dû cesser ses opérations; l'impôt ne lui laissait aucun profit. Après avoir bien étudié l'impôt qui est perçu, aux Etats-Unis, sur les mélasses destinées aux mêmes fins, et après l'avoir mis en ligne de comparaison avec le revenu de nos raffineurs, nous en sommes venus à la conclusion qu'il ne restait pas assez de marge à ces derniers, et qu'il n'était que juste de leur permettre d'exploiter cette industrie avec un petit profit.

M. PATERSON : La proportion est, à peu près, de 15 à 50 pour 100.

Sir LEONARD TILLEY : Elle est loin de représenter la valeur.

M. PATERSON : Le calcul établit qu'il n'y a que 15 pour 100 d'un côté, quand il y a 50 pour 100 de l'autre.

M. MILLS : L'observation que le ministre vient de faire démontre qu'il veut, avec son tarif, donner à la population des sucres inférieurs à ceux qu'elle avait auparavant. Il favorise sur une grande échelle l'emploi des mélasses dans la fabrication des sucres, et il sait que les mélasses et sucres inférieurs contiennent une plus grande proportion de glucose ou sucre de raisin que les sucres de qualité supérieure; il sait que les sucres fabriqués avec la moëlle brute contiennent une plus grande quantité de saccharine que les sucres provenant d'une matière brute inférieure. Nous savons que la différence est d'au moins 20 pour 100, et que beaucoup de sucres raffinés ne contiennent pas plus que 80 pour 100 de saccharine, le reste étant du sucre de raisin ou glucose.

Il en est de même pour les sucres produits par les mélasses. En consultant le rapport soumis au département par le professeur Edwards il y a quelques années, il verra tout cela parfaitement établi. Dans le raffinage du sucre, une certaine proportion de saccharine est toujours convertie en sucre de raisin ou glucose. La proposition qui nous est faite aujourd'hui est de donner au pays des sucres inférieurs à ceux qu'il avait auparavant.

M. STAIRS : Je ne pense pas que les observations de l'honorable préopinant soient justes dans le cas actuel. Je ne sache pas que les sucres fabriqués avec les mélasses produisent une plus grande quantité de glucose; le glucose ne se cristallise pas autant, et la plus grande partie tourne en sirop et est vendue comme sirop. La raffinerie d'Halifax, que la modification du tarif touche le plus, a plus pour objet de fabriquer des sirops que de fabriquer des sucres avec les mélasses qui sont importées. Cette raffinerie a été établie pour importer des Antilles des mélasses qui ne pouvaient pas être vendues dans les magasins d'épicerie et pour les convertir en sirop vendable. Ses propriétaires ont vu qu'ils ne pouvaient pas soutenir la concurrence avec les mélasses des Antilles qui étaient importées à 15 pour 100, quand ils avaient à payer 25 pour 100. Il se peut qu'ils aient fabriqué un peu de sucre cristallisé; mais, même dans ce cas, les observations de l'honorable député de Bothwell ne sauraient les atteindre. Il a peut-être raison de dire qu'il entre une plus grande proportion de glucose dans la fabrication du sucre, mais il retourne en mélasse et est vendu comme mélasse.

M. TUPPER : J'espère que l'honorable monsieur ne s'oppose pas à la réduction.

26. Zinc, chlorure, sels et sulfate de,—cinq pour cent *ad valorem*..... 5 p. 100

Sir LEONARD TILLEY : Le zinc qui entre aujourd'hui dans la fabrication des peintures paie un droit de 5 pour 100, et ceux qui importent ces articles désirent manufacturer cette même espèce de zinc sec. Je parle de quelques-uns des fabricants de couleurs. Ils disent, et cela avec beaucoup

de vérité, que la matière brute avec laquelle ils fabriquent du zinc sec paie un droit plus élevé que l'article fabriqué.

M. BLAKE : Quo paie-t-elle ?

Sir LEONARD TILLEY : Elle se trouve sur la liste des articles non-énumérés, et paie 20 pour 100.

Sur la résolution 3,

M. BOWELL : Je désire ajouter les mots suivants à la troisième ligne de la fin de cette résolution : " et sur les jeannettes de coton teintes, coutils, batistes, batistes croisées et casbans." C'est une résolution qui abroge une disposition de la loi, et en consultant l'acte du tarif, nous avons constaté qu'il pourrait y avoir des doutes sur la possibilité d'abroger cette partie de l'ancien tarif sans ajouter ces mots à la résolution. Son effet est d'abroger la partie du tarif actuel qui exempte ces articles du droit de 27½ pour 100.

M. BLAKE : Je ne vois pas comment l'honorable ministre atteindra son but par ce moyen. Il n'a pas touché aux batistes, batistes croisées et casbans. Il a incliné les jeannettes et les coutils pour un but particulier; et il ne serait pas bon d'abroger le tarif actuel, qui aura une application générale.

Sir LEONARD TILLEY : Sous le premier tarif, les coutils, jeannettes et casbans, ainsi que les deux ou trois autres articles nommés, se trouvaient sur la liste de 20 pour 100. Nous avons transféré les coutils et jeannettes, les laissant à 20 pour 100, excepté quand ils sont importés pour des fins spécifiques, et à cet égard il était nécessaire de proposer une modification.

L'année dernière nous avons passé des résolutions à cet effet, et on me dit qu'elles n'ont pas été incorporées dans l'acte du tarif. Elles devaient prendre effet le 1er janvier dernier; c'est pourquoi nous avons dû présenter de nouveau cette résolution, afin de placer tous les articles à 27½ pour 100, excepté les coutils et jeannettes pour les corsets.

M. BLAKE : La Chambre a pris l'initiative d'une mesure législative. La résolution devait être incorporée dans un acte du parlement, et la Chambre n'étant pas allée plus loin, et la session s'étant terminée, je ne pense pas qu'il ait été possible de percevoir un seul dollar.

Sir LEONARD TILLEY : Il a été perçu très peu de chose.

M. BLAKE : Je le crois bien; mais la faute n'en existe pas moins.

Résolution, telle que modifiée, adoptée.

M. BLAKE : Quel est l'effet du changement sur les ferments et manivelles de moulin, ainsi que sur le fer forgé pour moulins et locomotives ?

Sir LEONARD TILLEY : Il s'est élevé beaucoup de difficultés au sujet de ce qui est fer forgé et de ce qui ne l'est pas, et beaucoup de personnes ont déclaré à la douane comme fer forgé des articles qui ne l'étaient certainement pas, afin de les faire entrer à 20 pour 100. La modification que nous proposons le met à 25 pour 100.

M. PATERSON (Brant) : Qu'en est-il de ces jeannettes et coutils ? Entrent-ils à 20 pour 100 et les autres à 27½ ?

Sir LEONARD TILLEY : Ils étaient auparavant calculés à 20 pour 100, sans égard pour les fins auxquelles ils devaient servir. Maintenant, pour pouvoir entrer à 20 pour 100, ils doivent être importés pour ces deux fins spécifiques ?

M. BLAKE : Pourquoi sont-ils élevés à cette session ?

Sir LEONARD TILLEY

Sir LEONARD TILLEY : Parce qu'ils sont en grande partie fabriqués dans le pays. L'industrie des corsets emploie aujourd'hui des milliers de gens, et nous avons dû nous demander si nous devions soumettre à un droit additionnel de 7½ pour 100, la matière qui sert à la fabrication des corsets, lorsque l'impôt qui frappe l'article fabriqué est de 30 pour 100.

M. BLAKE : Si je comprends bien, le principe sur lequel l'honorable ministre s'appuie pour réduire l'impôt en faveur des fabricants de corsets, c'est que ces articles leur servent de matière brute. Mais je n'avais pas compris avant maintenant qu'il se proposât d'élever le droit sur les jeannettes et les coutils. En est-il de même pour les batistes et les batistes croisées ?

Sir LEONARD TILLEY : Oui.

M. BLAKE : J'avais pensé que l'honorable ministre proposait simplement de mettre à effet la résolution que la Chambre a passée, l'année dernière, en faveur du droit de 27½ pour 100.

Sir LEONARD TILLEY : Oui, pour les cotons imprimés et teints. Mais je crois qu'il y avait dans la liste de l'année dernière une exception de quatre ou cinq articles.

M. BLAKE : Dans ses propositions de l'année dernière, l'honorable monsieur avait inclus, soit expressément ou implicitement, ces jeannettes, coutils, batistes, batistes croisées et casbans. Une nombreuse députation du commerce de nouveautés s'étant rendue auprès de lui, il a modifié ses propositions et a décidé de ne pas comprendre ces articles parmi ceux qui devaient subir une augmentation de droit, mais de n'y inclure que les cotons imprimés et teints. Aujourd'hui il propose, sans en donner aucun avis, de renverser sa mesure de l'année dernière, et d'élever le droit sur ces articles de 20 à 27½ pour 100.

Sir LEONARD TILLEY : La députation dont vous parlez, est venue me voir au sujet des jeannettes et coutils, mais non pour les autres articles. Ils se trouvaient cependant sur la liste, et je refusai de les faire disparaître. A cette époque les fabricants voulaient que tous ces articles fussent portés sur la liste de 27½ pour 100.

Je donnai aux représentants des fabricants de corsets, l'assurance que le droit ne serait pas augmenté sur les jeannettes et coutils, les deux seuls articles qui les intéressaient. Lorsque la Chambre s'est formée en comité l'année dernière, j'aurais dû demander que les trois autres articles fussent portés sur la liste de 27½ pour 100, mais ils sont restés tels jusqu'à cette année, avec l'entente que les jeannettes et coutils seraient admis à 20 pour 100 quand ils seraient importés pour la fabrication des corsets. Mais nous avons constaté qu'en les plaçant à 20 pour 100 il était nécessaire d'insérer ces mots dans la résolution, afin que le commerce pût comprendre.

M. BLAKE : En sorte que quand les cotons imprimés ou teints seront insérés, le commerce comprendra ces autres articles ?

Sir LEONARD TILLEY : Oui.

M. BLAKE : Quel revenu l'honorable ministre attend-il de ce changement ?

Sir LEONARD TILLEY : Aucun; s'il y a quelque chose, ce sera une perte, car dans la manufacture de Valleyfield il y a quelques 200 métiers à l'œuvre.

M. BLAKE : C'est donc une augmentation de taxe qui a pour objet d'amener une diminution du revenu ?

Sir LEONARD TILLEY: C'est une augmentation de taxes qui a pour but d'encourager des industries et d'avoir les articles à aussi bon marché qu'auparavant.

Sur la résolution 4,

Sir LEONARD TILLEY: Ainsi que je le disais l'autre jour, les importateurs sont exposés à de grandes pertes s'ils ne reçoivent pas tout ce qui est inscrit sur leurs factures. Ainsi, par exemple, s'il arrive pendant le voyage d'importation qu'une caisse d'articles fragiles, inscrite sur la facture, soit détériorée pour une valeur de 75 pour 100, l'importateur y perd. C'est pourquoi nous ajoutons 25 pour 100 à la facture.

Résolutions à être rapportées.

Sir LEONARD TILLEY: Je propose l'ajournement de la Chambre.

Proposition adoptée, et à 12:50 a.m., la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 10 mars 1884.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

ÉLECTION CONTESTÉE DE SOULANGES.

M. L'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour suprême du Canada, une copie certifiée du jugement et de la décision de la dite cour dans l'appel de l'élection du district électoral de Soulanges, province de Québec.—Georges-Raoul-Leontad-Guichard-Humbert Saveuse de Beaujeu, appelant, et Stanislas Filiatrault, répondant—par lequel le jugement de la cour supérieure du Bas-Canada annulant l'élection qui eut lieu dans le dit district le 27 octobre 1882, est confirmé et l'appel renvoyé.

PASSAGES D'EAU.

M. PATTERSON (Essex): Je présente un bill (n° 115) concernant les passages d'eau.

M. BLAKE: Donnez des explications.

M. PATTERSON: L'objet du bill est d'enlever au gouvernement fédéral, pour le donner à la municipalité directement intéressée, le pouvoir qui est aujourd'hui conféré au gouvernement du Canada.

Bill lu la première fois.

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. BLAKE: Avant de passer aux ordres du jour, je désire dire qu'un député a affirmé ou insinué, en dehors de cette Chambre, que j'ai eu quelque chose à faire avec un article publié par un journal et intitulé: "Est-ce une crise?" Je

donne à cette assertion ou insinuation le démenti le plus formel.

TROISIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont délégués séparément en comité général, rapportés, lus pour la troisième fois et passés:

Bill (n° 23) à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott.—(M. McMillan, Vaudreuil.)

Bill (n° 33) autorisant la compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à resp. limitée), à construire et exploiter un chemin de fer entre Medicine-Hat et les mines de la compagnie sur la rivière du Ventre et pour d'autres fins.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (n° 34) à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de Houille d'Alberta.—(M. Cameron, Victoria.)

L'ACTE SCOTT DANS LE COMTÉ DE CUMBERLAND, NOUVELLE-ÉCOSSE.

M. ROBERTSON (Shelburne): Pourquoi a-t-on retardé jusqu'au 6 février 1884 de lancer la proclamation qui met l'acte Scott en vigueur dans le comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse?

M. CHAPLEAU: La proclamation n'a subi de retard. L'élection eut lieu le 25 octobre 1883, et l'officier fit rapport de son résultat le 15 novembre suivant. Le 24 janvier les documents ont été soumis au Conseil privé conformément à la loi, et l'arrêté du conseil a été rendu le 5 février et reçu au département le 13 du même mois. Les intéressés ont reçu information le 14 février, et l'arrêté du conseil a été publié dans la Gazette du Canada le 16 février 1884.

DETTE PUBLIQUE DU CANADA AU 1er JANVIER 1884.

M. CHARLTON: Quel était, au 1er janvier 1884, le montant net de la dette publique du Canada?

Sir LEONARD TILLEY: A la date mentionnée par l'honorable monsieur, le montant de la dette publique était \$106,578,502.

QUAI À L'ILE-AUX-GRUES.

M. CASGRAIN: Le gouvernement a-t-il, au mois de décembre dernier, ou vers cette époque, adjugé un contrat pour l'achèvement des travaux sur le quai de l'Île-aux-Grues? Quels sont les autres soumissionnaires et quelles sont les sommes des différentes soumissions?

Sir HECTOR LANGEVIN: En réponse à l'honorable député, je dois dire qu'en effet un contrat a été donné, vers l'époque indiquée dans sa question, pour terminer les ouvrages du quai de l'Île-aux-Grues. Les entrepreneurs sont messieurs T. E. Normand et Pierre Duclos, fils. Le contrat leur a été octroyé pour un montant de \$8,250. Les autres soumissions reçues sont celles de M. Wilfrid Vézina, messieurs Isidore Samson et Aubin Lachaine, M. Alexandre Guérard, M. Etienne Dussault, messieurs S. Aikman et W. Wardle, messieurs Charlton et Gagnon, et M. John S. Thorn. Les prix de ces diverses soumissions sont \$10,000, \$10,337.50, \$10,700, \$11,000, \$12,000, \$12,800 et \$14,890. La soumission la plus basse, celle de messieurs Normand et Duclos, pour \$8,250, a été acceptée.

AGENT D'IMMIGRATION ET OFFICIER DE QUARANTAINES SUR L'ÎLE VANCOUVER.

M. BAKER: Quelle est la raison du retard apporté à la nomination d'un agent d'immigration et d'un officier de quarantaine sur l'île Vancouver, laquelle, d'après le budget voté par le parlement, devait prendre effet à partir du 1er juillet 1883 ?

M. BOWELL: La nomination a été retardée jusqu'au retour du ministre de la justice, qui était alors dans la Colombie-Britannique. Elle a été faite immédiatement après.

PIERRE POUR LE NOUVEL ÉDIFICE DES DÉPARTÉMENTS.

M. WELDON: Le gouvernement a-t-il l'intention d'employer la pierre de la carrière de Curryville, comté d'Albert, N.-B., dans la construction du nouvel édifice des départements ?

Sir HECTOR LANGEVIN: Une des conditions du contrat porte qu'on pourra employer la pierre en question ou d'autre pierre d'égale qualité. La chose n'est pas encore décidée.

PROLONGEMENT EST—CHEMIN DE FER INTER-COLONIAL.

M. BURPEE (Sunbury): Je demande copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui du Nouveau-Brunswick au sujet d'une balance réclamée par ce dernier comme lui étant due depuis le mois de mai 1876 sur la partie du chemin de fer Intercolonial connue sous le nom de Prolongement-Est, ainsi que de toutes minutes du conseil adoptées depuis cette époque.

Cette réclamation est pendante depuis longtemps. Elle a été produite devant le dernier parlement et devant celui qui l'a précédé. Dans ces deux occasions j'ai fait connaître les raisons qui la motivaient, et on espérait qu'il y serait fait droit depuis longtemps. Cependant, on n'en a pas encore tenu compte, et comme le budget de cette année ne contient rien à cet effet, je crois devoir la ramener encore une fois sur le tapis, et je vais expliquer en peu de mots son origine et son équité.

Quelques membres de cette Chambre se souviennent sans doute qu'avant la Confédération une convention a été faite entre l'ancien Canada et les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour construire le chemin de fer Intercolonial,—la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick s'engageant à fournir chacun les trois douzièmes et demi de la somme nécessaire, le Canada les cinq douzièmes, et le gouvernement anglais à garantir l'intérêt sur un emprunt de \$3,000,000 sterling pour l'exécution de l'entreprise. Cependant, il est survenu des difficultés dans la voie de ces arrangements, et je pense que la chute de l'administration d'alors en a empêché l'exécution.

Dans le même temps les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick passèrent un contrat avec une compagnie anglaise pour la construction d'une ligne entre l'endroit connu sous le nom de Chemin de Shediac et

Sir HECTOR LANGEVIN.

Truro, et dont une partie se trouvait dans le Nouveau-Brunswick et une partie dans la Nouvelle-Ecosse. La partie dans le Nouveau-Brunswick a environ 37 milles, et c'est ce qui est compris dans ces résolutions comme le "Chemin de fer de Prolongement de l'Est." Pendant les négociations pour la construction de cette ligne par une compagnie appelée Compagnie Internationale, qui devait faire l'ouvrage par l'entremise d'une société d'entrepreneurs du nom de Clarke, Punccheon et Cie., il était entendu que ce chemin, lorsqu'il serait terminé, deviendrait une partie de l'Intercolonial. Cet arrangement avait été conclu avec le gouvernement anglais, et comme preuve, je vais lire un extrait de la correspondance entre le sous-secrétaire d'Etat pour les Colonies et E. W. Watkins, écuyer, au nom de la compagnie :

J'ai reçu instruction de Sa Grâce, de vous informer en réponse, que si les provinces d'en bas commencent, à leurs propres frais, la construction d'un chemin de fer, d'après un tracé approuvé par le gouvernement de Sa Majesté, entre Truro et le Bend, et si subséquemment l'emprunt projeté de £3,000,000 est effectué sous la garantie impériale, en vertu de l'offre contenue dans le mémoire ci-dessus, le chemin de fer entre Truro et le Bend et les travaux construits sur cette ligne par les provinces d'en bas, seront (en autant que le gouvernement de Sa Majesté est concerné) considérés comme formant partie du chemin de fer sur lequel l'emprunt de £3,000,000 doit être appliqué, et que Sa Grâce ne voit aucune raison pour demander aucun changement dans cette partie du mémoire qui détermine que cinq douzièmes de l'emprunt seront imputables au Canada, trois douzièmes et demi à la Nouvelle-Ecosse, et trois douzièmes et demi au Nouveau-Brunswick.

Cela prouve que des arrangements avaient été conclus pour que ce chemin de Prolongement de l'Est formât partie de l'Intercolonial. Cependant ces engagements ne furent pas exécutés par suite de la confédération des anciennes provinces et la construction d'un chemin de fer intercolonial auxquels elles ont consenti. Mais les autorités canadiennes n'ont pas jugé à propos d'abord d'accepter cette partie du chemin comme formant partie de l'Intercolonial. Je crois que le gouvernement canadien pensait que le prix demandé pour ce bout de chemin—les trente-sept milles passant sur le sol du Nouveau-Brunswick,—était plus qu'il ne pouvait payer, en se basant sur le coût présumé du chemin de fer Intercolonial, environ \$21,000 par mille; et il offrit d'acheter le chemin pour \$894,000, ce qui donne \$24,000 par mille, le coût présumé de l'Intercolonial. Mais dans la suite il arriva que l'Intercolonial coûta beaucoup plus cher, ce qui dérangerait tous les calculs. Maintenant, pour démontrer que le gouvernement canadien refusa de payer le prix demandé par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, je vais citer un passage d'un rapport du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le 26 avril 1869 :

Le comité du conseil a donné sa plus sérieuse considération au mémoire de certains Sénateurs et députés de la Chambre des Communes, représentant le Nouveau-Brunswick, demandant que le gouvernement général se charge de cette portion de chemin de fer entre le "Européen et Nord-Américain" et la frontière de la Nouvelle-Ecosse, chemin connu généralement sous le nom de chemin de Prolongement de l'Est, pour qu'il fasse partie de l'Intercolonial.

Le comité prenant en considération toutes les circonstances qui se rapportent à la construction de cette ligne, est d'opinion que bien que le gouvernement général ne soit en aucune manière tenu de l'accepter comme partie de l'Intercolonial, mais vu qu'il est construit parallèlement à l'Intercolonial, dans un pays peu peuplé, dans une partie du pays d'une largeur moyenne de 20 milles, ce chemin de fer doit être presque sans valeur et une cause de pertes et d'embaras pour le Nouveau-Brunswick, on proportion de ce qu'il a coûté, il serait désirable d'accepter le chemin de Prolongement de l'Est comme une partie de l'Intercolonial aux conditions suivantes :

Premièrement, que toute la ligne depuis le chemin de fer Européen et Nord-Américain jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Ecosse, y compris l'extrémité ouest du pont sur la rivière Missiquash, qui devra être terminée à la satisfaction des commissaires du chemin de l'Intercolonial, et qu'un titre parfait en soit donné comprenant au chemin et occupé par celui-ci.

Deuxièmement, que le prix qui sera payé pour ce chemin sera de \$894,000, étant au taux de \$24,000 par mille.

Troisièmement, que le gouvernement du Canada ne soit pas responsable d'aucune réclamation soit de la part des constructeurs ou autres, se rapportant à ces travaux d'excavation, ou au prolongement projeté jusqu'à Truro.

Quatrièmement, que l'offre ci-dessus soit acceptée dans les soixante jours de cette date, et sinon, que les commissaires soient autorisés à continuer la construction de la ligne directe afin de ne pas nuire à la construction de toute la ligne.

Le fait est qu'on a dit en toutes lettres au gouvernement du Nouveau-Brunswick que le gouvernement de la Confédération lui donnerait \$24,000 par mille pour le chemin, ce qui était le coût présumé du chemin de fer Intercolonial. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick fut informé que s'il acceptait cette offre sous trois mois, l'affaire serait conclue, mais que s'il ne l'acceptait pas le gouvernement fédéral construirait une autre ligne parallèle au chemin de Prolongement de l'Est, ce qui ruinerait la valeur de ce chemin. Dans ces circonstances, le gouvernement du Nouveau-Brunswick était forcé en quelque sorte d'accepter l'offre et de perdre \$150,000. Il a reçu du gouvernement fédéral \$894,000, mais sur cette somme il dut payer \$644,000 aux constructeurs, en outre des \$400,000 qu'il avait déjà payées, laissant un déficit de \$150,000 que le gouvernement du Nouveau-Brunswick doit combler. Bien que forcé d'accepter cette offre, il n'a jamais cessé de réclamer un règlement plus équitable. En 1874 cette réclamation fut faite conjointement avec d'autres, et une députation a été envoyée à Ottawa—je crois que trois ou quatre députations ont dû être envoyées avant d'obtenir un règlement. L'honorable député de Kent, qui était membre du gouvernement local, faisait, je crois, partie d'une ou deux de ces députations. En 1878, encore, une députation composée du chef du gouvernement et de deux ou trois de ses collègues fut envoyée ici pendant la session du parlement. Ils réunirent ensemble les sénateurs et les députés du Nouveau-Brunswick appartenant aux deux partis politiques, et les chargèrent d'agir auprès du gouvernement fédéral. Un comité fut nommé, et comme membre de ce comité, j'ai amené la question devant la Chambre, qui était alors dirigée par M. Mackenzie, et j'ai demandé la production des documents, afin que la réclamation fut clairement rédigée et que tous les renseignements fussent obtenus. Mais la session était avancée, la correspondance était volumineuse et les papiers ne furent pas imprimés. Les élections eurent lieu le printemps suivant, le gouvernement libéral fut défait, et notre réclamation ne fut pas sollicitée. Pendant ce temps-là le procureur général était retourné au Nouveau-Brunswick et avait amené la question devant le parlement local; lors du discours du trône, il mit ces paroles dans la bouche du lieutenant-gouverneur. La réclamation est exposée en ces termes :

J'ai fait faire des représentations renouvelées auprès du gouvernement d'Ottawa concernant la réclamation de \$150,000 de la province au sujet du chemin de fer de Prolongement de l'Est. L'attention du gouvernement de la Confédération a été attiré sur cette question dans le mois de décembre 1874, et comme on n'en était arrivé à aucune conclusion, j'ai jugé à propos d'envoyer des membres de mon gouvernement à Ottawa, de bonne heure au commencement de la présente session du parlement du Canada, pour tâcher d'obtenir par l'entremise des sénateurs et des députés de cette province le règlement de cette question et de quelques autres. Je suis heureux de dire, qu'à peu d'exceptions près, les représentants de la province ont donné leur coopération cordiale aux membres de mon gouvernement. Le placement provincial dans la construction du chemin de Prolongement de l'Est, a été fait pour un ouvrage entrepris dans la province en 1866, comme formant partie du chemin de fer de l'Intercolonial, et avec l'assurance antérieure du gouvernement impérial que le Nouveau-Brunswick n'aurait pas à souffrir en commençant cette partie des travaux dans l'espérance d'un arrangement définitif pour la construction de toute la ligne, et que la garantie impériale, telle qu'accordée subséquemment par le gouvernement impérial et acceptée par le gouvernement du Canada, couvrirait cette partie du chemin. Plus tard le chemin fut accepté par le gouvernement impérial comme faisant partie du chemin de fer de l'Intercolonial. Mais jusqu'à présent, ce gouvernement n'a reçu du gouvernement du Canada seulement que \$250,000 sur les \$400,000 dépensés sur le chemin par la province. Il ne peut y avoir aucun doute sur les droits de la province de recevoir cette somme de \$150,000, avec les intérêts.

Cela réduit l'affaire à sa plus simple expression. Je serais presque consentant à soumettre la cause comme elle est

61

là. Cependant la réclamation n'est pas encore réglée et il n'y a rien à ce sujet dans les estimations de cette année. Ce que je veux faire voir à la Chambre c'est ceci : que la province du Nouveau-Brunswick a dépensé sur ce chemin \$150,000 de plus que ce qu'elle a reçu; que pour faire le calcul on avait pris pour base la somme de \$24,000 par mille, qu'on croyait devoir être le coût du chemin de fer de l'Intercolonial, mais que cette ligne a coûté quelque chose comme \$40,000 par mille. Vous voyez que ce chemin a coûté au pays \$500,000 ou \$600,000 de moins que s'il avait été construit par le gouvernement de la Confédération. Il y a une autre considération que je voudrais faire valoir auprès du gouvernement, c'est que la province du Nouveau-Brunswick est à peine colonisée, que nous avons une étendue considérable de terres incultes, dont une grande partie serait excellente pour la culture si elle était colonisée, et qu'il nous faut dépenser de fortes sommes d'argent pour les chemins, les ponts et les voies ferrées.

J'ai entre les mains un état préparé par le gouvernement du Nouveau-Brunswick et montrant les sommes d'argent que nous avons dépensées pour les chemins de fer depuis que nous faisons partie de la Confédération. Cette somme, en chiffres ronds, est de \$3,363,000. Nous avons aussi donné à une compagnie pour faire construire un chemin de fer qui formera peut-être partie de l'Intercolonial et qui était d'abord destiné à en faire partie, 1,617,772 acres de terres. En évaluant cela à \$1 l'acre, ce qui est un prix très modéré, la somme totale que nous avons dépensée pour les chemins de fer depuis la Confédération s'élève à \$4,941,000. De plus, nous avons dans nos statuts une loi qui accorde une subvention de \$3,000 par mille pour 250 milles de chemin de fer. Les contrats sont accordés pour tout le montant, ce qui ajoutera \$750,000 et portera la somme totale à \$5,731,000 en tout, sans compter les \$300,000 payées par les municipalités.

Je crois que le gouvernement devrait prendre en considération le fait que le Nouveau-Brunswick a déjà payé près de \$6,000,000 pour des chemins de fer destinés à coloniser et développer le pays, que deux de ces lignes qui ont été subventionnées par la province sont en réalité des lignes fédérales et feront partie de la ligne fédérale; que trois ou quatre autres lignes alimentent le trafic de l'Intercolonial à un degré important, ce qui, lorsqu'elles seront terminées, ajoutera à la valeur de la ligne fédérale; il faut aussi regarder ces lignes au point de vue du fait que nous avons adopté une nouvelle politique de chemins de fer, et que nous avons subventionné des lignes locales; nous avons aussi pris en considération d'anciennes réclamations des constructeurs de l'Intercolonial, réclamations qui avaient été rejetées, laissées à des arbitres, et finalement payées, et qui n'étaient pas aussi justes que celle-ci. J'espère que ces considérations induiront le gouvernement et la Chambre à regarder cette demande favorablement et à payer, sans plus de délai, cette somme de \$150,000 au Nouveau-Brunswick.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je suis sous l'impression que les documents concernant cette affaire, ou la plupart d'entre eux, sont déjà devant la Chambre.

M. MACKENZIE: Alors la motion servira pour ceux qui n'ont pas été produits.

Sir JOHN A. MACDONALD: Oui, pour ceux qui n'ont pas été produits. Je suis peiné que l'honorable ministre des chemins de fer soit retenu chez lui aujourd'hui par la maladie, ce qui m'empêche de donner aucun renseignement sur la question. Il n'y a aucune objection à la motion.

La motion amendée, par l'addition des mots "non encore produits devant la Chambre," est accordée.

PLAINTES CONTRE LE MAJOR GÉNÉRAL LUARD.

M. MULOCK: Je propose qu'il soit voté une adresse demandant copie de toutes lettres se plaignant de la conduite

du major général Luard à Cobourg ou ailleurs, adressées au gouvernement ou à quelqu'un de ses membres par le lieutenant-colonel A. T. Williams, M.P., ou par aucune autre personne ou personnes; aussi, copie de toutes réponses faites à ces lettres et de tous documents et autre correspondance à ce sujet en la possession du gouvernement.

En faisant cette motion, il sera peut-être à propos d'exposer quelques-uns des motifs qui me poussent, s'ils ne me font pas un devoir d'attirer l'attention de la Chambre sur cette question. Comme le savent tous les membres de cette Chambre, à une certaine époque nous dépendions en grande partie des troupes impériales pour la défense des colonies. Avec la Confédération ce système fut changé et les troupes impériales ont été graduellement retirées du Canada, et nous avons cherché à les remplacer par une milice nationale. Comme faisant partie de ce système, l'acte concernant la milice du Canada pourvoit à ce que le commandement en chef de la milice du Canada soit confié de temps à autre à un officier occupant un grade dans l'armée régulière de Sa Majesté et dont le grade, là-bas, ne sera pas au-dessous de celui de colonel.

De temps à autre, pour occuper ce poste élevé, nous avons eu des hommes, qui, d'après les apparences, et autant qu'on peut en juger par leur conduite, étaient qualifiés sous tous les rapports pour bien remplir la position; et sans passer en revue les différents officiers commandants que nous avons eus—car beaucoup sont venus et sont repartis—en dernier lieu, il en est arrivé un dont la carrière militaire parlait par elle-même. Cependant, lorsqu'il fut arrivé, il paraissait qu'il a trouvé dans la milice du Canada un homme supérieur à lui en connaissances militaires; sans perdre de temps à raconter ses exploits au milieu de nous, j'en arrive à cette journée pleine d'événement qui a donné lieu à la correspondance qui est demandée par cette motion.

Le 20 septembre 1883, le troisième district militaire était campé à Cobourg. Le major général Luard, qui était alors officier commandant, était présent en sa qualité officielle pour passer les troupes en revue. La revue eut lieu et ensuite les officiers se réunirent à leur pension, ce qui faisait partie du programme, et le major Luard assistait à cette réunion comme invité. Il y avait là aussi, un homme occupant une position distinguée dans cette Chambre, et d'après les journaux il était là en sa qualité officielle, comme lieutenant-colonel du 46^{me} bataillon, je veux parler de l'honorable député de Durham-Est (M. Williams). Il avait assisté à la parade comme colonel et il assistait à la réunion, et on rapporte que le major général s'est rendu coupable pendant sa visite officielle au camp de Cobourg, d'offenses qui ont nécessité de la part de l'honorable député de Durham-Est l'échange d'une correspondance sur le sujet, et qui dans l'opinion du rédacteur du *Times* de Port-Hope, justifient le rappel du major général Luard du haut poste qu'il occupait.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans la discussion des faits, mais seulement attirer l'attention sur la procédure suivie. Sur la version d'une seule partie, il est impossible de dire qui a raison, et il me paraît injuste qu'on se permette des critiques contre qui que ce soit sur le seul témoignage de comptes-rendus de journaux.

Donc, M. l'Orateur, on dit que le 27 septembre 1883, une lettre a été adressée de Port-Hope au secrétaire d'Etat du Canada, écrite par l'honorable député de Durham-Est, non pas comme colonel du 46^{me} bataillon, mais en sa qualité de membre de cette Chambre, et dans cette lettre il confirme certains faits publiés dans le *Times* de Port-Hope le 27 septembre 1883. Sans lire tout l'article, je vais citer les passages qui contiennent les faits corroborés par la lettre du député de Durham-Est, à l'honorable monsieur qui agissait comme secrétaire d'Etat. Le compte-rendu du journal s'exprime comme suit :

La revue terminée, le major général Luard prit le commandement de la brigade et fit exécuter différentes évolutions, au cours desquelles il

M. MULLOCK

déploya ces particularités de tempéramment qui le distinguent, montrant clairement qu'il n'était pas capable de saisir et comprendre cet esprit de dévouement et de patriotisme qui anime nos soldats citoyens, et confirmant dans l'esprit de ceux avec qui il est venu en contact, cette impression défavorable qu'ont de lui tous les cercles militaires de la Confédération. Prise dans son ensemble, la conduite du général pendant la revue a été indigne d'un officier de cette position, et en contradiction directe avec les règlements militaires qui s'appliquent à lui aussi bien qu'au plus humble soldat. Il est loin de posséder cette science consommée qu'il voudrait faire croire aux autres qu'il possède, car on lui a souvent fait voir qu'il se trompait lorsqu'il a entrepris de reprimer des officiers commandant un corps et lorsqu'il semblait vouloir diminuer leur autorité par son langage insultant et violent.

Plusieurs des officiers envers lesquels il s'est servi d'un langage inconvenant et impoli étaient des hommes tout aussi au courant des détails des manœuvres et aussi instruits de leurs devoirs, qu'il l'est lui-même, si on en juge d'après ses actes. Il a aussi attaqué insolemment quelques-uns des officiers qui s'étaient assemblés en arrière du drapeau de salutation, après la revue. La foule des civils qui se tenait près de là qualifie son langage d'indécent et indiquant de sa part un manque d'éducation qu'un homme de sa position devrait posséder.

Laissons de côté les critiques, j'arrive à un autre fait :

Après les évolutions le major général Luard fut invité à un goûter par le commandant et les officiers des bataillons, invitation qu'il accepta dans la tente servant de pension aux officiers. Là encore il se montra sous un très mauvais jour, tournant en ridicule et insultant les membres de la Chambre des communes en général, et profitant de ce qu'il était en uniforme pour porter des attaques qui auraient été déplacées même chez un homme d'une position beaucoup inférieure; mais nous avons appris que cette conduite a été vivement ressentie par les personnes présentes. La grande majorité était justement indignée, car on avait cru qu'étant l'hôte des officiers, il s'abstiendrait au moins de les insulter.

Dans un article de fond du même journal, le même jour, il est question de cette affaire, et cet article dit :

"Si la milice canadienne doit être maintenue, il est de la plus grande nécessité que le major général Luard soit renvoyé de sa position dans le pays, et qu'il soit remplacé par quelque autre officier plus familier avec le génie de notre peuple, et plus de ce siècle. Son utilité a cessé et il ne devrait pas lui être permis de rester plus longtemps.

Ensuite, le même journaliste cite d'autres journaux et ajoute au sujet de ce qui s'est passé :

Voici exactement ce qui eu lieu : à table, un officier parlait au colonel Williams, et sur le ton du badinage rappelait le peu de valeur qu'on avait attaché, aux efforts patriotiques des membres du parlement à la dernière assemblée de l'Association de tir de la Confédération. Le colonel Williams répliquait aux remarques qui lui étaient faites. Alors le général Luard, à haute voix, et sur un ton insolent, attaqua les membres de la Chambre des communes; le colonel Williams se montra très indigné, et répondit qu'il était convaincu que les membres de la Chambre attacheraient encore moins d'importance à l'opinion de la plus haute autorité militaire du pays sur cette question, et que c'est par leurs commentaires qu'ils font apprécier la valeur de leurs services. D'autres personnes prirent part à la conversation et le général Luard continua à parler sur un ton insolent."

Maintenant, M. l'Orateur, comme je l'ai dit déjà, je crois que l'honorable député de Durham-Est, en sa qualité de membre de cette Chambre, a, le 27 septembre, jour de la publication de ce journal, adressé au secrétaire d'Etat du Canada, une communication dans laquelle il dit :

J'ai l'honneur, comme membre de la Chambre des communes de vous transmettre une copie—

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela n'est pas dans l'ordre. L'honorable monsieur ne peut pas citer un papier qui n'est pas devant la Chambre.

M. BLAKE: Il est à le mettre devant la Chambre.

M. MULLOCK: Très bien. Je vais parler d'après les renseignements que je possède; dans cette lettre l'honorable député de Durham-Est corrobore les accusations contenues dans le compte-rendu et l'article que je viens de lire; il dit que tous les faits sont exacts, et il attire l'attention de qui de droit sur la question incriminée. Je suis informé que le journal contenant ces accusations vagues a été envoyé au major général le 9 octobre, pour qu'il pût répondre, et que le même jour il fit savoir que si des accusations étaient portées contre lui, il désirait qu'elles fussent formulées catégoriquement, afin qu'il fût en état de répondre. Je crois qu'aucune accusation ne fut formulée, et que le 15 octobre le major-

général écrivait de nouveau au secrétaire d'Etat, demandant que les accusations fussent précisées ou retirées, et disant qu'il n'était pas raisonnable de s'attendre à ce qu'il allait se défendre contre de vagues accusations portées contre lui dans les journaux dans des termes indécis et sans précision. Et je crois que tous les membres de cette Chambre admettront que ces accusations sont vagues. Cela se passait le 15 octobre. On m'informe qu'aucun membre du gouvernement ne répondit à cette lettre du major général demandant que les accusations fussent précisées, que des mois se passèrent et que les accusations restèrent suspendues sur la tête de cet officier sans être ni précisées, ni retirées.

Je suis informé de plus que pendant tout ce temps le major général s'attendait et avait de justes raisons de s'attendre à recevoir de l'avancement dans l'armée régulière.

Mais l'effet de ces accusations, toutes vagues qu'elles fussent, préjudicia ses droits à la promotion. Il était très anxieux de voir ces accusations examinées à fond ou retirées, afin que, non-seulement sa réputation comme soldat fut vengée, mais qu'il pût obtenir, s'il la méritait, la récompense d'un soldat dans l'armée régulière. Pendant trois mois, depuis le 15 octobre jusqu'au 15 janvier, me dit-on, il ne reçut aucune réponse à sa demande, bien que les accusations fussent toujours pendantes et sa promotion en jeu; le 15 janvier, deux jours avant l'ouverture du parlement, il attira l'attention du gouvernement sur le fait que le parlement était sur le point de se réunir, qu'en toute probabilité des accusations seraient portées contre lui, et qu'il n'était que juste pour lui qu'elles fussent faites régulièrement. Il ne reçut aucune réponse à cette lettre, et le jour suivant, le 16 janvier, il adressa au gouvernement une autre lettre dans le même sens, mais il ne reçut encore aucune réponse. Enfin, épuisé, faible de santé, peut-être même en conséquence — je ne dis pas que ce soit le cas — de l'irritation, de l'inquiétude occasionnées par la position dans laquelle il était malgré lui, des négociations furent entamées pour obtenir son rappel de la milice. Plus tard les journaux annoncèrent qu'il avait demandé un congé, et il est assez raisonnable de supposer que ce congé était destiné à devenir permanent; mais je ne sais rien sur ce point. Mais je désire attirer l'attention de la Chambre sur la position prise et la conduite suivie par l'honorable député de Durham-Est (M. Williams). Il se peut qu'il ait agi comme il devait le faire — à cette phase de la discussion, je n'ai pas l'intention d'exprimer mon opinion sur ce point; mais comme il est en ce moment à son siège, il sera sans doute en état de justifier sa conduite. Il est militaire, il a plusieurs années de services dans l'armée, il sait ce que c'est que la discipline, ce que c'est que le devoir, et je n'ai pas de doute qu'il pourra expliquer comment, étant un militaire, il peut être en même temps un membre du Parlement, et comment il peut défendre sa conduite comme membre du parlement, d'une manière différente qu'il aurait à la défendre comme militaire. Il me paraît peu conforme aux règlements militaires, que, sur une question qui servirait de base à une accusation devant une cour martiale, un homme étant soldat et en devoir, pût porter des accusations autrement qu'en sa qualité d'officier.

Je trouve très irrégulier qu'un officier, lorsqu'il est en devoir, s'il est à la tente des officiers, ce qui fait partie du service militaire, prenne avantage de son grade d'officier, et qu'après être sorti de la pension des officiers, il jette bas son uniforme, se retire de sa tente et se fasse rapporteur. Je ne dis pas que l'honorable député de Durham-Est a lui-même écrit ces articles, mais je vois dans certaine correspondance qu'il est dit que l'honorable député de Durham-Est a donné au rédacteur du *Times* de Port-Hope les informations contenues dans les écrits que j'ai cités. Je mentionne ce point, afin que s'il n'est pas exact, l'honorable député de Durham-Est ait l'occasion de le contredire. Je ne crois pas, je ne voudrais pas croire, qu'il ait été tellement oublieux de son devoir comme soldat, qu'il se soit retiré de la pension des officiers et se soit rendu coupable d'une infraction à la

discipline en inspirant des articles de journaux contre son supérieur. Je crois que l'honorable député est trop gentilhomme pour l'accuser d'avoir fait un tel acte; mais en même temps, on n'ignore pas que la correspondance en question dit qu'il a tenu cette conduite, et je crois qu'il est à propos d'attirer ouvertement l'attention sur cette question, afin de lui fournir l'occasion de se disculper tout aussi ouvertement. Il y a cependant un point sur lequel il n'y a pas de doute; comme membre de la Chambre des communes il a écrit une lettre, dans laquelle il se réclame de ses privilèges de député, et dans laquelle il porte des accusations dans une forme et devant un tribunal qu'un officier n'aurait pas dû choisir. Dans l'intérêt de la milice du Canada, il me paraît très important que ce point soit clairement établi; nous avons dans cette Chambre plusieurs honorables députés qui occupent de hauts grades dans l'armée du Canada, et en leur qualité de députés doivent-ils avoir d'autres droits et d'autres privilèges que les autres officiers? Notre armée doit-elle être, pour ainsi dire démoralisée, par le fait que certains de ses membres ne seront pas obligés de se soumettre aux officiers supérieurs? Je trouve dans les règlements ordinaires concernant les plaintes, que lorsqu'un officier a une plainte à porter contre un officier supérieur, il y a une procédure à suivre d'indiquée, et ce n'est pas celle qui a été adoptée par l'honorable député de Durham-Est.

Si un officier a à se plaindre qu'un officier supérieur a été injuste envers lui, ou a commis quelque acte qui pourrait être l'objet d'une enquête militaire, il doit, d'après ce que je lis dans les règlements de la milice, agir par l'intermédiaire de l'officier qui le précède immédiatement, et c'est le devoir de cet officier de déposer la plainte entre les mains des autorités compétentes. Pourquoi n'a-t-on pas procédé de cette manière en cette occasion? Parce que le général Luard occupe le plus haut poste militaire au Canada, il ne s'en suit pas que la conduite tenue par l'honorable député est excusable. Il semblerait plutôt que l'honorable député de Durham-Est a voulu profiter de sa position et de son influence comme membre du Parlement, que de porter sa plainte de la manière qu'un officier, fût-il député, aurait dû la porter. Je n'ai pas l'intention de critiquer à présent ce qui a été fait, parce que je n'ai pas, pour me baser, des faits admis par tous. Je ne sais pas s'il est dans l'ordre de dire que dans le moment c'est mon opinion que notre service militaire subit fréquemment beaucoup de torts et de pertes par suite d'accusations, non fondées, non admises ou non prouvées par les faits; mais dans l'intérêt de notre milice, j'ai le droit d'attirer l'attention de la Chambre sur cette question, savoir si un membre du Parlement possédant un grade dans le service actif de la milice du Canada, jouit de quelques droits ou privilèges que n'a pas un officier ou un soldat qui n'est pas député. Avec ces quelques remarques, je propose la motion que j'ai lue en commençant.

M. WRIGHT: Je suis heureux de seconder la motion de l'honorable député de York-Nord (M. Mulock). Moi aussi, M. l'Orateur, je désire qu'un peu de lumière se fasse sur cette mystérieuse affaire. L'honorable député a lu un journal dont j'avais l'intention de citer des extraits, mais je vais continuer en lisant le *Mail* de Toronto:

Le major général Luard devient rapidement un homme impossible pour la position qu'il occupe. Il semble être un des derniers survivants du type le plus détestable de l'armée anglaise — qui permet aux officiers de se servir d'un langage et d'expressions tout à fait intolérables dans une société civilisée, sous prétexte apparemment que les juréments et les airs de matamores ajoutaient à la mine guerrière d'hommes qui avaient peu d'autres qualités pour commander le respect. L'idée que des subalternes peuvent être gouvernés sur le champ par des jurons et des insultes, n'est pas complètement éteinte parmi nous. Elle subsiste encore chez les chefs d'équipage de terrassiers sur les chemins de fer et chez quelques-uns au moins des officiers généraux de Sa Majesté. Nous croyons que ni Sa Majesté ni les autorités militaires ne soient favorablement disposées à encourager ces explosions de mauvaise humeur envers les troupes; et il est probable que les estimables services du général Luard ont pu être obtenus très facilement, son mauvais caractère étant si bien connu.

Nous reproduisons ailleurs du *Times* de Port-Hope un compte-rendu de ce qui s'est passé à Cobourg. Nous avons de bonnes raisons de croire que ce compte-rendu est exact et qu'il pêche plutôt par la modération en parlant du langage et des manières du général, si toutefois on peut appeler manières sa façon de poser. Nous pouvons dire ici, qu'en maintes occasions antérieures, nous avons fait preuve de beaucoup de sympathie envers le général Luard, dans l'espérance qu'il pourrait peut-être accomplir quelque bien, à sa manière, en imprimant un sentiment plus profond concernant la nature des devoirs militaires. Mais les derniers événements et le ton général de sa conduite nous ôtent toute possibilité de le défendre.

Nous allons jusqu'à dire qu'il est tout à fait impossible de le garder plus longtemps.

Il est évident que le major Luard ne connaît ni notre pays ni notre peuple. Il est clair qu'il ne se fait pas une juste idée de ses devoirs. Il est certain qu'il ne compte pour rien les sacrifices faits par nos militaires, officiers et soldats, pour se maintenir en état d'organisation. Il manque absolument de tact et d'urbanité. Il ne nous reste plus qu'une chose à dire de lui, et cette chose, nous ne la dirons pas, parce qu'il porte l'uniforme de Sa Majesté, et que d'après les traditions du service militaire, il est tenu d'être un gentilhomme. Si la règle sous ce rapport s'est relâchée, cela n'a pu avoir d'influence sur le général Luard, dont la nomination date de la génération précédente.

Il est évident que le général Luard et le Canada doivent se séparer. Nous n'avons pas l'intention de donner des ordres ; mais nous voulons dire exactement ce que nous disons. L'opinion publique, l'opinion militaire, et l'opinion parlementaire, sont passablement unanimes sur ce point. Sans doute, le ministre de la milice se trouve dans une position délicate ; s'il ne prend pas l'affaire en mains immédiatement, les membres du parlement lui devront et devront à la milice du Canada d'agir énergiquement à la prochaine session. C'est tout ce que nous avons à dire pour le moment. Nous exprimons ce que nous croyons être l'opinion du public et des militaires. Si ces accusations n'ont pas le résultat que nous avons indiqué, qu'on n'entende plus parler de cette affaire, et laissons le général Luard tempêter et faire le fanfaron.

Si ce qui précède est exact, et je suis informé par un officier qui est membre du parlement et qui était présent en cette occasion, que c'est exact en substance, cela révèle un étrange état de chose au sujet de notre milice qui mérite d'attirer l'attention des autorités militaires de la Chambre et du pays. Mais il y a en tout ceci un élément de compensation qui prouve la vérité de la théorie d'Emerson. Un grand écrivain français nous dit que dans le malheur de notre plus cher ami il y a toujours quelque chose qui ne déplaît pas à un esprit peu généreux. Je n'ai jamais si bien compris qu'aujourd'hui la profonde philosophie et la merveilleuse sagesse de la maxime de la Rochefoucauld.

Plusieurs membres de cette Chambre se rappelleront qu'il y a quelques années, lorsque j'ai osé dire qu'un de nos anciens collègues, un vieil officier de la milice, qui avait consacré beaucoup de temps et de travail aux choses militaires, avec ce zèle et ce courage que nous constatons avec plaisir chez tous les officiers et soldats de l'armée du Canada ; lorsque j'ai osé dire que cet ancien collègue, ce vaillant officier, ce gentilhomme gai et courtois avait été traité avec une cruauté et une sévérité inutiles, en étant réprimandé sur les ordres généraux, pour une faute dont se rendent coupables presque tous les officiers qui veulent faire observer discipline dans leurs compagnies, la Chambre se rappellera que l'honorable député et galant colonel dont les peines et les tribulations forment l'objet de cette motion, me reprémanda vertement au sujet de ma conduite en cette occasion.

Il rappela les principes politiques et militaires qui devaient résoudre cette question. Il me fit remarquer d'un air plaisant et protecteur que bien que mes votes fussent toujours bons, mes discours et mes opinions étaient souvent mauvais, et qu'un rapprochement plus étroit et plus logique entre ces deux choses serait plus favorable à la discipline politique et militaire. Il démontra que l'obéissance était l'essence même du système militaire, une obéissance aveugle, sans raisonnement de la part de l'inférieur envers le supérieur. Je me suis incliné humblement devant cette grande autorité militaire, comptant sur le temps, ce grand vengeur, pour résoudre le problème. Eh bien ! le temps a apporté cette vengeance plus tôt que je ne pensais, et la coupe amère de l'insulte et de l'humiliation qui a été offerte aux colonels Walter Ross et Campbell a été vidée jusqu'à la lie par le vaillant colonel. Toutes les circonstances qui entourent

M. WRIGHT

cette affaire paraissent mystérieuses, et je ne m'étonne pas de la curiosité manifestée par l'honorable député de York-Ouest. Je partage aussi cette curiosité, et j'aimerais à voir la lumière se faire sur ce sujet obscur.

Le vaillant colonel occupe une position exceptionnelle dans la Chambre et dans le pays. Il est ainsi des députés, de la population et des soldats. Il était regardé comme le Bayard de l'effectif de la milice et comme étant littéralement sans peur et sans reproche. " Nous ne le connaissons que pour l'aimer, nous ne le nommons que pour le louer." Plusieurs pensaient qu'un cas d'une calamité aussi grande pour le pays que la perte du ministre de la milice, qu'il serait le successeur qui conviendrait à la position. Si ce grand stratège allait à une grande bataille, dans quelque conflit effrayant, pour prendre part à la défense de son pays, on sentait que la cause ne serait pas complètement perdue tant que le valeureux colonel survivrait. Voilà ce qui rend si étranges et si mystérieuses toutes les circonstances de l'affaire. Il avait été ordonné par le sort et par le destin, et par l'honorable ministre de la milice, que de grands mouvements militaires auraient lieu sur la frontière de l'ouest. D'abord on faisait ces manœuvres d'automne pour favoriser l'organisation et augmenter la discipline dans cette région, et ensuite pour donner à nos voisins une idée de notre force et notre puissance militaires. On prépara le théâtre où devait se donner ce grand spectacle militaire, et le camp a fut fixé dans le voisinage de l'agréable ville de Cobourg. Nous connaissons tous le grand intérêt qu'inspire un tel événement dans un district. Ce devait être un jour de gala dans la région toute entière. Toutes les beautés et tous les chevaliers des comtés occidentaux devaient se réunir pour être témoins de ce grand déploiement de force militaire. La pompe, la fierté, tout ce qui accompagne une guerre glorieuse devait être rehaussé par la présence des belles dames et des hommes vaillants. Les airs de la musique militaire devaient ajouter à l'enthousiasme. Monté sur son coursier de bataille, le galant colonel devait étonner le monde par ses nobles prouesses de cavalier. Au moment où il serait passé le long de cette brillante ligne, nous pouvons imaginer qu'il aurait chanté cette chanson du soldat :

" There's not a trade a-going
Worth knowing, or showing,
Like that to glory going.
Says the bould Roger Boy."

Populaire parmi ses soldats, populaire auprès de ses combattants, envié des hommes et admiré des femmes, la coupe de sa félicité semblait déborder. Mais tout est vanité, dit le prédicateur. Le noir souci se tient en croupe derrière chaque cavalier. Tous les arrangements avaient été pris avec soin ; on avait examiné avec soin tous les mouvements militaires. Il avait compté sur son hôte, sur son brave régiment, mais hélas ! il avait compté sans le major général. Ce vieux guerrier farouche s'était distingué sur plusieurs champs de bataille. Quand les forts de Canton furent attaqués, on dit que c'est lui qui a conduit les assaillants. Il a été élevé dans toutes les traditions de l'art militaire ancien et moderne. Il connaissait tous les modes de massacre européen ! Mais, vaillant soldat qu'il était certainement, il avait la faiblesse commune à notre humanité : il n'avait pas l'âme au-dessus des boutons. Comme il chevauchait d'un air farouche et sombre le long de la ligne brillante, il remarqua plusieurs choses qui manquaient et murmura plusieurs malédictions militaires. Il a vu non les traits abattus et découragés des soldats disciplinés d'Europe, mais le regard assuré et l'apparence énergique des hommes libres de la forêt, et les formes d'hommes qui s'étaient créés pour eux dans un pays non défriché, de confortables demeures, prêts à mourir à chaque instant pour leur reine et pour leur pays et qui défendraient le pays aussi vaillamment qu'ils l'avaient conquis. Mais le brave vieux soldat ne pouvait pas comprendre la différence entre un corps régulier et un corps

irrégulier, ou entre un corps de volontaires et un corps de troupes régulières, et il s'est couvert de malédictions comme d'un vêtement. Il a juré à propos de tout, contre le ciel en haut, contre la terre en bas, et contre l'eau sous la terre. Il a porté d'une façon insultante la main sur un officier. Il a juré contre des hommes de toutes sortes et de toutes conditions.

Nous savons de bonne source que notre armée jurait terriblement dans les Flandres; mais nous pensions que la douceur et la lumière, la culture et la civilisation du dix-neuvième siècle, avaient produit leurs résultats naturels. Nous pensions qu'un Etat qui avait produit des hommes comme Havelock et Headly Vicars, des hommes qui unissaient la plus fervente piété à l'audace la plus énergique, ferait disparaître ces façons grossières et vulgaires.

Lorsque M. Bret Harte, l'humoriste américain, a visité cette ville, il nous a dit un conte des premiers temps de la colonisation et de la fièvre de l'or dans la Californie. Parmi les aventuriers qui ont visité le pays se trouvait un conducteur d'attelage. Dès le commencement il passait pour un juré de première classe, et grâce à cette pratique, il devint le patron des blasphémateurs de la côte du Pacifique. Un jour son attelage se trouva pris dans un ravin, et il se livra à des juréments extraordinaires. De même que le major général, il jurait contre tout, contre le ciel, la terre et l'onde.

Un excellent clergyman qui passait, se risqua à lui faire la remontrance à propos de ces horribles blasphèmes. Le charretier se tourna vers lui avec surprise et indignation: — "Ainsi, vous appelez cela jurer, n'est-ce pas? Je n'ai jamais pensé que vous autres, farceurs du diable, eussiez la moindre capacité pratique; si vous voulez jouir de l'audition de nous de premier ordre, vous devriez m'entendre exhorter ma mule impénitente."

Je crois que les sentiments du vaillant colonel auraient dû être comme ceux de l'excellent clergyman. Laissez-moi vous demander, M. l'Orateur, ce que vous auriez fait dans de pareilles circonstances, vous qui représentez dans le fauteuil dont vous êtes un si bel ornement, toutes les idées qui président au développement de l'intelligence humaine; l'idée de l'industrie en votre qualité commerciale; l'idée de la justice en votre qualité légale; l'idée de la guerre en votre qualité militaire; l'idée mystique en votre qualité religieuse, et l'idée de l'Etat en votre qualité de représentant. Qu'auriez-vous fait si, pendant que le brave régiment était entraîné sous les ombres glaciales de ce faisceau magnifique mais sombre, où la justice présente son mauvais côté que son bienfaisant aspect, quand ce qui reste d'intelligence, pour emprunter l'expression de Mathew Arnold, se sent avilir par la majorité méchante et mécanique? Qu'auriez-vous fait si au moment où vous auriez médité quelque grand mouvement militaire, un acariâtre vous avait dit que vos manœuvres étaient sur un pied d'égalité avec vos capacités commerciales, votre instruction légale et vos usages parlementaires? J'ose dire que le sang du descendant de celui qui a battu le *Red Comyn*, aurait monté à la température de la fièvre, et que le *Maksicear* aurait été d'un usage opportun.

La suite logique de la bataille, c'est le banquet. Quand la guerre cruelle est finie, les guerriers reposent sur leurs lauriers et passent la coupe de vin, à la façon des héros d'Homère. Le "Viking" de Heaven était de tous les partis où les héros buvaient le perpétuel breuvage dans les crânes de leurs ennemis. La douceur et la lumière propres à la culture moderne ont fait le *mess* militaire du Valhall moderne. Cet éminent écrivain sur des sujets militaires nous fait plusieurs peintures agréables de "Our Mess." Les histoires de "Charles O'Malley," "Jack Hinton," "Harry Lorrequer," "Con Cregan," "Maurice Tierney," et "Tom Burke of Ours," dureront aussi longtemps que les Commentaires de César et les œuvres de Jomimi. Ne voulant pas se soustraire aux misères de la table du "mess," les jeunes et gais soldats canadiens passèrent la coupe de vin, chantèrent

de plaisantes chansons, et dirent plus d'une histoire d'amour ou de guerre, comme ça été de coutume chez les guerriers depuis les premiers temps. "Pourquoi, soldats, seriez-vous mélancoliques, enfants dont c'est le métier de mourir." Mais hélas! il y a un squelette dans toutes les fêtes, et un vieux acariâtre et osseux squelette, c'était le major général. Il choisit une place où se mettre à l'aise, puis il s'est plaint de tout et a grogné à propos de tout. Il a mis la main sur l'arche de notre constitution. Chose horrible à dire! il s'est moqué des membres du parlement et de la Chambre des communes. Il semble qu'il n'y a rien de sacré pour un major général. Ce n'est pas la première fois que les grands soldats ont exprimé leur dédain et leur mépris pour les institutions d'un peuple libre. Olivier Cromwell a purgé la Chambre des communes d'Angleterre. Lors du coup d'état de Napoléon III, le général Espinasse a chassé à la pointe de la baïonnette les membres de l'Assemblée française. Sur les instances de Napoléon Ier, Murat a insulté la représentation du peuple français. Et à l'ombre même des édifices de notre parlement, ce grand soldat, ce grand patriote polonais, le colonel Gzowski, dans un banquet militaire, entouré de ses guerriers, a exprimé en des termes de suprême dédain son suprême et profond mépris pour les représentants du peuple canadien. Laissez-moi vous demander ce que nous avons fait pour mériter de pareilles malédictions. Nous avons fait de notre mieux pour faire du progrès à notre organisation militaire. Nous avons toujours voté les crédits.

Nous avons écouté avec plaisir et avec patience les longs et éloquents discours du ministre de la milice; nous n'avons jamais souri plus qu'il n'eût absolument nécessaire de tout ce qui nous a paru supérieurement ridicule; nous n'avons jamais insinué que la peau du lion couvrirait la forme d'un animal plus ignoble, et nous avons préposé le meilleur et le plus brave des membres de la Chambre des communes au service du pays. Nous vous avons voué, comme Harsdrubal, au service de notre pays natal. Nous avons pris votre argent et votre vie; nous vous avons condamné aux mortelles élucubrations qui se font après dîner, aux festins lugubres. De plus nous avons tout risqué sur le hasard d'un coup de dés; à l'honorable député d'Argenteuil, nous avons livré le pouvoir qui se tient derrière le trône; nous avons consacré notre cher et bien aimé, le ministre des douanes, au service de Bellone; nous avons consacré notre plus gai damoiseau, notre plus beau cavalier, l'honorable député de Beauharnois, au service de la cavalerie; nous avons offert notre meilleur tireur et marqueur, l'honorable député d'Elgin-Ouest; nous avons donné les colonels Oimet, Bergin, O'Brien, Tyrwhitt, Coursol et Thompeon; de fait, nous avons donné tous nos meilleurs et tous nos plus braves, la fleur de la Chambre, et cependant ces cormorans ne sont pas satisfaits. Comme la sangsue du vétérinaire, ils crient toujours: donnez, donnez. Il est évident qu'on a commis un mépris des privilèges de la Chambre qui doit être puni. Lorsque ce très excellent pair de la cité, l'alderman Heney, animé par son zèle pour la cause de la tempérance, zèle qui ne peut être surpassé que par celui de l'honorable ministre des finances et l'honorable député de King, a essayé avec plus de succès que de sagesse à arracher un brandon du feu, il a été appelé à la barre de la Chambre et soumis à une grande torture. D'autres coupables illustres ont expié leurs péchés par des châtimens appropriés. Maintenant, qu'allons-nous faire du major général? Allons-nous le demander aux autorités impériales? Allons nous lui donner la mort du soldat et le fuiller dans le grand square, comme Rossel et les généraux de la Commune à Satory; allons nous le mettre à mort, suivant la pratique parlementaire, et le faire transpercer par la courte rapière du sergent d'armes.

La punition serait trop douce pour le crime. Nous pouvons comprendre de quelle façon le vaillant colonel s'est adressé au ministre de la milice. On peut se rappeler un fait qui s'est passé sous le règne de Louis XIV. Un maréchal français plus distingué par ses qualités de courtisan que par ses

capacités militaires, avait de force pris possession d'une loge de théâtre appartenant à un gentilhomme français. Le gentilhomme s'est plaint au roi.—Sire, dit-il, je ne me plains pas du duc de Richelieu qui a pris Monastier; je ne me plains pas du maréchal de Saxe, qui a gagné plusieurs batailles pour Votre Majesté; je ne me plains pas du duc de Luxembourg, qui a pris plusieurs villes pour son roi; mais je me plains du maréchal de Villars, qui a pris ma loge au théâtre et qui n'a rien pris autre chose. Nous pouvons supposer que le vaillant colonel faisant cette plainte au ministre de la justice: je ne me plains pas de lord Dufferin, ni du marquis de Lorne, qui par leur admirable administration des affaires du pays se sont gagné le respect et l'estime de toutes les classes de la population. Je ne me plains pas de lord Wolseley, qui a dirigé l'expédition de la rivière Rouge et qui, pendant qu'il était au Canada, non-seulement s'est conduit comme un valeureux soldat, mais comme un gentilhomme affable et courtois; je ne me plains pas des généraux McDougall, Smith et Ross, qui, bien que rigoureux sur la discipline, se sont toujours montrés les vrais amis de la milice canadienne; mais je me plains du major général commandant la milice canadienne de Sa Majesté, lequel m'a insulté en ma qualité militaire et politique, et qui, pendant qu'il a demeuré au Canada, n'a pris que la serviette du major Scott, rien autre chose. A la dernière session, l'honorable député de Québec, animé de cet amour de l'art, de cette admiration pour le bien, le vrai et le beau qui le distinguent si éminemment, a fait un discours très éloquent dans lequel il a demandé qu'on s'adressât à quelque grand artiste pour faire faire une peinture historique qui transmettrait à la postérité les traits des pères de la Confédération; je voudrais que quelqu'artiste canadien ou quelque Horace Vernet reçût mission de faire deux tableaux, dont l'un représenterait l'inauguration et l'autre le progrès du système militaire du peuple canadien.

On pourrait placer la scène dans le voisinage des édifices du parlement. On serait à éclaircir un mystère militaire. On formerait un carré des vétérans de bronze et de nos troupes. Le ministre de la milice, monté sur son coursier blanc, entouré d'un brillant état-major, prendrait l'air de Von Moltke sur la scène. Soudain on verrait approcher une bannière. Est-ce le drapeau étoilé à l'ombre duquel marchent les habits bleus? Est-ce l'éclat du soleil d'O'Donovan Rossa? Il marche hardiment sur l'ennemi et retourne couvert de gloire. Voltaire nous dit que Frédéric le Grand s'est sauvé du champ de bataille et s'est caché dans un moulin où il s'est couvert de gloire et de farine.

Une maxime militaire dit: "Aux vainqueurs les dépouilles." Quand Rome était dans la plénitude de sa gloire, les soldats de la république romaine ont gagné de grandes batailles, et quand les vainqueurs recevaient l'honneur du triomphe, ils traînaient leurs trophées, leurs captifs et leurs trésors à travers les rues de la cité impériale. Cette maxime peut-être vraie pour la guerre, mais elle ne l'est pas pour les luttes politiques.

Quand, il y a quelques années, nous avons gagné la grande bataille politique; quand nous avons détruit le retranchement des libéraux; après que la poussière et la fumée du grand conflit eurent été dissipées, nous avons vu une magnifique peinture politique: la vaste étendue de l'Eldorado de la nouvelle Jérusalem du Nord-Ouest a charmé notre regard; mais hélas! c'était comme le banquet servi au gouverneur de Barataria et auquel il était défendu à Son Excellence de goûter. C'était comme l'idée que Platon nous donne de l'Atlantide, l'île disparue.

Nos trompettes ont sonné la trêve, et tout le pouvoir, le patronage et les bénéfices sont passés des vainqueurs aux vaincus. Ça été le plus grand acte d'abnégation et de sacrifice dont l'histoire du gouvernement constitutionnel donne l'exemple. Et aujourd'hui, au moment où nous sommes soulagés du poids de ce sacrifice, on nous parle de la grande trahison du parti conservateur comme de celle de Mirabeau.

M. WRIGHT

Toute la richesse et le pouvoir sont allés à nos adversaires politiques. A eux les palais princiers; à nous la perspective de pauvres demeures, à eux les vins mousseux et les mets dispendieux; à nous le brouet des Spartiates.

Nous avons l'orgueilleuse satisfaction de croire que ces sacrifices ont été faits dans l'intérêt de la patrie commune et que nos motifs étaient de la plus grande pureté. L'honorable ministre de la milice a eu ses misères à propos de ces questions militaires. Quand il est entré en fonctions, il réussit à trouver plusieurs stratèges et tacticiens habiles. L'honorable député de Digby et d'autres grands guerriers l'ont précédé. Mais ces jeunes gens sont les héros de l'histoire, et il a fallu qu'il se trouvât un sentier pour lui. Il s'est souvenu que la guerre était un conflit d'idées.

D'un côté il représentait quatre millions de gens imbus d'idées aristocratiques et monarchiques; de l'autre, cinquante millions des plus fougueux démocrates que le monde ait jamais vus. La différence était énorme; mais il rappela que de petites nations élevées militairement et soumises à la discipline en avaient conquis de plus grandes; ainsi que le font voir les batailles de Platée et d'Arbelles. Il résolut de piper le dé afin de rendre doublement sûres les chances de succès. Il s'est souvenu de ce qu'avaient fait jadis ces chevaliers. L'ordre platonien qui a arrêté le progrès de la Prusse barbare; les chevaliers de Saint-Jean et les Templiers, qui étaient les champions de la chrétienté et qui ont arrêté le flot montant de l'invasion musulmane. Il avait donc résolu de réunir l'idée démocratique avec l'idée aristocratique. D'un côté les simples chevaliers du labour, de l'autre les chevaliers de Saint-Michel et de Saint-George. Nous pouvons supposer le ministre des finances actuel et l'ancien. Les chevaliers de Saint-Jean et Deschaillons chevauchant à la tête de leurs hommes d'armes, l'un montrant son écu de bronze et l'autre son écu d'argent à l'ennemi.

Très sérieusement je dois dire que l'honorable ministre de la milice a beaucoup fait pour améliorer l'effectif. Il a planté des camps considérables; il a fondé des institutions militaires; il a fait des discours très éloquentes qui, comme la trompette sonnait la charge, ont réveillé tous les sentiments généreux, nobles et virils. Il a fait tout ce qui était en son pouvoir dans l'intérêt de la milice. J'ai un profond respect pour les officiers et pour les hommes qui font partie de la milice canadienne. Je les crois aussi braves que n'importe quels soldats sous le soleil.

Dans mon comté, nous avons des organisations militaires qui éprouvent beaucoup de difficultés, qui sont placées dans des circonstances pénibles. Cependant ils maintiennent la discipline. Leur association de carabiniers envoie de ses hommes à Wimbledon, où ils se conduisent d'une façon qui leur fait beaucoup d'honneur. Il y a quelque temps, on m'a demandé d'assister à un festival militaire dans un des townships isolés. C'était dans le cœur même de la forêt. Comme nous nous rendions, par une soirée obscure, au lieu de la réunion, nous avons aperçu un incendie de forêt sur le sommet des montagnes, où la rivière se présentait comme un torrent de lave. C'était comme une scène du *Paradis Perdu* de Milton. J'ai été très impressionné en voyant les militaires attroupés sur le lieu du rendez-vous; quelques-uns d'entre eux avaient parcouru à pieds une distance de vingt milles. C'était la fleur du comté, et chacun avait à raconter les difficultés et les misères qu'il avait éprouvés; mais tous étaient animés d'un esprit de loyauté envers la reine et d'un sentiment d'amour pour le pays transocéanique. C'est de cette espèce d'hommes que la milice du Canada est composée. Ce qui est vrai de mon comté est plus vrai encore, je n'en doute aucunement, dans les autres comtés. Traitez bien ces hommes partout et ils feront n'importe quoi; traitez-les comme des chiens, ils se retourneront sur vous et vous le rendront.

M. HAGGART: M. l'Orateur, il n'y a peut-être pas de question soulevée dans cette Chambre à laquelle le Canada soit plus intéressé, que celle de la milice du pays. Si nous vou-

lons garder le pays que nos ancêtres ont conquis et qui a été conservé par eux aux batailles de Chateauguay, de Lundy's Lane, de Queenston-Heights et de Stony-Creek, nous devons voir à ce que l'esprit qui a animé nos ancêtres soit convenablement et scientifiquement dirigé. A quoi peut nous servir cet immense pays qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique ? à quoi vont servir ces lignes de chemins de fer que nous construisons, ces immenses prairies, si l'esprit qui a animé nos ancêtres ne reste pas au cœur de leurs fils non dégénérés, et si nous ne sommes pas prêts à défendre ce pays de nos vies ? Comme je sais que cet esprit anime toute la population du pays, c'est le devoir des représentants de notre pays de voir à ce que, quand le temps viendra, ce sentiment reçoive une direction scientifique. A ce point de vue, la correspondance qui a été demandée par la motion de mon honorable ami d'York (M. Mulock) est d'un grand intérêt pour nous, et peut-être sera-t-il pertinent d'avoir une version de ce qui s'est passé en ce jour mémorable, le 20 septembre, jour où des accusations ont été proférées les unes d'un côté et les autres de l'autre, quelques-unes contre le brave général qui commandait en cette occasion, quelques-unes contre le vaillant colonel qui, ce jour-là, commandait le brave régiment, et d'autres officiers. L'intention que j'ai actuellement, c'est de faire voir que le vaillant général qui commandait ce jour-là, — officier que nous ont prêté les autorités impériales — a fait son devoir et n'a fait que son devoir.

L'histoire de son passé nous le fait voir comme un brave soldat, et l'expérience qu'il a eue en Angleterre démontre que lui, du moins, aurait les qualités nécessaires pour occuper sa situation. C'est un officier gradué de l'une des institutions militaires d'Europe; il tient sa commission de Sandhurst. Par la vaillante conduite qu'il a tenue en Crimée et en Chine, il a fait voir qu'il était un soldat, et un soldat de la vraie étoffe. Peut-être, d'après les rapports des journaux que j'ai eu occasion de voir, était-ce un des plus braves soldats de toutes les vaillantes troupes du monde, car vous vous souviendrez qu'en Crimée, les troupes étaient en partie françaises et en partie anglaises, et il s'est vaillamment distingué. Ce qu'il a fait en Angleterre démontre qu'il devait être particulièrement apte à diriger un effectif de volontaires. Non-seulement il a pris son expérience en Crimée, en Chine, dans l'Inde et dans différents pays étrangers, mais il a été assistant inspecteur général de la milice en Angleterre, et alors qu'il recevait temporairement une demi solde, il était adjudant de l'un des régiments de milice en Angleterre. Personne que je sache s'est jamais plaint de la conduite du vaillant général du temps qu'il était au service de sa reine et de son pays dans toutes ces différentes parties du monde. Ce n'est que lorsqu'il vient au Canada, qu'on a des plaintes à formuler contre lui, surtout au sujet de sa conduite le 20 septembre dernier. Quels sont les faits de l'affaire ? Il va au camp de Cobourg et il trouve que les troupes qu'il avait vues deux ans auparavant dans un assez bon état s'étaient relâchées de la discipline, de sorte qu'elles n'étaient plus ce qu'elles avaient été deux ans auparavant.

Il trouve que quelques-unes des compagnies ne sont composées que de quatre hommes, et une des plaintes qu'on porte contre le brave général est au sujet de ces airs fanfarons et tapageurs. Il se dirige vers la personne qui marche en avant avec quatre hommes. Il est étonné. Il demande ce que c'est. L'officier répond : je suis le capitaine un tel et voilà la compagnie de tel endroit. — Capitaine, dit-il où est votre compagnie ? Il indique un sergent, un caporal et un homme placé à droite. Le général s'arrête pour examiner la compagnie ; il la regarde et voit que toute l'ardeur qui, d'après mon honorable ami, anime toute la milice du Dominion est dans cette singulière compagnie. Il s'en occupe beaucoup, et après l'avoir passée en revue, il lui ordonne de se former sur quatre de front par le flanc droit et lui fait rompre les rangs. La compagnie était formée en ligne et se rompit. Puis arrive l'extraordinaire déploiement de bravoure qu'on a vu ce jour-là et qu'on a reproché au général

d'avoir critiqué trop sévèrement. Il y avait manœuvre au champ, et le brave 45^{me}, commandé par mon ami le lieutenant-colonel Williams, était un des plus distingués régiments qui figuraient. On lui avait donné l'ordre d'attaquer les positions de l'ennemi, ainsi que le rapporte le *Times* de Port-Hope, et il marchait en bataillons échelonnés, faisant feu à mesure qu'il avançait. Il y avait un brave colonel de la cavalerie de Cobourg, je crois, qui se trouvait placé trop loin à gauche et dont le fourmiment n'avait pas été astiqué avec assez de soin ; il était trop loin de la foule en admiration qui entourait le mai, et il vit que sa cavalerie ne paraissait pas avec suffisamment d'avantage, de sorte qu'il se mit à galoper entre deux lignes dans le but de s'approcher du mai. Ce peut avoir été un coup de génie qui a frappé le colonel, et certainement que le génie du lieutenant-colonel du 45^{me} s'est manifesté en cette occasion. Non-seulement il était au fait de toute la tactique moderne, mais il avait sans doute eu la description des batailles de l'antiquité. Il avait probablement lu la description faite par Ayton de la bataille de Killlicranky, et, du moment que les troupes arrivèrent en face de lui, il prit avantage de la situation ; il ordonna à ces hommes de cesser le feu et de se mettre à plat ventre sur le sol.

Quand la cavalerie de Cobourg fut passée, on ne voyait plus de troupes. Les hommes étaient couchés à plat ventre comme les Highlanders sur les collines à la bataille de Killlicranky :

"Down they crouched amidst the Bracken
Till the Lowland troops drew near,
Panting like the hounds in summer
Till they scent the stately deer."

Après le passage de la cavalerie, et lorsque apparut l'ennemi, il aurait fallu voir ces hommes s'élançant de leurs positions. Ne se sont-ils pas jetés sur l'ennemi en poussant un cri que le 18^e Royal Irlandais aurait envié ? Et à leur tête se trouvait le vaillant colonel qui avait mis flamberge au vent. Je n'entreprendrai pas la description de la bataille, vu que, peut-être, je ne pourrais pas en faire une description convenable. Maintenant arrivons au goûter de la soirée. Le général déclare que parmi les manquements de mon honorable ami de Durham-Est (le lieutenant-colonel Williams), se trouvait le fait qu'il arrivait tard au festin. C'est là une offense impardonnable pour un officier. Puisque son officier supérieur était au goûter avec lui, il aurait dû, au moins, arriver à temps.

Un autre crime irrémissible, c'est qu'il s'est agi, dans la conversation, de la Chambre, et comme l'a dit mon honorable ami d'Ottawa (M. Wright), il y avait un vaillant colonel, un aide-de-camp de la reine qui présidait cette compagnie distinguée et qui a fait des remarques désagréables pour la Chambre des communes, à propos de questions militaires. Nous savons tous comment cet honorable monsieur se trouve être une autorité sur les questions militaires. Nous avons l'histoire de la vie militaire de ce monsieur ; nous savons de quelle façon il s'est distingué dans plusieurs manœuvres stratégiques le long du chemin de fer du Grand-Tronc ici, et comment, après une carrière magnifique, dans laquelle, comme le dit un honorable monsieur, il a fait verser le sang des siens, il est enfin arrivé à une position qui le met en état de remplir les hautes et onéreuses fonctions d'officier dans la milice canadienne, et comment il a enfin été promu au grade d'aide-de-camp de Sa Majesté la reine, honneur pour lequel, j'en suis sûr, toute la milice canadienne et toute la population du pays sont reconnaissantes envers Sa Majesté. Il avait dit à cette réunion que l'opinion de la Chambre des communes — je ne sais pas si c'est sur n'importe quelle autre question que les questions militaires — ne valait pas dix sous. Sur quoi le lieutenant-colonel Williams a dit que le colonel Gzowski n'était pas une autorité, ou s'il a dit la chose, il faudrait la prendre sans la critiquer. Le vaillant gentleman qui commande les forces militaires du pays sait que l'obéissance est le premier devoir d'un soldat ; il l'avait appris,

comme l'a dit l'honorable député d'Ottawa, par les remarques du vaillant ministre de la guerre dans le débat antérieur au sujet du colonel Ross. Il a dit que les questions politiques devaient être laissées de côté, et que les honorables membres de cette Chambre devraient se souvenir que le premier devoir d'un soldat, c'est l'obéissance. C'était là une grave rupture de discipline de la part du colonel Williams, qui avait défié cette haute autorité, l'aide de camp de la reine, et osait prendre la défense de la Chambre des communes.

Comme le major général est un vieux soldat qui ne connaît rien à la politique, il fit son devoir; il avait à voir à ce que l'opinion de l'aide de camp de la reine fût respectée, et il a fort à propos reprimandé le colonel Williams; il lui a dit que le colonel Gzowski avait exprimé une opinion à ce sujet, que cela devait lui suffire et qu'il ne devait pas y avoir de discussion politique au *mess*; que le fait seul que le colonel Gzowski avait exprimé une opinion devait suffire au colonel Williams.

Le colonel Williams a pris avantage de sa position de membre du parlement pour se plaindre au gouvernement. Il dit que le major général a dit que ce n'était là le devoir ni d'un membre du parlement ni d'un gentleman.

M. WILLIAMS: Non.

M. HAGGART: Peut-être que je donne une mauvaise interprétation à la chose; le secrétaire d'Etat sera mieux renseigné quant à la déclaration. Le général a dit qu'il est resté à Cobourg un jour ou deux après cela, et que si le colonel Williams se trouvait offensé, il pouvait faire ce qui se fait entre gentilshommes—il était là; qu'il pouvait comme officier marin avancé en grade, suivre la ligne de conduite indiquée par les règles et les règlements de l'armée, et s'il jugeait à propos de le faire, il avait les voies militaires pour faire parvenir sa plainte.

Le lieutenant colonel Williams n'a pas suivi cette ligne de conduite. Il n'est pas allé voir le major général pour lui donner les explications requises, mais il a adressé directement à Ottawa une plainte qui aurait dû passer par les mains du major général. Le major général se plaint avec raison d'une pareille conduite. Il dit que la chose est extraordinaire; que si, dans l'intimité des réunions sociales, un monsieur, parce qu'il lui arrive d'être membre du parlement, peut ensuite appeler l'attention sur ce qui s'est passé à la réunion, on va naturellement se demander si, dans une compagnie quelconque où se trouve un membre du parlement, on n'est pas exposé à voir faire de pareilles plaintes. Mais je vais vous donner les paroles mêmes du major général:

Conduite extraordinaire. Si dans l'intimité des réunions sociales un membre du Parlement est nanti de privilèges qui lui permettent de soumettre, par la suite, au gouvernement ce qui s'y est passé, les gens pourront-ils se réunir en société avec confiance tant qu'ils auront parmi eux un membre du Parlement?

Le brave général ajoute ensuite:

Très certainement que je n'assisterais pas à une réunion où serait présent un monsieur qui ferait usage de semblables privilèges.

Je pense qu'il est très dur pour un vieux gentleman—un vieux gentleman affable, je crois, dans sa vie privée,—vaillant soldat qui s'est distingué dans plusieurs engagements, qui a servi dans plusieurs parties de l'empire—de voir qu'on le trouve en faute, et pourquoi? Parce que dans un léger entretien, à un gouter, il a rebuté un lieutenant-colonel, qui se trouvait être membre du Parlement, parce que celui-ci différait d'opinion avec le colonel Gzowski, aide de camp de la reine. Il est dur pour un vieillard qui s'est ainsi distingué de se voir persécuter de façon à être obligé de demander son congé pour s'en aller de ce pays. Je dis maintenant qu'il n'y a pas eu un seul général, commandant la milice canadienne—en autant que j'ai pu m'en informer—qui a plus fait que le major général Luard pour discipliner la mi-

M. HAGGART.

lice. Au lieu de prendre les airs fanfarons et cassants dont parle l'honorable monsieur, il va droit à vous et vous parle en face, comme doit faire un soldat. Il parle aux soldats avec énergie et leur dit de faire ceci ou cela.

M. WRIGHT: Il faut que je rectifie ce que dit l'honorable monsieur. Je ne connais moi-même rien des circonstances. L'honorable monsieur n'a pas cité son autorité, mais il a lu un article où on accusait le major général de la chose.

M. HAGGART: J'ai lu des extraits du journal le *Mail*. Peut-être parle-t-il d'un ton auquel les officiers ne sont pas habitués. Peut-être ne comprend-il pas l'esprit des gens. Sommes-nous des Yankoes à qui il faudrait dire: Voulez-vous avoir la bonté et la condescendance de faire ceci ou cela, je vous aurez beaucoup d'obligation? Non; il est officier et soldat, et l'opinion générale dans les cercles militaires de tout le pays, c'est qu'il a rendu des services plus efficaces à la milice que n'importe lequel des officiers qui l'ont précédé.

La peine qu'il s'est donnée et le courage qu'il a déployé comme officier et comme soldat, en remplissant son devoir envers son gouvernement et sa reine, en parlant avec hardiesse, en blâmant ce qui était blâmable, en encourageant ceux qui étaient dignes d'encouragement, en censurant ceux dont la tenue était indigne d'un soldat, sont autant de causes qui perpétueront longtemps son souvenir dans le pays. Le peuple en saura toujours gré au soldat qui fait son devoir, qui voit à ce que les officiers et les soldats observent la discipline, et qui prend tous les moyens possibles pour rendre le service des milices efficace, afin qu'elles soient prêtes quand leurs services seront requis. Elles se souviendront de lui, et se souviendront qu'il a fait son devoir, pendant qu'elles oublieront les officiers qui l'ont précédé dans le commandement des forces et dont le principal devoir semblerait s'être borné à dire aux soldats qu'ils constituaient le plus joli régiment qu'ils avaient jamais passé en revue, et qu'ils n'avaient jamais vu de leur vie des troupes qui les excellaient. Dans tous les cas, c'est un devoir très difficile à remplir que celui de général commandant les milices canadiennes. Notre milice compte des officiers aussi habiles, aussi capables que ceux de n'importe quelle force militaire au monde.

Nous avons tous lu les discours prononcés par certain vaillant colonel qui commande un régiment que nous voyons à l'ouverture et à la prorogation des Chambres et dont nous sommes tous fiers. Et, nous nous groupons au dehors pour observer la tournure martiale des soldats qui défilent, marchant au son du tambour. Puis, vient un autre colonel; il a voyagé en Europe il y a quelques années et a eu occasion d'assister aux manœuvres des troupes des différentes nations militaires du continent. A son retour il a fait le compliment suivant à son régiment: Que les troupes européennes étaient tout à fait semblables aux siennes. Nous avons encore un autre vaillant colonel de cette ville qui commande un autre brave régiment. Celui-là a assez de loisir qu'il peut se consacrer à de hautes études stratégiques et à l'étude des campagnes du duc de Wellington. Enfin, nous avons un colonel célèbre,—aide de camp de Sa Majesté,—le colonel Gzowski. Ainsi, nous pouvons voir les difficultés qu'un simple soldat comme le général Luard a dû éprouver en venant prendre la direction d'un corps aussi savant que celui que nous avons dans notre pays. Qu'on me permette une comparaison entre l'efficacité du service de la milice du pays et l'efficacité du service de notre marine. Il y a quelques instants, j'ai vu le commandant Fortin à son siège. Voyons comment les marins ont appris que leur premier devoir est d'obéir à l'instant, quand ils reçoivent un ordre de leur supérieur. Dans une de ces petites excursions qui se font dans le bas du fleuve Saint-Laurent, le commandant Fortin, de la marine canadienne, était à bord du vaisseau. En descendant le fleuve, les marins avaient lancé une ligne à l'arrière du vaisseau dans le dessein de

prendre du poisson. Ils accrochèrent un marsouin; en tirant le poisson à bord, le commandant Fortin s'écria que c'était un requin.

Tous les marins pensaient que c'était un marsouin, mais le commandant avait dit que c'était un requin, et depuis ce temps, partout où se déploie le large drapeau de la marine canadienne, un marsouin s'appelle un requin. J'attire l'attention sur cet incident, afin de démontrer le mérite de l'obéissance. C'est de cette manière que le colonel Williams aurait dû considérer l'affaire au *luncheon*. Le colonel Williams assistait là, comme lieutenant-colonel du vaillant 46ième. Quoi qu'on ait pu dire, son premier devoir était l'obéissance.

Le colonel Gzowski pouvait avoir droit ou pouvait avoir tort; mais le colonel Williams n'aurait pas dû risquer une opinion sur le sujet. Cela est ce que j'aurais appelé la vraie discipline militaire.

Je n'ai rien de plus à dire sur ce sujet intéressant excepté ceci: Un vieux général vient de nous quitter; il a de bons états de service impérial. Les personnes qui le connaissent se rappelleront sa bienveillance. Nos corps de milice reconnaîtront que c'était un soldat et qu'il a fait son devoir; et quand tout ce fracas politique sera passé, notre milice gardera le souvenir de sa bienveillance, de ses qualités militaires, et surtout pour l'avoir pénétrée de l'idée que le premier devoir d'un soldat est d'obéir à son supérieur.

M. MACMASTER: M. l'Orateur, je regrette que cette question soit venue devant la Chambre. Il est évident que l'intention de l'honorable député de Durham-Est était, qu'après avoir atteint le but visé dans l'intérêt du service, l'affaire en restât là. Néanmoins, comme quelques honorables députés ont désiré amener la question devant cette Chambre, et comme de fait elle a été amenée, il nous incombe maintenant de la discuter dans un esprit modéré. On a beaucoup plaisanté et badiné sur ce sujet. Je ne m'oppose pas à cela, mais la question présente un côté sérieux, et bien qu'il soit toujours agréable d'entendre un discours de l'honorable député d'Ottawa (M. Wright), et que cette Chambre pense que lorsqu'il parle, cette occasion est l'événement de la saison, cependant, il peut exister d'autres considérations, sauf celle d'exprimer de la sympathie à l'honorable député de Durham-Est, sur lesquelles on peut convenablement faire des commentaires. Je regrette, qu'en cette circonstance, il ait osé invoquer un fantôme et ramasser les griefs imaginaires qu'il entreprenait contre un autre officier de la milice. Dans toute cette affaire, je ne veux rien dire qui paraîtrait vouloir dénigrer le vaillant major général. De fait, si le major général avait entendu les discours qui ont été prononcés dans cette Chambre, il pourrait vraiment dire: délivrez-moi de mes amis. Le passé du major général est suffisamment connu, pour permettre à la Chambre de considérer l'affaire qui l'occupe maintenant avec un esprit tout à fait impartial. Je regrette néanmoins que l'honorable député du comté d'Ottawa, en discutant ce sujet, y ait intercalé deux autres sujets entièrement étrangers, dont l'un a occupé l'attention de la Chambre il y a quelques jours, et pour lequel, avec beaucoup de libéralité, elle a entrepris de donner, à certaines conditions, une forte somme d'argent. J'en suis venu à la conclusion que l'honorable député s'était proposé de parler sur ce sujet et que, parce qu'il n'en avait pas eu l'occasion, ou pour quelque autre raison, il n'avait pas pris part au débat, il avait jugé convenable d'intercaler ses observations dans la présente discussion. L'autre était l'allusion qu'il a faite à l'intérêt qu'il porte à un vaillant officier de la milice qui, d'après lui, n'aurait pas été traité convenablement par cette Chambre. L'honorable monsieur a déclaré qu'il ne croyait pas qu'une occasion favorable de s'acquitter envers l'honorable député de Durham-Est se présenterait aussi tôt; il semblerait dès lors, que cet honorable député attendait patiemment une occasion quelconque d'attirer l'attention de la Chambre sur quelque fait qui, tout en amusant

les honorables députés de la Chambre, lui permettrait, en même temps, de régler le compte,—je crois que c'est l'expression dont il s'est servi—avec l'honorable député de Durham-Est.

M. WRIGHT: J'en demande pardon à l'honorable monsieur; je n'ai jamais employé telle expression. Ces paroles sont celles de l'honorable monsieur lui-même.

M. MACMASTER: Peut-être que l'honorable monsieur n'a pas fait usage d'une expression identique, mais au fond il a pris cette attitude-ci: que son ami, dans une discussion précédente, avait été compromis, et qu'il ne pensait pas qu'une occasion favorable se présenterait aussitôt de donner le *quid pro quo* à l'honorable député de Durham-Est.

Maintenant, M. l'Orateur, si l'on envisage la question à ce point de vue, on y découvre un désir de revanche qui n'est pas tout à fait dans les habitudes de l'honorable député du comté d'Ottawa. Je pense qu'en cette circonstance je puis lui appliquer le langage d'un poète dont il est sans doute un admirateur fervent—j'entends dire lord Byron:

*Sweet is revenge—especially to women,
Pillage to soldiers, prize-money to seamen.*

Bien que la revanche soit agréable, je ne pensais pas qu'elle offrit d'attrait à l'honorable député du comté d'Ottawa au point d'en faire sentir si cruellement l'aiguillon au vaillant colonel qui représente ici Durham-Est. Mais nous connaissons tous si bien les excellentes dispositions de l'honorable député d'Ottawa; il nous est toujours si agréable de l'entendre porter la parole devant cette Chambre avec l'habileté et le *humour* qui le distinguent, qu'il nous était facile de comprendre que ses observations recélaient de bons sentiments, et que l'honorable député de Durham-Est n'a pas de meilleur ami ou de plus grand admirateur que l'honorable député du comté d'Ottawa lui-même.

Maintenant, qu'y a-t-il dans tout ceci? L'honorable député d'York a dit avec raison que l'honorable député de Durham-Est était un brave officier, connaissant son devoir de militaire. Mais, quelle est l'origine de cette discussion? Nous voyons qu'un certain jour, la ville de Cobourg a été le théâtre d'un événement tragique. Je n'entreprendrai pas de décrire cet événement, vu que mon honorable ami qui occupe un siège en face de moi (M. Haggart) l'a décrit mieux que je ne saurais le faire. C'était une journée mémorable, le 20 septembre, anniversaire de la bataille de l'Alma. Il n'est pas surprenant que le major général se soit imaginé qu'il devait, ce jour-là, appliquer ses idées militaires avec plus de rigidité que dans les occasions ordinaires. D'un bout du pays à l'autre, la presse, qui repréente les sentiments et l'opinion publique,—opinion qui n'était pas basée seulement sur la revue faite à Cobourg ce jour-là, mais sur les revues faites à d'autres camps militaires,—la presse, dis-je, déclara que le major général avait, dans cette occasion, perdu son sang-froid et employé un langage qui pouvait certainement être qualifié de profane; qu'il jurait et ridiculisait les officiers, et enfin, s'était conduit de telle manière,—à tort ou à raison, d'après les règlements militaires,—qu'il avait détruit les bons effets produits par son talent de général. Puis, on voit que dans la salle du *mess*, il s'engagea un débat avec certains officiers, à propos des discours prononcés par les députés de la Chambre des communes sur des questions militaires. Je pense, pour ne pas dire plus, qu'il aurait pu s'abstenir d'aborder un tel sujet. Quoi qu'il en soit, dans cette discussion, il eut à lutter contre le colonel Williams, qui ressentit l'attaque dirigée contre les députés de la Chambre des communes. Je crois qu'il me sera permis de rapporter le témoignage d'un journal, le *Port Hope Guide*, qui disait à cette occasion:

Le colonel Williams a droit à des éloges pour l'attitude courageuse qu'il a prise.

La presse entière du pays fut unanime à approuver la conduite du colonel Williams en cette circonstance, qui dé-

fendit les députés de la Chambre des communes contre une attaque qu'on ne peut qualifier autrement que d'insulte gratuite. Je crois néanmoins que cette insulte ne doit pas occuper l'attention de cette Chambre plus longtemps. Je ne crois pas nécessaire d'assigner le major général Luard à la barre de cette Chambre, mais je soutiens que cette attaque était inconsiderée et n'aurait pas dû être faite.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. MACMASTER: J'ai terminé mes observations précédentes par cette question: Quelle était la cause de toute cette discussion? Qu'a fait l'honorable député de Durham-Est qui put justifier l'honorable député d'York d'amener cette affaire devant la Chambre? Eh bien! on dit que l'honorable député de Durham-Est avait attiré l'attention du gouvernement sur certains événements, d'une nature publique, ayant trait à la revue de nos milices volontaires dans la ville de Cobourg.

En même temps qu'il portait cette affaire à la connaissance du gouvernement, l'honorable député transmettait la copie d'un journal où l'on donnait des détails circonstanciés sur la mauvaise conduite qu'on alléguait avoir été tenue par le major général. Le colonel Williams ne lançait pas d'accusation directe, — il ne lui appartenait pas de porter des accusations directes contre un officier du service impérial. Il ne voulut pas prendre la responsabilité de ces accusations, mais il attira seulement l'attention du gouvernement et du gouverneur général sur certains faits concernant l'officier commandant les milices du pays, qui était de notoriété publique.

Voilà tout ce que fit l'honorable député. Immédiatement, le major général désigna l'honorable député de Durham-Est comme plaignant, comme accusateur, et lui demanda de formuler ses accusations. Le journal qui les contenait fut communiqué au secrétaire d'Etat, puis communiqué au major général accompagné de la lettre du colonel Williams.

Quelle fut la conduite du major général, après qu'il eût pris connaissance de ces accusations? Il ne fit pas face à la situation, il ne répondit pas à ce qui faisait le fond de la communication de l'honorable député de Durham-Est, allant à dire que personnellement il n'avait pas de griefs contre le major général, mais que sa conduite était propre à faire tort et démoraliser nos milices. Le major général par sa réponse s'efforça de faire voir une querelle personnelle, une difficulté individuelle, un différend entre lui et le colonel Williams. Il évitait le point principal; c'est-à-dire que le service militaire se démoralisait, et il ne voulut engager de débat que sur ce qu'il considérait être une querelle personnelle avec le colonel Williams. L'honorable député de Durham-Est répliqua en disant: Je suis étranger à l'affaire; je n'ai rien à faire avec cela personnellement; j'en parle en qualité de membre de la milice canadienne, et comme prenant intérêt aux affaires publiques du pays, et je fais voir au gouvernement que notre milice se désorganise par le manque de discipline, par les irritations, le manque de jugement et de tact de l'officier commandant en chef des forces militaires du pays. Voilà l'attitude prise par l'honorable député de Durham-Est. Il ne s'est pas querellé avec le major général, il n'existait aucune cause de querelle entre eux. Il n'y avait que deux causes capables d'amener une querelle: d'abord, si le major général avait lancé une accusation contre lui relativement à ses devoirs d'officier. Mais il n'en était rien, puisque quelques jours après, dans une lettre adressée au journal *The Globe*, de Toronto, parlant du colonel Williams, le major général disait:

J'espère qu'une différence d'opinion sur une question qui n'a pas besoin de trouver place dans cette lettre, ne sera pas de nature à faire cesser les sentiments d'amitié que j'entretiens envers cet officier de mérite de notre milice.

M. MACMASTER.

Ainsi, nous avons le témoignage du major général lui-même que le colonel Williams est "un officier de mérite de notre milice." Puis, il n'existait pas de querelle personnelle entre le député de Durham-Est et le major général quant à l'insulte lancée à la face de la Chambre des communes. Et pourquoi? Parce que au *mess* où cette différence d'opinion a originé, l'honorable député de Durham-Est avait ressenti, et justement ressenti, et avec une dignité convenable, l'insulte alors lancée à la Chambre des communes par le major général, qui estimait l'opinion de cette Chambre en matières militaires à la valeur de dix centins. Je pense, qu'en homme prudent, le major général n'aurait pas dû endosser cette observation.

Il est absent ce soir, et bien qu'il ne lui manque pas de défenseurs habiles dans cette enceinte, je ne veux pas commettre la moindre injustice envers cet officier, qui occupe une haute position au service de la mère-patrie; mais, je soutiens qu'un homme occupant la haute position de major général dans l'année impériale aurait dû s'abstenir de faire des commentaires sur les observations des honorables membres de cette Chambre et de les estimer à dix centins.

En répondant à l'exposé des faits du colonel Williams, le major général a soulevé deux ou trois points qui n'avaient rien au monde à faire avec les considérations d'intérêt public se rattachant à cette question. Une des choses insignifiantes qu'il a avancées, c'est que le colonel Williams était arrivé trop tard au *lunch*. Eh bien! Nous admettons tous que le colonel Williams en se rendant une minute et demie trop tard au *lunch*, a commis une offense très grave.

Mais le major général, dans sa réponse au colonel Williams, a laissé échapper une injure grave à l'adresse des membres de la Chambre des communes, et c'est une seconde injure. Les membres de cette Chambre ont-ils quelque souci de leur propre dignité? Ont-ils quelque respect pour eux-mêmes? Je soumetts les paroles du major général, et que les honorables membres les jugent eux-mêmes.

Le major général s'exprime comme suit:

Il me paraît que le lieutenant-colonel Williams a profité de ses privilèges de membre du parlement pour attirer l'attention sur un article le concernant en sa qualité d'officier de milice.

Or, il y a là une inexactitude commise, sans doute, par inadvertance. Ce que le colonel Williams a soumis au gouvernement n'est pas un article qui le concerne personnellement, mais une affaire que les journaux du pays ont traitée de manière à présenter sous un jour défavorable la conduite du major général. De sorte qu'en essayant de représenter le colonel Williams comme ayant voulu parler de lui-même, c'est déplacer complètement le débat entre ces deux messieurs.

M. O'BRIEN: Je demande l'application du règlement. Je voudrais connaître ce que lit présentement l'honorable député. Est-ce un document déjà soumis à la Chambre?

M. L'ORATEUR: L'honorable député ne devrait pas lire aucun document avant de l'avoir placé sur le bureau de la Chambre.

M. MACMASTER: Je serai très heureux de le placer sur le bureau de la Chambre. Le major général dit encore:

Que sa conduite [la conduite du colonel], qui semble être extraordinaire, soulève la question de savoir si, dans une réunion d'intimes, un membre du parlement est entouré de privilèges qui lui permettent ensuite de porter à la connaissance du gouvernement ce qui s'est dit dans cette réunion, il sera possible à des gentilshommes de se réunir avec confiance en cercle d'intimes, du moment qu'un membre du parlement sera présent.

Le major général fait une insinuation contre les membres du Parlement. Il aurait pu, selon sa propre opinion, être justifiable de se quereller avec l'honorable député de Durham-Est; mais il a fait plus. Il ne dit seulement pas que son expression ne s'applique pas aux membres du Parlement en général; mais il insinue expressément et ouvertement

que les membres du parlement ne peuvent plus être rencontrés avec confiance dans le commerce intime de la vie, à cause de leurs privilèges parlementaires. Je ne pense pas qu'aucun membre du parlement n'ait jamais réclamé un tel privilège. L'honorable député de Durham-Est, en attirant sur cet incident l'attention du gouvernement, ne réclame pas, non plus, ce privilège. Il ne s'est fait que l'écho du sentiment général, qui ne s'est pas seulement manifesté dans des journaux d'une couleur particulière, mais par la presse des deux grands partis politiques de ce pays. Cette opinion générale, c'est que le major général, malgré ses précieux services militaires—et je suis prêt à admettre que son dévouement dans l'accomplissement de ses devoirs a été mû par un sentiment d'équité—s'est conduit de façon à rendre ses efforts entièrement inefficaces pour les intérêts de la milice de notre pays. Nous trouvons, de plus, les paroles suivantes du major général :

Je demeurai à Cobourg jusqu'au jour suivant, et le colonel Williams aurait pu me rencontrer, s'il s'était cru offensé par moi ; j'aurais été content de lui donner une explication soit comme entre deux gentilshommes, ou soit comme entre deux officiers de grades différents, dont l'inférieur se serait trouvé blessé par son supérieur.

Quelle est la signification de ces paroles ? L'honorable député de Durham-Est, dont le dossier, comprenant une période de vingt années au service de la milice de ce pays, est à l'abri de toute critique ; cet honorable monsieur, qui est venu dans ce pays, non pas hier, mais qui a été élevé ici, qui a fait partie de la force volontaire, depuis des années, obtenant la position de colonel d'un bataillon, était-il tenu de connaître pourquoi le major général passait une journée de plus dans un hôtel de la ville de Cobourg ?

Le général a fait plus tard la déclaration qu'il se trouvait là. Dans quel but ? Était-ce pour donner une explication qu'un particulier peut donner à un autre particulier ? Ce serait par conséquent admettre qu'une explication devait être donnée. Ou bien, était-ce pour donner une explication d'un caractère plus grave, que l'on pourrait, si l'on voulait peser sur les mots, considérer comme une excuse qu'un militaire fait à un autre militaire, ou qu'un supérieur doit faire à son inférieur ? Est-ce là faire appel au "code anti-chrétien, qui veut ôter la vie pour un soufflet." J'espère que je ne serai pas mis dans l'obligation de conclure qu'un officier impérial, représentant tout ce qu'il y a de grand et d'illustre dans l'armée de la mère-patrie, se soit amusé, durant vingt-quatre heures, à flâner dans la ville de Cobourg, en attendant l'honorable député de Durham-Est, qui n'était pas averti de sa présence, et qui ne pouvait, par suite, lui faire parvenir un défi pour un combat meurtrier. Les membres de cette Chambre, sans doute, ne doivent se permettre aucun commentaire sur la suppression du ton belliqueux et sur la conduite inexplicquée du major général. Mais si c'est là le sens que l'on doit attribuer au document, je le demande à tout honorable membre de cette Chambre ; je le demande à mon honorable ami le député de Muskoka, qui est un militaire et qui, je n'en ai aucun doute, a fait lui-même plus d'une sortie, je lui demande si ce n'est pas une violation de la règle concernant la discipline de l'armée et de la marine, pour un officier, d'insinuer ou suggérer aucune chose poussant au duel.

La major général a-t-il dissipé le nuage qui enveloppe son séjour à Cobourg ? A-t-il, comme le font des gentilshommes et des officiers entre eux, exprimé son désir d'offrir la satisfaction du sang et de rencontrer l'honorable député de Durham Est dans un combat à mort ? Je suis certain que l'honorable monsieur, dont la vaillance s'est souvent manifestée dans cette Chambre, n'aurait pas fait défaut dans cette occasion. Mais, M. l'Orateur, qu'est-ce qu'ont à faire les honorables membres de cette Chambre avec cette question privée ? L'honorable député d'Ottawa (M. Wright), avec ce charme qui le caractérise toujours dans le débat, nous a fait voir le côté plaisant de cette discussion et nous a dit

beaucoup de vérités en riant. Comme son nom l'indique, il est toujours juste dans ses opinions.

Mais qu'est-ce qu'il y a d'engagé dans le côté sérieux de cette discussion ? L'honneur du parlement, que l'honorable député d'Ottawa (M. Wright), est aussi prêt à défendre que qui que ce soit. Il y a encore plus. Ce débat touche à l'honneur de notre milice, qui n'a pas hésité à se porter sur le front quand le devoir l'y a poussé. Quelle est l'histoire de ce pays en 1869, lorsque nous avons eu à faire face à une invasion étrangère ? Qui s'est trouvé le premier sur la frontière, prêt à donner ses services et sa vie pour la défense du pays ? J'en appelle à tout honorable membre, et je lui demande si le 13^e bataillon, d'Hamilton, et les "Queen's Own," de Toronto, n'ont pas devancé de vingt-quatre heures les forces régulières de l'empire, et n'ont pas été les premiers à en venir aux mains avec l'ennemi. D'un bout à l'autre du pays, sans distinction de nationalités ou de parti politique—quand il s'agit de la défense du pays, nous n'avons pas de préférence de parti,—la milice, instruite et dirigée par les hommes patriotiques qui ont entrepris de lui donner de l'efficacité, a toujours été prête à rendre au pays ce service qu'elle lui doit, et à se conduire d'une manière digne des traditions des armes britanniques.

Je ne crois pas que les officiers et soldats de cette force méritent, je ne dirai pas d'être insultés, mais raillés à la légère, et le major général eût pu apporter plus de modération dans ses remarques. Les règlements du service militaire exigent que les officiers, investis du commandement se conduisent avec civilité et respect envers les forces qu'ils dirigent, et il n'y a rien qui prescrive à un général commandant d'apostropher les officiers commandant les régiments, ou même les commandants de compagnies, en les "maudissant," ou les raillant. Cette conduite eût pu convenir sous l'ancien régime ; mais elle n'est pas autorisée par le régime actuel. Que nous disent les règlements :

La politesse parmi les militaires est indispensable à la discipline. Les officiers commandants ne doivent pas seulement connaître cette règle, mais ils doivent l'inculquer dans l'esprit de ceux qu'ils dirigent.

Je vous laisse le soin de juger si des épithètes de cette classe ont été employées—épithètes que je n'ai pas entendues moi-même, mais qui ont dû être exprimées, puisque l'on doit reconnaître comme vrai ce que tout le monde s'accorde à accepter comme tel—je vous laisse le soin de juger, dis-je, si un semblable langage, attribué au major général, est de nature à améliorer la discipline parmi nos miliciens.

Je ne veux aucunement déprécier les services honorables rendus à la guerre par le major général. Il a rendu, sans doute, de nobles services dans son pays avant de venir ici ; mais nous ne sommes pas ici pour apprécier ces services. Nous lui concédons tout cela ; mais ce que nous sommes appelés à juger, ce sont ses actes ; c'est de savoir s'ils sont de nature à faire tort à notre force militaire. C'est de cela, et rien de plus, dont il s'agit. Sur ce point, malheureusement, il y a accord d'opinion depuis Halifax jusqu'à Port-Moody. Le major général, par suite d'un défaut de tempérament, ne s'est pas conduit de façon à développer l'efficacité de nos forces militaires. Cela doit être admis. C'est ce point sur lequel l'honorable député de Durham-Est a voulu attirer l'attention de l'autorité compétente, et ce point que je signalerai moi-même. Je ne sais pas si le gouvernement canadien aurait dû faire une enquête. Je crois que le major général, commandant, est un officier de l'armée impériale. Notre gouvernement n'avait peut-être pas le pouvoir voulu ; mais qu'il ait fait une enquête ou non, mon honorable ami nous informe que le major général a quitté ce pays sans subir de procès et après avoir obtenu un congé. Je ne sais pas si nous avons, ou non, le droit de lui faire subir son procès ; mais ce que je conçois, c'est que le gouvernement canadien, lorsqu'il a vu que l'opinion générale parmi les volontaires était que son utilité avait pratiquement cessé,

peut lui faire des représentations à l'effet de l'amener à demander sa retraite.

Il n'y a rien de plus regrettable que le nuage qui reste à la place de celui qui se retire d'un emploi. L'honorable député de Durham-Est, en sa qualité de gentilhomme, n'a pas donné à ses démarches le caractère d'une persécution. Il a laissé dormir l'affaire ; ou plutôt, il a donné à l'opinion publique le temps de produire son effet sur l'esprit du commandant des forces, et le moment venu, le général Luard est parti, après avoir reçu la permission de se retirer pour ne plus revenir, je crois. Je suis certain que tout honorable député souhaite au major général du succès dans sa future carrière. Nous lui souhaitons d'être transporté sur ces théâtres où son tempérament ne sera pas irrité par les pécadilles de patriotes, qui donnent leurs services à leur pays natal, ou d'adoption, pour une bien faible rémunération ; de patriotes qui, malgré le dérangement causé, vont, tous les ans, pratiquer des exercices que plusieurs autres fuient ; de patriotes qui sont toujours prêts à servir leur pays, et nous désirons tous qu'il soit transféré dans une sphère qui lui est plus familière et pour laquelle il aura plus d'aptitudes. Nous lui souhaitons que cette sphère lui fournisse une carrière d'activité dans laquelle il recevra sans doute, et je l'espère du moins, toutes les distinctions qui sont l'apanage des galants officiers au service de Sa Majesté. Comme je l'ai dit, M. l'Orateur, il est regrettable que ce sujet ait soulevé cette discussion et je n'ai pas l'intention de la prolonger davantage. La question ayant été posée, il était nécessaire de la discuter un peu longuement. J'espère que je n'ai rien dit qui ait dépassé le besoin de ce débat, ou qui soit injurieux pour le major général ; mais lorsque la conduite de mon honorable ami de Durham-Est a été mise sur le plateau de la balance ; du moment qu'il a été représenté à cette Chambre que la dispute, qui attirait présentement son attention, n'avait pas pour objet la conduite du major général, mais les épreuves et tribulations de l'honorable député de Durham-Est, comme cela s'est dit ironiquement, les membres de cette Chambre doivent, sous ces circonstances, soumettre la question à une enquête, afin de la peser soigneusement et avec calme, et de voir où le blâme doit être décerné.

Je vois, d'un côté, un officier qui se retire du service, qui retourne dans la mère-patrie pour des raisons qu'il n'est pas nécessaire de discuter davantage, et de l'autre côté, l'honorable député de Durham-Est, qui est depuis vingt ans officier de milice, qui n'a pas seulement rendu des services aux jours de parade, mais un service actif, et dont le caractère comme militaire a été reconnu par le major général lui-même, qui n'a pris aucune part personnellement à ce débat, et qui mérite d'être vengé par les honorables membres de cette Chambre.

Lorsque cette satisfaction est venue, non au moyen de la persécution, non en faisant subir un procès au major général, qui est devenu temporairement son adversaire, qu'est-ce qu'a fait le général Williams ? Il a retiré sa lettre, mais non son accusation. En sa qualité de vrai gentilhomme, il a dit : Le but étant atteint, je ne désire harasser personne, et, par conséquent, je laisse l'affaire en repos. Si elle est rappelée aujourd'hui, ce n'est pas sa faute, et la cause est ailleurs. Je ne suis pas prêt à qualifier l'opportunité, ou non, de l'amener devant cette Chambre.

Je regrette seulement qu'elle y soit venue ; mais que les honorables députés le regrettent ou non, il doit paraître clair à tous que mon honorable ami de Durham-Est, soit au point de vue militaire, soit en sa qualité de membre de cette Chambre, n'a fait que partager sur ce sujet, l'opinion publique.

De plus, je crois que je n'ai qu'à faire appel aux honorables membres de cette Chambre, à ceux qui ont vécu dans la familiarité de mon honorable ami, en dedans comme en dehors de cette Chambre ; je n'ai qu'à m'adresser non-seulement à ceux qui savent qu'il a toujours joui de la confiance

M. MACMASTER

du grand parti politique dont il est un des membres, ainsi que des chefs de ce parti ; mais aussi à nos honorables amis de la gauche avec lesquels il a souvent eu occasion de venir en contact ; je m'adresse à tous pour avoir un témoignage unanime, un verdict commun, qu'il est impossible de concevoir aucune circonstance dans laquelle mon honorable ami de Durham-Est serait indigne de lui-même, ou indigne du nom de gentilhomme.

M. ROBERTSON (Hastings) : C'est mon intention de dire quelques mots seulement sur le sujet maintenant devant la Chambre, vu que je souffre d'une bronchite sévère, qui ne me rend pas seulement pénible l'usage de la parole, mais qui exige de moi un effort pour me faire entendre.

Au sujet de la question maintenant discutée, je dirai que le peuple canadien, maintenant que le major général Luard a quitté le pays, a le droit d'exiger que son successeur, quel qu'il soit, sache ce que le peuple, ici, et principalement les volontaires, attendent de lui. Le peuple canadien a le droit d'exiger un peu plus de courtoisie que n'en a eu pour lui cet officier. Lorsque les troupes impériales se retirèrent de ce pays, il y a plusieurs années, et que l'on nous eût laissés à nos propres ressources, on nous disait que nous avions une jeune génération de jeunes braves, pleins de loyauté et de vigueur, qui s'organiserait en une force volontaire, donnant la même protection que celle que nous avons reçue des troupes impériales. Cette décision avait été à peine prise par le gouvernement impérial ; l'ordre avait été à peine donné, que des centaines et des milliers, non-seulement de jeunes gens désireux de défendre leur pays, mais aussi d'hommes arrivés au milieu de l'âge, d'hommes qui avaient déjà vu le service, se montrèrent prêts à se réunir en corps pour constituer une force volontaire. Ces hommes ne composèrent pas seulement les compagnies, mais on trouva aussi parmi eux les officiers requis. Ces hommes composèrent les bataillons, les batteries, et nous avons aujourd'hui ce dont nous pouvons être fiers, non-seulement une des forces volontaires les plus efficaces, mais aussi l'un des plus excellents systèmes de volontariat, qui existent dans le monde.

Aussi, dans le district où je demeure, je me souviens très bien, quand il fut question d'organiser le 156^e bataillon d'infanterie légère d'Argyle, dont j'étais l'un des membres, et qui était commandé par le lieutenant-colonel Campbell, excellent officier et frère de notre ministre de la justice, avec quelle ardeur les hommes répondirent à l'appel et remplirent les rangs. Nous trouvâmes de bons hommes pour agir comme officiers ; nous eûmes plus d'hommes qu'il nous fallut pour remplir notre cadre, et ne pûmes, par conséquent, admettre dans le bataillon tous ceux qui désiraient en faire partie.

Je fus alors placé dans cette position très anormale d'être promu du grade d'enseigne à celui de sergent. Ce ne fut pas la négligence de mes devoirs qui en fut la cause. Ce fut parce qu'un monsieur désirait devenir le lieutenant de notre compagnie, et notre lieutenant me suggéra très complaisamment d'accepter le grade de sergent, tandis qu'il descendrait, lui-même, à celui d'enseigne. Je ne savais pas grand-chose alors en matières militaires, et j'acquiesçai à cette demande. Mais je ne fus pas longtemps avant de connaître qu'il y avait une grande différence entre un officier et un sous-officier, et si je n'avais pas salué mon enseigne en due forme, il est probable que j'eus été conduit au poste.

Nous avons dans le comté de Hastings deux excellents bataillons, le 49^e, qui fut commandé par le lieutenant-colonel Brown, lequel siégea dans cette Chambre durant plusieurs années. C'était un ancien officier, et qui possédait l'expérience voulue. Ce fut, je pourrais dire, par certains actes de valeur et d'héroïsme que mon honorable ami (M. Bowell) put réussir à gagner la distinction dont il jouit maintenant de commander ce bataillon comme lieutenant.

L'autre bataillon est le 156^e d'infanterie légère d'Argyle, qui est commandé par le colonel Lazier, un officier très

excellent et infatigable. Et je demanderai en passant à mon honorable ami, l'honorable ministre de la milice, de ne pas nous oublier, quand les estimations supplémentaires viendront, parce que nous avons grandement besoin d'une salle d'exercice dans notre comté.

Ce fut après avoir passé par les fatigants exercices d'escouade, sous un soleil brûlant; ce fut après avoir été instructeur moi-même et après avoir acquis autant que je le pus l'art militaire, que j'ai réussi à obtenir le grade de capitaine de ma compagnie. Subséquentement, je subis mon examen devant le bureau militaire à Kingston. J'obtins alors mes certificats de seconde et de première classes, et bien que je ne fasse plus partie de la force volontaire, je suis encore très fier de ces certificats.

Jusqu'à ce que le général Luard ait pris le commandement des forces en Canada, c'est un fait très significatif et bien connu que nous n'avons jamais entendu une seule parole de mécontentement, d'aucune sorte, et il n'y a jamais eu de plaintes. Les hommes étaient fiers de leur bataillon; ils s'efforçaient de devenir compétents en matière de manie- ment des armes, et voyaient venir avec plaisir les jours d'inspection. Ils espéraient, en cette occasion, pouvoir présenter une aussi bonne apparence que possible, vu le temps limité qu'ils avaient eu pour acquérir la connaissance militaire requise. Mais voilà qu'au lieu de recevoir un encouragement et des paroles bienveillantes de la part de l'officier inspecteur, ils se voient très souvent traités non-seulement sans générosité, mais durement, et même avec des insultes. Or, un officier commandant peut-être un strict observateur de la discipline; il peut même s'enorgueillir de se servir du martinet; il peut être impérieux, hautain et fier; mais il ne devrait pas oublier que ce pays est comparativement jeune; que nous sommes novices en matières militaires, et que nous nous attendons à être traités sinon comme des gentilhommes, du moins comme des hommes, et non comme des domestiques ou serfs. Qu'est-ce que sont les volontaires dans ce pays? Qui compose la force volontaire du Canada? Elle se compose de nous-mêmes, de nos fils, de nos frères, de nos neveux, et j'allais dire, comme dans l'opéra, "de nos sœurs, de nos cousines et de nos tantes," qui sont d'aussi bonnes patriotes et aussi loyales que nous le sommes nous-mêmes. Combien de fois vous voyez dans les rangs des fils d'officiers de bataillons? Les rangs sont remplis par des fils d'hommes de profession libérale, par des artisans, des mécaniciens et ouvriers, tous désireux de remplir leurs devoirs et d'acquiescer la distinction qu'ils peuvent atteindre par les chances de promotion.

Depuis que les *loyalistes de l'empire uni*, fidèles à leur allégeance et à leur drapeau ont réussi à s'établir dans les forêts vierges du Canada, après avoir perdu leurs biens par la confiscation et avoir été repoussés de la république voisine; depuis que ces *loyalistes*, après avoir enduré bien des épreuves, purent nous léguer comme héritage cette grande Confédération; jusqu'à 1812-14; 1837-38 et 1866, lorsque nos jeunes gens quittèrent leurs bureaux et leurs places d'affaires; lorsque plusieurs jeunes loyaux sujets établis dans les Etats-Unis abandonnèrent aussi leurs positions et leurs traitements pour s'enrôler sous notre drapeau et défendre notre pays; depuis ces époques jusqu'à l'heure présente, l'esprit de loyauté n'a jamais cessé de soulever les poitrines de tout Canadien et tous nos volontaires. Notre devoir est de faire tout notre possible pour encourager nos volontaires. Nous ne devrions pas mettre d'obstacles sur leur chemin, ni amortir leur enthousiasme, mais nous devrions faire en sorte qu'ils puissent être fiers d'eux-mêmes, de leur bataillon et de leur pays. Nous pouvons espérer que le temps viendra où il n'y aura plus de guerre sur cette terre; ce sera le temps où les désirs d'agrandissement territorial, l'acquisition de quelques acres de terre additionnels, une dispute au sujet de la navigation d'une certaine rivière, ou une menace, ou une insulte contre un sujet étranger, seront soumis à l'arbitrage de quelques grandes nations. Au lieu de vider notre

trésor, de laisser décimer notre population, et de faire des milliers de veuves et d'orphelins, le sabre se changera en serpette, et tout le surplus de notre population sera envoyé dans notre grand Nord-Ouest, où il y a des milliers d'acres de terre arable, attendant les cultivateurs et prêts à les recevoir, et à leur fournir un chez-eux. Mais jusqu'à ce que ce temps vienne, je suis convaincu que si notre pays requerrait les services de nos nobles volontaires, ils seraient prêts, au premier appel du clairon, à s'enrôler pour voler à la défense non-seulement de nos droits, mais aussi de nos foyers, en offrant, au besoin, leur vie. J'espère que l'officier qui sera envoyé ici pour remplacer le major général Luard, ne sera pas seulement à la hauteur des intérêts militaires du pays, mais aussi qu'il sympathisera avec nos volontaires.

M. COURSOL: Je n'aurais pas dit un seul mot en cette occasion, sans une expression échappée par l'auteur de cette motion. En parlant du député de Durham-Est, il nous a dit qu'il regrettait que le galant colonel eût agi comme une espèce de rapporteur, et qu'en agissant ainsi, sa conduite n'avait pas été ce qu'elle aurait dû être de la part d'un gentilhomme, ou d'un officier.

M. MULOCK: Je désire rectifier l'honorable député. Je ne me suis pas servi d'un tel langage. Je dis que la correspondance, que l'on m'a empêché de lire, nous a fait comprendre que l'honorable député de Durham-Est avait communiqué à la presse une certaine information qui avait été insérée dans le rapport; mais j'ai ajouté que je le croyais trop gentilhomme pour faire une telle chose.

M. COURSOL: Je suis très content d'entendre cette rectification. J'ai entendu le mot de rapporteur, et j'ai pensé qu'il était employé dans ce sens. Je regrette, M. l'Orateur, que le général Luard soit maintenant en route pour l'Angleterre. Je regrette qu'il ait laissé nos rivages avant cette discussion, et j'aurais été heureux de le voir présent, ce soir, dans la galerie. Il aurait entendu ses services les plus beaux éloges; il aurait entendu d'honorables messieurs mentionner son nom dans les termes les plus pompeux pour ses aptitudes militaires et sa bravoure sur les champs de bataille. Mais en sa qualité de brave, il aurait, sans doute, entendu sans se trouver offensé, les quelques sévères critiques faites sur sa conduite comme général commandant les volontaires du Canada.

Il y a un fait qui ne peut être nié, soit dans cette Chambre, soit en dehors, ni même par la presse, c'est que toute la force volontaire du Canada et presque toute la presse s'accordent à dire que le général Luard n'était pas l'homme qu'il nous fallait pour commander nos forces volontaires. Le général Luard, je le sais, est un gentilhomme de haute capacité militaire, qui s'est non moins distingué sur les champs de bataille que comme soldat en temps de paix, et je ne saurais diminuer en rien sa haute réputation sous ce rapport.

Le général Luard n'est pas le premier qui ait eu à remplir ici ces devoirs. D'autres généraux, également distingués, ont occupé la même position; mais jamais auparavant la force volontaire ne s'est plaint d'un tel langage et d'une telle conduite; jamais auparavant, les officiers commandants n'osèrent insulter la force volontaire, ou injurier ses officiers, qui sont des gentilshommes, leurs égaux sous tous les rapports. Le général Williams, le héros de Kars, fut pendant longtemps, chargé de la direction de la force, surtout lors d'un événement mémorable, l'affaire du Trent, et tout le monde n'eût qu'à louer sa conduite à l'égard des volontaires. Le général Windham fut aussi investi du commandement des volontaires. Le général Ross, sir Patrick McDougall, le général Sydney Smythe, et autres, eurent les mêmes devoirs à remplir, et aucune plainte ne fut faite. Ils étaient aussi de stricts observateurs de la discipline, et cependant ils surent se conserver l'estime de toute la force volontaire du pays. Et pourquoi le général Luard n'a-t-il pu se conserver cette estime? Parce que ses manières ne convenaient pas; parce

que, en plusieurs occasions, il s'est oublié; il a parlé aux volontaires comme s'il s'était adressé à des hommes forcés de remplir leur devoir pour recevoir leur pitance journalière d'un chélin. Il n'a pas assez compris qu'il y avait une distinction à faire entre des soldats citoyens et des soldats ordinaires, qui ont sollicité leur enrôlement pour la paye qu'ils avaient à recevoir. Une chose certaine, c'est que si le général Luard commandait la milice en Angleterre, les fiers enfants d'Albion ne souffriraient pas un tel langage un seul instant; ce général n'oserait pas parler en Angleterre comme il a parlé aux volontaires du Canada. J'espère que c'est la dernière fois que l'Angleterre nous envoie un officier traitant les volontaires comme il l'a fait.

Qu'est-ce qu'a fait le colonel Williams dans l'occasion dont il s'agit? Il se trouvait au dîner des officiers, présidé par le général Luard.

Ce dernier se servit d'expressions qui n'auraient pas dû être employées devant des subalternes. Si ces expressions eussent été employées devant des officiers de même rang, n'ayant pas leur uniforme, le général aurait eu à se rétracter. Quel besoin avait-il d'insulter des membres de la Chambre des communes; pourquoi le colonel Williams, parce qu'il a défendu l'honneur de cette Chambre, serait-il qualifié de rapporteur, quand le général, après tout, se trouvait lui-même, sous les ordres du gouvernement et du ministre de la milice. Le général n'a aucune raison pour se justifier; il n'avait pas le droit de se servir d'un tel langage, et en adoptant la ligne de conduite qu'il a tenue, le colonel Williams a agi convenablement. Si les plaintes eussent été portées devant un tribunal compétent, c'eût été peut-être mieux.

Nous nous souvenons tous de l'affaire de la "serviette." Les journaux ont publié la correspondance à ce sujet. Un officier de haut rang et très estimé fut traité comme s'il avait été un simple soldat dans les rangs. A cette occasion toute la presse du Canada a donné son support au major Mudge. Aucune satisfaction n'a été obtenue. Il n'existait pas de tribunal pour recevoir cette cause. Devait-on demander une réparation aux "gardes à cheval" en Angleterre? Non. Dans cette occasion le général traita les officiers comme il n'aurait pas dû le faire.

C'était, sans doute, un homme strict, et c'est ce qu'il doit être dans toutes les occasions; mais en même temps, il y a une manière convenable de parler. Le général est maintenant parti. Je lui souhaite du succès et j'espère que ses grands services, sa haute éducation militaire et sa bravoure non contestées lui assureront un champ d'action en rapport avec ces qualités. Qu'il devienne comme le général Gordon, un homme remarqué par son zèle, son urbanité, sa force et son courage; que le gouvernement impérial l'envoie, lui aussi, au Soudan, où il pourra parler, à Osman Digna et aux soldats de ce pays, comme bon lui semblera, et j'espère qu'il se couvrira de gloire; mais qu'il ne revienne jamais dans ce pays.

M. GUILLET: Représentant le comté dans lequel est situé Cobourg, où ce camp fut situé, et connaissant les faits tel que rapportés au camp, surtout, durant l'inspection, je roumettrai à la Chambre quelques observations. Je puis dire en commençant, vu ma connaissance des faits, que j'ai été très étonné, vraiment, de la manière dont ce sujet a été discuté par l'auteur de la motion, et tous ceux qui l'ont appuyé. Je suis convaincu que s'ils avaient connu les circonstances, ils auraient eu moins d'expressions ironiques et burlesques en discutant une question qui est sérieuse, et leur langage ne pourra avoir qu'un très mauvais effet moral sur la force volontaire.

L'opinion s'est répandue dans tout le pays que dans cette occasion, comme dans plusieurs autres, le langage dont s'est servi le major général était des plus offensants et méritait une sévère condamnation. Je n'étais pas présent à la parade; mais l'opinion parmi nos principaux citoyens, était que le général s'était servi du langage le plus répréhensible et

M. COURSOI

d'une nature telle qu'il ne manquerait pas de nuire sérieusement à la force volontaire.

Je crois qu'il ne convient pas aux honorables membres de la Chambre, lorsque la presse a divulgué au loin la nature des procédés en question, de traiter cette affaire avec mépris. C'est notre devoir de considérer sérieusement les choses qui intéressent la milice volontaire. On doit se souvenir que \$1,000,000 sont dépensés annuellement pour le maintien de la force, qui est d'une grande valeur pour le pays, qui représente notre esprit militaire, qui possède en elle, aujourd'hui, les éléments pour l'exécution de ses nobles devoirs, éléments dont la valeur se compare avec ceux qui ont précédemment composé notre force militaire au Canada. Il est injuste, d'après moi, lorsque le pays encourage si libéralement la milice, que nous jettions du ridicule sur ce corps en traitant des matières qui le concernent, au lieu d'en parler avec le sérieux qu'il mérito.

Le général Luard s'est montré, en cette occasion, très blessant à l'égard de la force. Mais il y a eu des raisons qui ont pu l'exciter. Il a probablement eu l'ambition d'un strict observateur de la discipline, d'un officier désirant que la milice fût sur le même pied que l'armée régulière, et il s'est peut-être placé au point de vue d'un officier qui commande des réguliers et non une milice volontaire. Je crois que la force volontaire représentant ce district dans cette occasion, n'était pas aussi efficace que dans d'autres occasions. C'était dans une saison de l'année qui permettait difficilement aux officiers de remplir les rangs de leurs compagnies. La récolte était en retard et il était très difficile de trouver des hommes. L'adjutant général, dans son rapport concernant ce camp, nous dit que les sept dixièmes des hommes étaient des recrues. Ils n'ont campé que durant onze jours; c'est seulement au bout de neuf jours qu'ils ont été inspectés, et sur ces neuf jours, il s'est trouvé un dimanche, et sur les huit jours restant, on a pu s'exercer que durant cinq jours. Une des journées fut consacrée à l'exercice du tir à la cible et une autre consacrée à la réception du marquis de Lorne et de la princesse Louise, tandis qu'il pleuvait à verse un autre jour. Il n'y a eu réellement que cinq jours consacrés aux manœuvres, et il est facile de comprendre, sous de telles circonstances, que ni les officiers ni les hommes ne pouvaient exécuter ces manœuvres aussi bien que le désirait l'officier commandant. Les officiers et soldats avaient, il est vrai, droit aux plus grands égards, au traitement le plus généreux. Au lieu de cela, nous trouvons qu'ils ont été insultés, traités avec morgue et dans un langage dont on ne se servirait même pas à l'égard d'un domestique, et dont, peut-être, ne se servirait pas le major général lui-même à l'égard de son laquais.

En faisant sortir les soldats des rangs, il leur parlaient comme s'ils s'étaient déshonorés. Dans un cas, pendant qu'un officier reprenait ses soldats, le général se tourna brusquement vers lui, et lui dit qu'il devrait montrer un meilleur exemple. Dans un autre cas, l'adjutant de l'un des bataillons s'était placé comme pivot, et les soldats prenant position sur ce pivot, le dépassèrent en entourant le cheval.

Le major général a demandé à l'adjutant ce qu'il faisait et lui a dit de s'en aller. Le cheval n'a pas répondu immédiatement aux coups d'éperons, et le major général a dit à l'adjutant, en jurant: "Si vous ne pouvez pas sortir de là avec votre cheval, descendez et marchez."

D'après un honorable membre, nous serions portés à croire que cet officier, en accompagnant son commandement de jurons, en jurant même jusqu'au point d'imiter l'exemple de l'armée de Flandre, eût fait là une chose de peu d'importance; mais les règlements militaires défendent aux officiers de jurer et d'employer un langage blessant lorsqu'ils s'adressent à leurs soldats. De semblables paroles même dans la bouche d'un major général, n'étaient pas justifiables, quand bien même cet officier aurait soutenu une lutte terrible contre une armée chinoise. Ce fait ne saurait

inspirer du respect à la milice canadienne, ni l'obliger de se soumettre à ses insultes.

L'opinion générale était que les volontaires avaient été traités, en cette circonstance, de la façon la plus inconvenante. Pour faire voir le sentiment manifesté en cette circonstance, je dirai qu'il est digne de remarque que, lorsque le surintendant du chemin de fer de Cobourg et de Peterborough a invité les officiers du camp à faire une excursion, organisée en l'honneur du major général, cette invitation n'a été acceptée que par douze ou quinze officiers, pendant qu'il y en avait 120 ou 130 au camp. Il n'est pas raisonnable, je crois, de prétendre, comme on l'a fait en cette circonstance, que l'honorable député de Durham-Est a réellement inspiré l'article qui a paru dans le *Times* de Port-Hope relativement au fait sur lequel la plainte est basée. Je sais personnellement que le correspondant du *Times* a assisté à tous les exercices du camp, cherchant à recueillir les nouvelles qui pouvaient intéresser les lecteurs de ce journal. Comme tout le monde savait que le général se servait, à la pension, d'un langage blessant envers le colonel Williams et une autre personne qui était là, on ne peut pas prétendre un seul instant que cette information a été donnée par l'honorable député de Durham-Est, au contraire, il n'est que raisonnable de prétendre que le journal a reçu cette information des sources où l'on puise ordinairement les nouvelles. Je sais qu'un autre membre de la Chambre des communes était aussi présent, et, partant, je crois qu'il ne convenait pas, pour le major général, de se servir de ce langage, vu qu'il savait qu'il était en présence des membres de la Chambre des communes, qui, de fait, représentaient le parti politique qui appuyait le gouvernement dont il dépendait et qui jouissaient de la confiance de la Chambre des communes. Dans ces circonstances, je crois qu'il était du devoir du colonel Williams d'attirer l'attention sur ce fait, afin qu'un tel acte fut réprimandé et qu'il ne se répâtât plus.

J'ai fait ces observations pour rendre justice au colonel Williams, et, si possible, pour faire connaître à la Chambre les faits tels qu'ils sont. Nous avons eu jusqu'ici, pour commander nos volontaires, des officiers distingués de l'armée anglaise, et l'on ne s'est plaint nulle part de leur conduite; de sorte que, si nous consultons notre expérience personnelle, la manière d'agir du major général Luard semble être tout à fait exceptionnelle.

M. MASSUE : M. l'Orateur, je ne puis laisser passer cet incident sans faire quelques observations. En 1865 nos volontaires furent spontanément appelés à la frontière pour défendre le pays menacé d'invasion. Si nous avions en alors pour commander nos forces militaires un officier de la trempe du général Luard, qui aurait fait des reproches comme ceux qui ont été faits aux volontaires dernièrement, je crois que ces volontaires, — qui ont bien fait leur devoir dans le temps, — auraient été tellement dégoûtés de ces procédés qu'ils auraient résigné en masse, et je crois qu'ils auraient eu raison.

M. LANDRY : M. l'Orateur, formant partie de la milice volontaire en ce pays, je ne crois pas devoir laisser passer cette occasion sans dire quelques mots sur la motion qui est maintenant entre vos mains. Nous avons eu, en différentes occasions, des rapports officiels avec le major-général Luard.

Some hon. MEMBERS. Louder! louder!

M. LANDRY : Je crois que ceux qui me demandent de parler plus fort ne comprennent pas un mot français.

Nous avons eu, dis-je, en plusieurs occasions des rapports officiels avec le major-général Luard dont on discute aujourd'hui la conduite. Il est venu deux fois passer nos bataillons en revue au camp de Lévis, et j'édois dire que dans ces deux occasions nous, les volontaires du district de Québec, n'avons eu qu'à nous féliciter des rapports échangés avec le général. Dans ces circonstances, je crois que je suis dans une position

aussi bonne que tout autre pour parler pertinemment sur la question.

Je n'ai contre le général aucun sentiment d'animosité personnelle; je n'ai aucune injure à venger, et, par conséquent, l'opinion que je puis formuler est exempte de tout esprit de parti et de toute considération hostile. Or, devant l'attitude énergique prise par différents députés dans cette Chambre, par la presse en général et par tous ceux qui s'occupent un peu de milice, je puis le dire, je crois que le gouvernement a bien fait d'adopter la ligne de conduite qui a été suivie, et qui a amené le départ du major-général.

On peut considérer dans un militaire deux hommes: le soldat proprement dit, et l'homme ayant des rapports avec les autorités militaires et avec la force militaire du pays. Si nous considérons dans le général Luard le soldat proprement dit, je crois que nous n'avons rien à lui reprocher; mais si nous le considérons dans ses rapports avec les officiers de la force volontaire, dans ses rapports avec les volontaires mêmes du pays, je crois que nous avons raison de lui reprocher plusieurs manquements graves. La manière dont il s'est comporté vis-à-vis les volontaires, et surtout ici, à Ottawa, il y a quelques années, lors d'un concours de tir, indique que cet homme n'était pas du tout au fait des besoins de la milice de notre pays, et qu'il n'a jamais, du commencement jusqu'à la fin, compris un seul mot aux exigences du service. Il était ici en relations assez suivies avec un corps d'hommes que, comme leur nom l'indique, la bonne volonté seule appelle sous les armes. Notre système de milice n'est pas celui des autres pays, et ici, dans les tentes et sous les armes, nous n'avons que ceux que la bonne volonté y appelle et y réunit. Le général aurait dû compter avec cet élément, et aurait dû se conduire en conséquence. C'est là où il a manqué complètement de tact et amoncelé l'orage qui fond aujourd'hui sur sa tête. Il n'a pas compris le système militaire de notre pays, et c'est pour ne l'avoir pas compris qu'il mérite aujourd'hui la réprobation générale.

Je crois qu'il n'est que justice pour moi et pour tous ceux qui s'intéressent à l'avancement de la milice dans notre pays, d'associer ma voix aux plaintes déjà formulées, et d'approuver l'action du gouvernement. Cette discussion à propos de la conduite du général aura, j'espère, un bon effet. Si elle ne cicatrise pas les blessures qu'il a laissées derrière lui, son départ aura du moins l'effet d'instruire celui qui lui succédera, et j'ose croire qu'à l'avenir nous n'aurons plus l'occasion de formuler les plaintes que l'on a entendu répéter aujourd'hui, car son successeur aura avec la capacité qu'on lui attribue l'expérience d'un passé que pourra lui enseigner l'homme qui vient de quitter notre pays.

M. O'BRIEN : J'ai écouté cette discussion avec beaucoup d'attention, et nous nous sommes un peu amusés en entendant les remarques faites par quelques honorables membres. Je crois, néanmoins, que pendant que nous nous livrions à ces amusements, il se passait des choses qui n'étaient pas conformes au sentiment de dignité et d'honneur qui devrait animer les honorables membres de cette Chambre. L'honorable monsieur qui a proposé cette motion a commencé son discours en essayant de lire une correspondance, ce qui était contraire aux règles du débat; mais, si je ne me trompe, un membre qui a parlé de ce côté-ci de la Chambre a lu, sans interruption, la lettre même que l'on a empêché de lire à l'honorable député d'York (M. Mallock). Je me rétracterai si je me trompe, mais je crois que je dis la vérité. Toute cette question a été traitée comme s'il y avait eu quelque preuve sur laquelle on pût baser une attaque contre le major général.

Or, M. l'Orateur, je prétends que l'on n'a rien dit contre cet officier qui pût être admis comme une preuve devant une cour de justice ou une cour d'enquête quelconque. Toute l'attaque est basée sur des correspondances et des articles de journaux. Et il n'y a pas un membre de cette

Chambre qui ne sache pas, personnellement, quelle importance il faut généralement attacher aux articles de ce genre que publient les journaux.

Je ne connais pas du tout le *Times* de Port-Hope qui, le premier, semble avoir mis ces rapports en circulation; mais lorsque l'honorable député du comté d'Ottawa (M. Wright), dans un discours que nous avons tous admiré, pour la manière spirituelle et habile avec laquelle il s'est lancé dans toutes sortes de sujets qui ne se rapportaient pas à la question, qui ne s'y rapportaient pas plus que la question de la guerre d'Égypte; lorsque l'honorable député du comté d'Ottawa, dis-je, a parlé d'accusations, ces accusations, s'il y en avait, étaient basées sur un extrait dont il nous a donné lecture et qui était emprunté au journal le *Mail*. Or, le parti conservateur doit accepter le *Mail* comme son organe; mais tout ce que je veux dire, c'est que, si la personne qui a écrit cet article dans le *Mail* au sujet du général Luard, article qui n'était que la répétition de ce qui a été publié dans un autre journal et qui n'était basé sur aucune preuve quelconque; tout ce que je veux dire, c'est que, si la personne qui a écrit cet article n'avait pas plus de respect pour la vérité, pour ne rien dire de la générosité ni de la justice, que le même journal en montre dans les remarques qu'il fait relativement aux honorables membres de la Chambre qui sont ses adversaires en politique, alors je prétends que l'on doit ajouter très peu de foi à ses rapports. Cet énoncé ne repose sur aucune preuve quelconque, et l'on doit considérer pour ce qu'ils valent les racontars des journaux.

On n'a rien dit pour justifier l'accusation portée contre le major général; il n'y aurait, pour la justifier, que l'énoncé répété par l'honorable député de Durham-Est. Toute cette affaire n'est qu'une simple invention, une simple rumeur publique qui, j'ose le dire, n'est pas conforme aux faits.

Une chose qui, je crois, doit paraître évidente aux yeux des honorables membres de cette Chambre, c'est que l'on n'aurait pas dû se permettre de discuter cette question avant que les documents ne nous fussent présentés. On nous a fait des commentaires sur une preuve incomplète et sur des citations décousues d'articles de journaux, commentaires semblables à ceux que l'honorable député de Glengarry (M. Macmaster) nous a faits, et l'on a permis à cet honorable membre de lire, son exposé en main, des extraits de journaux que cette Chambre n'a pas vus et dont elle n'est pas capable de juger.

Quelques honorables membres ont affirmé que le sentiment général, parmi les officiers militaires du Canada, était hostile au général Luard. En ma double qualité d'officier de milice et de membre de cette Chambre, je nie cette affirmation. Je ne dis rien de ce qui est arrivé à Cobourg. Je n'y étais pas et il m'est impossible de me renseigner sur ce qui a eu lieu, et je ne regarderai certainement pas comme un fait ce qui n'est qu'une simple matière d'opinion ou ce que lit un membre de cette Chambre. Mais je dis qu'il y avait à des hommes dont la parole vaut certainement mieux que les énoncés de ceux qui parlent simplement d'après des ouï-dit, et ces hommes déclarent que les rapports publiés dans ce journal étaient exagérés et dénaturés d'une façon grossière.

Nous avons entendu d'honorables membres parler d'insultes faites à cette Chambre. S'il y a eu des insultes, elles n'ont pas été faites par le général Luard, mais par un autre homme. Il n'y a aucune preuve quelconque qui démontre que le général Luard ait manqué de respect envers quelque membre de cette Chambre.

L'honorable député de Glengarry a pris la peine de nous faire remarquer toute la convenance de la conduite de l'honorable député de Durham-Est. Je ne veux pas faire de réflexion sur la conduite de l'honorable député de Durham-Est; je serais le dernier membre de cette Chambre à le faire; mais j'aimerais demander s'il est juste qu'un homme reste sous le coup d'une inculpation de la nature de celle sous le coup de laquelle se trouve le général Luard depuis

M. O'HELEN

le mois de septembre dernier, sans qu'il puisse savoir du gouvernement, dans un délai raisonnable, si l'on doit s'occuper ou non des accusations portées contre lui. Je suis étonné que l'honorable ministre de la milice n'ait pas encore dit un mot au sujet de cette question. Je suis surpris que cet honorable ministre, à qui nous devrions pouvoir soumettre toutes questions de ce genre avec la parfaite confiance que, dans toutes circonstances, il maintiendra l'honneur, la discipline et la dignité de la milice; je suis surpris, dis-je, qu'il n'ait pas prononcé un seul mot sur ce sujet. Je dis que nous avions le droit de croire qu'il se lèverait lorsque les membres, les uns après les autres, se levaient pour diffamer le caractère d'un homme qui occupe, sous sa dépendance, une position élevée. Il aurait dû, je crois, mettre fin à cette discussion; en tout cas, il aurait dû dire qu'il ne permettrait pas à des membres de cette Chambre de diffamer, sur une simple preuve de commune renommée, le caractère d'un homme qui occupe une position aussi élevée que celle du général Luard.

J'ai assisté à deux camps auxquels était présent le général Luard; et, dans ces deux circonstances, il n'y avait rien, dans sa conduite, qui ne lui attirât les sympathies de tous les officiers et de tous les volontaires qu'il y avait là.

Il a fait sa revue avec soin et avec sévérité, mais il n'a pas dit un seul mot qui pût prêter à la critique.

Je dirai plus. Quand le général Luard a pris le commandement de la milice, la discipline était dans un triste état. On avait fait tant de compliments à notre milice qu'il était difficile qu'on se hasardât à la critiquer; mais lorsque le général Luard est arrivé dans ce pays, il a fait connaître les abus qui existaient, et de cette façon il a fait beaucoup de bien à notre milice. Bien que nous soyons fiers de nos bataillons et volontaires, nous ne devons pas fermer les yeux sur leurs défauts.

Un orateur a dit que le major général ne comprenait pas l'esprit du peuple de ce pays. J'ai déjà entendu faire la même observation, et je crois qu'elle signifie ceci: c'est que, lorsqu'un homme ne comprend pas l'esprit du pays, c'est qu'il a blâmé ce qu'il avait de bonnes raisons de blâmer. J'allais dire que lorsque le général Luard est venu dans ce pays, il avait trouvé la discipline de la milice dans un très mauvais état, et je suis convaincu que tout officier le suit et l'admettra. Mais il était venu pour remédier aux abus qu'il trouverait, et le résultat est qu'aujourd'hui, en ce qui concerne la discipline, la milice est dans un bien meilleur état qu'autrefois, avant qu'il en prit le commandement. Je ne dis pas que le général Luard soit exempt de défauts et qu'il n'ait pas parfois employé des expressions blessantes; je ne sais pas s'il l'a fait, car je ne l'ai jamais entendu se servir de semblables expressions; mais pour faire connaître la façon dont il a été traité, même par des officiers de la milice dont il avait le commandement, je vais lire un extrait d'une lettre qui, j'espère, a déjà attiré l'attention de l'honorable ministre de la milice. A London, un officier, le colonel Cole, a été réprimandé par le général Luard à cause de l'état de son régiment, et qu'a-t-il fait? Au lieu d'adopter la ligne de conduite suivie par l'honorable député de Durham-Est et de porter l'affaire à la connaissance des autorités, il a pris le moyen que l'on aime à prendre dans ce pays: il a écrit une lettre dans un journal. Et qu'a-t-il dit? D'après cette lettre, les honorables membres pourront juger à quel genre d'attaques le général Luard est exposé; ils pourront aussi juger jusqu'à quel point l'on peut maintenir la milice, si l'on tolère un tel état de choses. Cet officier, dans sa lettre, blâme le colonel Jackson, sous-adjutant général du district. Il ne pouvait pas blâmer les actes du major général, car il ne l'avait jamais vu. Voici ce qu'il disait:

M. Luard demande que l'on m'enlève le commandement de mon régiment. En réponse à cela, je pourrais dire que la recommandation de Luard ne m'occupe que très peu. Je ne comprends pas pourquoi cet homme s'occupe ainsi de moi et de mon régiment; car je ne lui ai jamais donné raison de le faire; en outre, je ne lui ai jamais parlé. En

terminant, je dirai que, d'après moi, il n'est pas nécessaire d'importer des manières qui se vantent d'être militaires.

Ce sont là les attaques que l'on porte dans les journaux contre le général Luard. Même en supposant qu'il n'y eût rien dans la conduite de cet officier qui justifiait sa destitution, que devons-nous penser d'un régiment dont le commandant écrit dans des termes semblables à son supérieur ? Cela donne justement une idée de la façon dont le général Luard a été traité par une partie de la presse de ce pays. Je nie formellement, comme question de fait, que d'après le sentiment général, la manière dont il s'est conduit envers la milice n'ait pas été ce qu'elle aurait dû être. Au contraire, je dis qu'il y avait beaucoup de blâme et que l'opinion publique admet que la plupart des commentaires du général étaient justifiables et sa sévérité méritée.

Je manquerais tout à fait à mon devoir envers cette Chambre et la milice, si je laissais passer inaperçues les remarques faites relativement au général Luard. D'après ce que je connais et ce que j'ai entendu personnellement, je nie que l'on ait raison de critiquer sa conduite. Je crois que les preuves sur lesquelles on se base pour porter ces accusations sont tout à fait exagérées, et je le demande à cette Chambre : Est-il conforme à l'idée que l'on se fait de la justice qu'un homme reste pendant si longtemps dans ce pays sous le coup d'une telle accusation et qu'on ne donne aucune occasion de se justifier ? Je le demande : Est-il juste que des membres se lèvent les uns après les autres pour faire sur le compte de cet officier des remarques qu'ils savent ne pas avoir raison de faire ?

L'honorable député de Glengarry a dit que le major général, en demandant que l'on précisât les accusations, a commis une erreur. Le général pouvait-il agir autrement ? Devait-il demander au gouvernement de faire une enquête sur une allégation aussi vague ? On a porté cette accusation ; jusqu'au mois de janvier on ne lui a donné aucune occasion de se défendre, et puis au moment même où il quitte ce pays, on lui dit que l'accusation est retirée.

J'espère que l'honorable ministre de la milice donnera à cette Chambre des explications satisfaisantes. Je le prie d'expliquer à cette Chambre comment il se fait que l'on ait laissé dans une position aussi humiliante le commandant de la milice de ce pays. Autant que l'on peut en juger, d'après les apparences, il semble que l'on ait agi sévèrement en ne permettant pas à cet homme de se défendre ; il me semble qu'il n'est pas juste qu'on l'attaque dans les journaux, lorsqu'il est dans l'impossibilité de se défendre ; il me semble qu'il n'est pas juste que des membres se lèvent pour répéter ces accusations lorsque cet homme a quitté le pays.

J'en appelle à l'esprit de justice—je ne dirai pas de générosité—des honorables membres : Est-ce ainsi que ceux qui représentent le peuple et appuient le gouvernement doivent traiter, dans ce pays, un officier impérial ou tout autre officier ou tout autre homme ?

J'espère que la Chambre sera d'opinion qu'elle a traité sévèrement le général Luard. J'espère qu'elle conviendra avec moi que, vu la position qu'il occupait, il n'était pas raisonnable que l'on portât cette accusation contre lui, et je suis très heureux qu'il m'ait été donné de le défendre et de le justifier, comme il le mérite de l'être d'après moi.

M. WILLIAMS : Je partage entièrement l'opinion de l'honorable préopinant, c'est-à-dire qu'il aurait été beaucoup plus satisfaisant si les documents qui se rapportent à cette affaire avaient été présentés avant que la question fût discutée aussi longuement. Si ces documents avaient été présentés, l'honorable membre aurait vu que les faits sur lesquels il a basé son raisonnement n'étaient pas fondés. L'honorable membre voudrait faire croire à la Chambre qu'il n'a été échangé aucune correspondance depuis le jour où le général Luard a adressé une lettre au secrétaire d'Etat, lettre dans laquelle il demandait que l'on précisât certaines accusations. Tel n'est pas le cas. J'ai toujours été prêt à me

présenter devant une cour d'enquête, et j'ai dit que j'étais disposé à le faire dans ma dernière lettre, datée du 6 décembre.

Quant aux preuves sur lesquelles sont basées les accusations, lesquelles, d'après l'honorable membre, n'ont jamais été produites, je dirai que j'ai pris la peine, avant de porter ces accusations, d'obtenir des renseignements auxquels je pourrais ajouter foi. J'ai encouru quelques dépenses pour recueillir ces preuves, que j'ai trouvées beaucoup plus fortes que je ne les croyais. Ni les observations inconvenantes de l'honorable député d'York-Nord, ni la tirade spirituelle de l'honorable député d'Ottawa, ni les plaisanteries de l'honorable député de Lanark, ne m'amèneront à discuter cette question au point de vue personnel. Je sens que, dans la position que j'occupe, je ne suis pas en état de le faire, mais, dans les circonstances, je crois qu'il est de mon devoir de faire connaître brièvement la ligne de conduite que j'ai suivie, et qui est celle-ci : Vu le départ prématuré du général Luard pour l'Angleterre, j'ai consenti à retirer la plainte que j'avais portée contre lui, et je vois qu'il ne conviendrait pas que je discutasse maintenant les mérites de la question.

Je regrette de voir que quelques-uns des documents soient tombés entre les mains de l'honorable membre ; je regrette que mon honorable ami, le député d'York-Nord, qui—j'espérais qu'il le ferait—aurait dû aborder la discussion de cette question avec calme et d'une manière judicieuse, ait préféré parler en avocat ; je regrette qu'il se soit arrêté au résumé que le général Luard lui a mis entre les mains, résumé qui n'est qu'une copie des lettres du général, lesquelles—il me fait peine de le dire—sont de son propre manuscrit. J'ai eu le soin de ne pas envoyer ma correspondance à la Chambre, car je me croyais tenu d'en agir ainsi, sachant que lorsqu'elle serait soumise, les honorables membres et le public pourraient juger la question au mérite, sachant aussi qu'en ce qui me concerne, ma ligne de conduite serait parfaitement approuvée. L'honorable député de Muskoka semble croire que j'aurais dû envoyer ma plainte à l'honorable ministre de la milice. En ce qui me concerne, je n'avais aucun grief personnel, aucune antipathie personnelle, mais mes électeurs avaient un droit à exercer ; s'ils croyaient que le public était lésé dans ses intérêts, ils avaient le droit de me le dire et il était de mon devoir de faire part de leur désir au gouvernement. Dans les circonstances, j'ai envoyé une lettre au secrétaire d'Etat pour demander une enquête. J'ai adopté cette ligne de conduite, pensant que le major général n'était pas un officier du gouvernement et qu'il ne dépendait pas du ministre de la milice. Je considérais qu'en saisissant le secrétaire d'Etat de cette affaire, je suivais une ligne de conduite rationnelle. Je lui demandais de faire l'enquête qu'il jugerait à propos de faire, et lui donnais l'assurance que mon plus grand désir et mon intention étaient d'appuyer ce que je disais.

Je ne traiterai pas cette question plus longuement ; j'attendrai que la correspondance soit produite, et l'on constatera alors que l'attitude que j'ai prise est parfaitement justifiable.

M. CARON : M. l'Orateur, avant que la motion que vous avez entre vos mains ne soit soumise à la Chambre, on me permettra de dire quelques mots au sujet de la question que la Chambre discute depuis quelque temps. Même avant que mon honorable ami le député de Muskoka (M. O'Brien) se levât pour dire qu'il désirait ardemment entendre un mot d'explication de la part du ministre de la milice, j'avais l'intention de parler avant la fin de la discussion. Je crois, avec l'honorable membre, que le débat qui a eu lieu aujourd'hui aurait pu être ajourné jusqu'à ce que les documents fussent déposés sur le bureau de la Chambre, mais il m'est impossible de regretter la discussion qui a eu lieu aujourd'hui.

Je considère que la milice canadienne a recruté aujourd'hui des recrues dont les services seront très précieux. Mon honorable ami le député d'Ottawa (M. Wright), le roi

hospitalier de la Gatineau, qui ne s'intéresse pas souvent aux débats qui concernent la milice du Canada, a cru à propos aujourd'hui de jouer un nouveau rôle et d'attirer l'attention de la Chambre, comme il sait toujours le faire, en prononçant un de ces discours si spirituels, et je puis le dire, si pleins d'allusions historiques, discours que les membres de cette honorable Chambre aiment toujours à entendre.

D'autres membres ont aussi pris part au débat, et d'après la discussion qui a eu lieu, je pense que la milice du Canada peut être convaincue que, parmi les honorables membres de cette Chambre, elle est appréciée comme elle mérite de l'être.

A ma grande surprise, mon honorable ami le député de Muskoka a discuté cette question comme il ne discute pas généralement les questions qui sont présentées à cette honorable Chambre.

Il m'a surpris un peu, M. l'Orateur, lorsqu'il a dit qu'il était en Angleterre quand tous les faits qui se rapportent à cette affaire se sont passés à Cobourg. Et malgré cela, l'honorable membre dit qu'il n'est pas disposé à croire ce que disent les honorables membres qui étaient présents en cette circonstance et qui ont fait connaître à la Chambre ce qui a eu lieu à leur connaissance personnelle.

M. MACKENZIE : Il a dit que des personnes, qui étaient présentes lui avaient donné des renseignements qui contredisaient les autres.

M. CARON : Cela peut être, mais j'ai des renseignements venant d'honorables membres de cette Chambre qui étaient aussi présents et qui ont fait leurs déclarations à la Chambre. Je considère que ces déclarations, venant d'honorables membres présents, sont plus dignes de foi que les renseignements qui nous ont été transmis par trois ou quatre personnes qui les tenaient d'une autre.

On doit beaucoup regretter les faits qui ont donné lieu à cette longue discussion. Je regrette beaucoup, en effet, que les faits qui se sont passés à Cobourg aient eu lieu; mais je pense que tous les volontaires du Canada qui connaissent l'honorable député de Durham-Est, qui, pendant de si longues années, a consacré tant de temps et tant d'énergie à maintenir le bataillon qu'il commande aujourd'hui dans un état d'efficacité, diront que, si l'honorable monsieur a jugé à propos de faire une plainte au gouvernement, il a dû agir ainsi parce qu'il croyait qu'il travaillait dans l'intérêt de la milice du Canada; ils diront qu'il a agi, comme il l'a toujours fait dans de semblables circonstances, comme un membre de cette Chambre qui cherchait à maintenir ce qu'il croyait être la dignité de ses collègues qui n'étaient pas présents.

Mon honorable ami le député de Muskoka m'a accusé de ne pas avoir arrêté cette discussion. Évidemment, l'honorable membre ne sait pas que l'accusation n'a pas été portée à mon ministère ni à moi en ma qualité de ministre de la milice. L'accusation a été faite par l'honorable député de Durham-Est en sa qualité de membre de la Chambre des communes, et, ainsi, ce n'est pas une affaire dont je puis être saisi avec raison comme chef du ministère de la milice. En portant son accusation, il a eu raison d'en saisir le secrétaire d'État. Et je me permettrai de dire, M. l'Orateur, que si la question n'a pas été réglée immédiatement, mon honorable ami le député de Muskoka oublie qu'une longue correspondance a été échangée entre le général Luard et l'honorable député de Durham-Est, et que cet échange de correspondance s'est continué presque jusqu'au temps où le général Luard a quitté le pays.

Je puis dire aussi que mon honorable ami le député de Durham-Est, était absent du Canada lorsque la question a été soumise au gouvernement. Naturellement, durant son absence, il était nécessaire que l'affaire fût suspendue jusqu'à son retour. Il était donc impossible de régler la question, comme les honorables membres le comprendront facilement,

M. CARON.

avant que la correspondance ne fût terminée; et lorsque la correspondance a été terminée, ou peu après, mon honorable ami le député de Durham-Est a retiré les accusations qu'il avait portées contre le général. L'honorable membre a fait son exposé. Il nous a fait voir comment il avait cru de son devoir de retirer ces accusations, et dans ces circonstances, il était tout à fait impossible que le gouvernement réglât la question plus tôt qu'elle ne l'a été.

Si, comme il nous a conseillé à tous de le faire, l'honorable député de Muskoka avait attendu, avant de discuter cette question, que les documents fussent déposés sur le bureau du parlement, s'il avait suivi le conseil qu'il nous a donné, il se serait aperçu, je crois, que nous nous sommes empressés de régler cette affaire.

Je répète que je regrette beaucoup les difficultés qui se sont élevées, non-seulement en cette circonstance, mais dans d'autres circonstances, entre le général et nos volontaires canadiens.

Je ne crois pas qu'il soit à propos de discuter maintenant ces questions; mais je me permettrai de dire qu'en Canada il nous faut, à la tête de notre milice, un homme qui soit non-seulement strict observateur de la discipline, comme tout officier que l'on nous envoie d'Angleterre est censé l'être, mais qui, aussi, dans ses rapports avec les membres de la milice, se montre poli et courtois; ce qui, je crois, est tout aussi indispensable à un commandant militaire que les autres qualités qui, d'après les honorables membres, doivent distinguer cet officier. Je regrette sincèrement, M. l'Orateur, qu'il se soit élevé des difficultés de ce genre.

Avant de reprendre mon siège, je désire répondre à une remarque faite par mon honorable ami le député de Gengarry (M. Macmaster), qui a dit que le général commandant la milice du Canada est un officier relevant du gouvernement impérial. M. l'Orateur, le général commandant la milice du Canada est un officier relevant du gouvernement impérial, en tant qu'il appartient à l'armée impériale, mais lorsqu'il vient au Canada, c'est un officier sous la dépendance et au service du gouvernement canadien. J'ai toujours approuvé le système suivi au Canada de faire venir d'Angleterre un officier d'expérience, tant que nous n'avons pas ici des hommes assez expérimentés pour prendre le commandement de nos volontaires; mais je crois qu'un officier anglais qui viendrait ici serait dans une grande erreur s'il s'imaginait être indépendant du gouvernement du Canada, et s'il s'imaginait qu'il n'est qu'un officier impérial venant d'Angleterre.

Ce sont là les observations que je désirais faire avant la fin du débat.

M. CASEY : Je suis heureux que les remarques de mon honorable ami le député de Muskoka (M. O'Brien), aient enfin porté le ministre de la milice à donner des explications sur ce sujet, explications qu'il aurait dû donner il y a longtemps, ainsi que l'a dit l'honorable membre. Le débat provoqué par la résolution de mon honorable ami le député d'York-Nord (M. Mulock) a, je pense, dépassé les bornes. La motion demandait la correspondance et les documents relatifs à une accusation clairement fondée contre le major général Luard pour la mauvaise conduite qu'il aurait tenue dans une circonstance particulière; cependant, la discussion a roulé sur la conduite tenue par le major général Luard durant tout le temps qu'il a été ici; on a profité de l'occasion pour attaquer et défendre la politique généralement suivie à l'égard de la milice du Canada.

Cela étant, il est peut-être impossible d'examiner le sujet qui nous est maintenant soumis, sans parler de la question en général. Tout le monde a admis, en réalité, que les fautes du général Luard, les erreurs du général Luard, la prétendue inconduite du général Luard étaient dues, principalement, à son tempérament. Personne n'a dit qu'il n'était pas bon soldat, qu'il n'était pas mû par le désir d'améliorer le système militaire du Canada. On l'accuse seulement

d'avoir, dans une circonstance où il se serait passé des choses qui, d'après lui, n'étaient pas dignes de militaires, exprimé son opinion dans un langage qu'il n'était guère courtois ni guère convenable—suivant ceux qui ont porté cette accusation—de se servir à l'adresse des volontaires canadiens. Je ne puis parler de cela avec connaissance de cause, parce que je n'ai pas eu de rapport avec la milice depuis quelques années. Cependant, d'après tout ce que j'entends dire, d'après les témoignages donnés dans cette Chambre par des hommes indépendants qui font partie de la milice et par d'autres, je crois qu'il est généralement admis que la sévérité du général Luard a fait quelque chose du moins pour notre milice. Je suis d'accord avec l'honorable député de Maskoka lorsqu'il dit, qu'il y a quelques années, lorsque le général Luard est entré en fonction, la discipline militaire était dans un triste état; je ne sais même pas si aujourd'hui elle a atteint ce degré que doit avoir toute discipline militaire. J'incline à croire que lorsqu'un officier qui a eu de l'expérience dans les questions de milice volontaire, comme le général Luard ou à eu longtemps avant de venir ici, trouve tant à redire au sujet de la discipline, il doit y avoir quelques causes pour cela.

Le mécontentement n'a pas été général, mais il est limité à quelques cas particuliers; et il est probable que dans ces cas il y avait quelque chose de défectueux. Mais je n'ai aucun doute que certaines des expressions dont il est accusé de s'être servi étaient trop fortes et peu dans l'intérêt du service. Malgré cela, je crois qu'il est tout à fait inopportun pour nous de profiter de l'occasion de cette motion pour faire une attaque générale contre le général Luard, qui est parti du pays pour n'y plus revenir occuper la même position, d'après ce que l'on peut voir. Un homme qui, pratiquement, n'est plus à l'emploi du gouvernement, ne devrait pas, je crois, être attaqué pour sa conduite passée, sans discernement et sans avoir, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Maskoka, aucune preuve convaincante devant nous.

Quant au cas actuel, je dois dire que l'offense contre la dignité de cette Chambre reprochée au général Luard est très grave. S'il a réellement, en cette occasion, fait usage d'un langage méprisant à l'adresse des membres de cette Chambre, c'est une faute qu'on aurait pas dû laisser passer. L'honorable ministre de la milice a fait remarquer que l'honorable député de Durham-Est a porté l'accusation dans le but de soutenir la dignité de la Chambre et de défendre les intérêts de la milice.

M. l'Orateur, si l'offense était aussi grave qu'il l'a cru dans le temps, s'il ne s'est pas trompé sur la portée des paroles du général, elle attaquait la dignité de cette Chambre, surtout en étant rendue publique. Si elle était demeurée entre les murs de la pension des officiers où la chose s'est passée, je ne vois pas que la dignité de cette Chambre eût souffert la moindre atteinte; mais puisque ceux qui étaient présents en cette occasion ont jugé à propos de rendre l'affaire publique et de faire savoir par tout le pays que le général Luard avait attaqué la dignité de cette Chambre, je dis qu'alors la question devenait sérieuse et qu'elle aurait dû provoquer une enquête, soit de la part du département de la milice, soit de la part de cette Chambre.

Si tous les faits peuvent être prouvés, et si les accusations sont aussi graves qu'elles ont paru être à l'honorable député de Durham-Est lorsqu'il les a portées, je dis qu'alors on ne devrait pas permettre au général Luard de sortir du pays aussi tranquillement qu'il l'a fait, et de demander un congé avec l'intention qu'il ne reviendra pas. S'il a insulté cette Chambre il devrait être forcé de faire apologie, ou être démis, au lieu de lui permettre de se retirer.

L'honorable ministre de la milice a établi que c'est un officier entièrement sous le contrôle du gouvernement. C'est un officier sous le contrôle de son propre département, c'est un employé du département, et il aurait pu être démis en tout temps, sur la recommandation du ministre de la milice.

Je crois qu'il était de son devoir, lorsque ces accusations ont été portées, de les faire examiner et d'obtenir des excuses de la part du général à l'adresse de la Chambre des Communes, ou de celui qui a porté les accusations à l'adresse du général, suivant ce qu'aurait été le résultat de l'enquête. Je dis que l'honorable ministre a gravement manqué à ses devoirs en permettant qu'une accusation de ce genre ait été faite à un membre du cabinet, dans la presse, dans tout le pays, jusqu'à ce que tout le monde prit parti pour ou contre, et ensuite de permettre que la correspondance sur cette affaire soit retirée, et de laisser tomber l'affaire à l'eau.

M. CARON : La plainte n'a pas été faite à mon département du tout.

M. CASEY : C'est à lui qu'elle aurait dû être faite comme ministre de la milice. Et lorsqu'il a eu connaissance de l'accusation, il aurait dû insister pour qu'elle fût déposée devant lui, il aurait dû en prendre connaissance et l'approfondir. Je n'ai aucun doute que l'honorable député de Durham-Est a dû parler de cette affaire au ministre de la milice, ou qu'il lui en a donné connaissance d'une manière ou d'une autre. Il est à peine possible qu'une affaire semblable ait pu avoir lieu sans qu'il y ait eu quelque communication entre ces deux messieurs sur le sujet. Il se peut que c'est sur l'avis du ministre de la milice que la plainte a été faite au département du secrétaire d'Etat, au lieu d'être faite à lui; je ne sais pas ce qui s'est passé. L'honorable député de Durham-Est branle la tête. J'en conclus qu'il n'a suivi que son propre mouvement en s'adressant au secrétaire d'Etat, au lieu de se plaindre au ministre de la milice. Alors il a assurément fait erreur en adoptant cette ligne de conduite, parce que le ministre de la milice était le seul où il devait adresser ses plaintes, d'autant plus qu'il était lui-même un officier de la milice. Mais l'honorable ministre de la milice nous dit que l'honorable député de Durham-Est s'est adressé au secrétaire d'Etat, parce qu'il agissait en sa qualité de membre de cette Chambre et non en sa qualité d'officier de la milice. Je ne vois pas quelle différence cela pouvait faire. S'il agissait comme membre de cette Chambre, son devoir était d'amener la question devant le parlement et de demander une enquête. S'il agissait comme officier, il devait faire sa plainte dans les formes voulues par le règlement militaire.

Mais toujours est-il que la plainte a été faite au secrétaire d'Etat. Nul doute que le gouvernement a agi comme dans toute autre circonstance et a déséré la question au département auquel elle appartenait. Sans doute que la plainte a été renvoyée au ministre de la milice, bien qu'elle ne fût pas adressée d'abord à son ministère. Nul doute qu'il a été mis au courant de l'affaire directement par la suite. Ainsi la responsabilité retombe sur lui tout autant que si la plainte lui avait été adressée directement. Il appert que ce n'était pas une plainte ordinaire, une plainte d'un député attirant l'attention sur une question d'intérêt public.

C'était une plainte préparée avec soin par le député de Durham-Est, qui disait qu'il avait pris des informations accompagnées d'un procureur, qu'il avait travaillé la cause et qu'elle était plus grave qu'il ne l'avait d'abord cru. Le cas, dit-il, a été soumis au gouvernement. Maintenant qu'est-il devenu de cette cause ?

L'honorable ministre de la milice dit qu'on a permis de reprendre la correspondance, et l'honorable député de Durham-Est fait une déclaration semblable parce que, sans doute, le général était sur le point d'abandonner le pays. Je ne comprends pas au juste ce qu'on entend par retirer la correspondance. Si cela veut dire que les lettres et les communications du député de Durham-Est et du général Luard leur ont été remises, c'est une manière bien irrégulière de terminer une affaire de ce genre. On aurait dû en venir à quelque conclusion.

Si l'honorable député de Durham-Est a retiré toutes ses accusations contre le général Luard, c'est une justification

complète du général. Si c'est là la signification du retrait de la correspondance, on devrait le déclarer clairement à la Chambre, et il ne faudrait pas permettre que le général demeure plus longtemps sous l'imputation que les accusations sont encore pendantes contre lui, et ne sont pas réglées. Par le refus de répondre des deux seuls messieurs qui sont en état de le faire, je suis encore dans le doute.

Il nous faut alors, d'après le ton général de leurs discours, bien que non d'après le sens exact de leurs paroles, supposer que les accusations n'ont pas été retirées, mais que l'honorable député de Durham-Est les maintient, mais qu'il ne se soucie pas d'avoir une enquête, et qu'il donne comme raison le prochain départ du général. Je ne crois pas que cela soit une raison.

Le général devrait partir d'ici ou comme un officier démis pour mauvaise conduite, ou avec un caractère sans tache. Je ne prétends pas dire jusqu'à quel point l'idée qu'a l'honorable député de ce qu'a voulu dire le général aurait été justifiée par l'intention qu'avait le général dans cette occasion. L'honorable député de Durham-Est peut s'être trompé quant aux expressions employées par le général Luard.

Je ne sais pas jusqu'à quel point l'accusation aurait été corroborée par la preuve. Il n'y a pas eu de preuve faite, et le général Luard a obtenu la permission de partir du pays sans avoir été ni déchargé ni absous des accusations portées contre lui. Voilà une conduite pernicieuse pour notre milice et au-dessous de la dignité de cette Chambre. L'honorable ministre de la milice se montre surpris de ce que l'honorable député de Muskoka (M. O'Brien) ne croit pas les preuves qui nous ont été données ce soir par les honorables messieurs qui étaient présents à l'affaire. Je ne me rappelle pas qu'aucun monsieur présent à l'affaire ait pris la parole, à l'exception de l'honorable député de Durham-Est lui-même, et il a pris bien soin de ne pas donner de nouveaux détails, se contentant de dire que toutes les accusations étaient contenues dans la correspondance. Nous n'avons aucun renseignement sur ce qui s'est passé, ni par les honorables députés ni par d'autres, si on excepte la lettre lue si irrégulièrement par l'honorable député de Lanark-Sud (M. Haggart).

J'étais et je suis encore curieux de savoir comment cette lettre est venue en sa possession. L'honorable député de Durham-Est nous dit qu'aucune de ses lettres n'est venue en la possession d'un député. Si elles ont été obtenues du gouvernement, c'est une manière étrange de procéder. Si la lettre a été mise entre les mains de l'honorable député par le général Luard, c'est une autre affaire; mais l'honorable député devrait informer la Chambre sur la manière dont il en a eu possession. Et le ministre de la milice et l'honorable député de Durham-Est nous ont parlé de ce que nous verrons lorsque la correspondance sera produite, mais si elle a été retirée comment pourra-t-elle être produite. L'honorable ministre veut-il dire qu'il y a encore une correspondance en la possession du département?

M. CARON: J'ai déjà déclaré que l'affaire n'est pas venue devant mon département.

M. CASEY: Le secrétaire d'Etat est à son siège, et j'espère qu'il fera attention à la question. Je désire lui demander s'il y a dans son département quelque correspondance sur ce sujet; si la correspondance portant les accusations et les réfutant est à son département, et si elle peut être produite?

M. CHAPLEAU: L'honorable monsieur aura une réponse lorsque le gouvernement dira si la correspondance peut être produite ou non.

M. CASEY: Ce n'est pas une réponse à ma question. On devrait y répondre à présent. Je demande si la correspondance existe, et si elle peut être produite. Le ministre de la milice nous a mis sous l'impression que lorsqu'elle sera produite nous verrons telle et telle chose et l'honorable

M. CASEY.

député de Durham-Est dit la même chose. A présent l'honorable secrétaire d'Etat refuse de nous dire s'il existe une correspondance et si elle va être produite. On devrait répondre à la question immédiatement, vu que cela pourrait éviter une discussion oiseuse et prolongée.

M. CHAPLEAU: L'honorable député n'a pas le droit de poser une telle question. Nous discutons une demande de production de documents. Terminons cette discussion et attendons que la réponse soit donnée. Je ne veux pas être sermonné ici, et l'honorable député n'a pas le droit de le faire.

M. CASEY: Si les ministres ne sont pas ici pour être sermonnés, pourquoi y sont-ils? Je dis qu'ils sont ici pour être sermonnés sur les affaires de leurs départements; ils sont payés pour cela. Si l'honorable secrétaire d'Etat, qui occupe le poste depuis très peu de temps, met tellement sa dignité au-dessus de celle des autres ministres, qu'il refuse de répondre aux questions, il est inutile de les lui poser. Le ministre qui a la correspondance entre les mains, si elle existe encore, refuse de dire si elle existe ou non, et le ministre de la milice laisse croire à la Chambre qu'elle existe et qu'elle sera produite.

M. CARON: Je n'ai pas dit à l'honorable député qu'elle sera produite.

M. CASEY: L'honorable ministre a dit "lorsqu'elle sera produite" et non pas "si elle est produite"—l'honorable député de Muskoka y verra telle et telle chose. Si cela ne veut pas dire qu'elle sera produite, je ne comprends pas le sens des mots. En le laissant régler avec le secrétaire d'Etat l'opportunité de faire de telles promesses avant le temps, je vais passer à d'autres points. Avant de terminer, je désire dire que nous avons eu, il y a deux ou trois ans, un cas, non exactement semblable, mais une question concernant la conduite du général Luard. Alors le général Luard n'était pas accusé d'être trop sévère comme aujourd'hui, mais d'être trop indulgent, bien que l'accusation fut très peu démontrée par les faits. Il s'agissait de la conduite d'un colonel commandant un bataillon (le colonel W. Rose), un officier d'un rang aussi élevé que celui dont le cas nous occupe aujourd'hui. Le général fit un rapport sur la conduite de ce colonel au sujet de l'établissement d'une cantine dont se plaignait un partisan politique du ministre de la milice. Le général fit rapport que la conduite du colonel était sans reproche et conforme aux règlements militaires. Le ministre de la milice, considérant que son partisan, le député conservateur du comté de Prince-Edouard, connaissait mieux les affaires militaires que le général, força ce dernier à amender son rapport de façon à faire censurer le colonel dans la *Gazette Officielle*. C'était un cas de divergence d'opinions, et un colonel d'un rang aussi élevé que l'honorable député de Durham-Est fut censuré pour un acte que le général Luard, le chef de la discipline dans la Confédération, avait déclaré être conforme à l'usage et aux règlements, et l'honorable député de Durham-Est supporta le gouvernement en cette occasion.

Je crois de plus que l'honorable député n'a pas amélioré sa position en choisissant cette manière d'attaquer le major général; car quels que soient les torts et les fautes du général, il a droit au moins à la courtoisie d'une enquête sur sa conduite, avant que les accusations soient répandues par tout le pays. J'espère, M. l'Orateur, que le ministre de la milice parviendra à mettre la main sur cette correspondance mystérieuse, dont il n'admet pas encore avoir eu connaissance; qu'il la mettra devant son département, sinon devant cette Chambre; qu'il verra à ce qu'une enquête minutieuse soit faite, que l'affaire soit mise au clair, pour l'avantage du général Luard ou de l'honorable député qui a porté les accusations. Il est absolument nécessaire à la dignité de cette Chambre et à l'efficacité du service, que le jour se fasse sur la question. Je n'exprime pas mon opinion sur la question, car j'ignore les faits, comme tous les députés les ignorent.

tant que les papiers ne seront pas produits. Nous sommes tous dans l'ignorance et nous ne pouvons pas nous former une opinion, mais je crois que la question devrait être mise au grand jour, au moins dans l'intérêt de notre dignité.

M. CARON : Je me lève pour une explication personnelle. L'honorable député a parlé du cas du colonel Ross et il a représenté les faits autrement qu'ils ne sont. Il a dit—soit qu'il ait oublié la correspondance qui a été produite, ou qu'il ait agi ainsi pour les besoins de sa cause—

M. CASEY : A l'ordre. Je me lève sur une question d'ordre. L'honorable monsieur insinue que j'ai pu représenter les faits faussement, pour les besoins de cette cause.

M. CARON : Je n'ai pas dit faussement, mais pour les besoins de la cause. L'honorable député a oublié le cas du colonel Ross. Dans cette cause, le major général dit dans son rapport que le colonel Ross a été coupable d'une infraction grave à la discipline, et l'honorable député a prétendu ce soir, que dans son rapport le général disait que le colonel Ross avait agi conformément aux règlements de la milice.

L'honorable député doit avoir oublié complètement les faits, car autrement il n'aurait jamais fait une telle déclaration.

M. MACKENZIE : Je ne crois pas qu'il y ait de tels mots dans le rapport.

M. CARON : Oui.

M. MACKENZIE : Rien de la sorte.

M. CARON : L'honorable député qui vient de reprendre son siège a déjà discuté cette question avec moi, et il doit se rappeler que le major général dit très clairement que le colonel Ross s'est rendu coupable d'une infraction grave à la discipline.

M. MACKENZIE : Le général était d'une opinion contraire à celle du ministre, et le ministre a mis de côté l'opinion du général.

M. CARON : C'est une autre question.

M. CASEY : Autant que je puis me rappeler, et mes souvenirs sont assez bons, aussi bons je crois que ceux de l'honorable ministre; autant que je puis me rappeler, dis-je, le premier rapport du général était entièrement favorable au colonel Ross; il disait que le colonel Ross en faisant abattre une cantine construite contrairement à ses ordres, avait agi dans la limite de ses droits, comme colonel commandant d'un camp. Voilà ce dont je me rappelle; et avant que cette discussion soit terminée, ou avant longtemps, à tout événement, je chercherai ce rapport, et je crois que le ministre trouvera qu'il s'est mis dans une position embarrassante en affirmant et positivement que le général avait fait rapport qu'il y avait eu "une infraction grave à la discipline." Je me rappelle aussi que plus tard on se procura du général un rapport amendé qui était beaucoup plus dans le sens de l'honorable ministre, et que c'est probablement de celui-là qu'il veut parler.

M. CHAPLEAU : Je désire dire un mot au sujet d'une insinuation qui a été faite peut-être involontairement par l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Il a dit que des documents d'une nature plus ou moins privés ou confidentiels n'auraient pas dû être amenés devant cette Chambre. Je puis déclarer ici qu'en autant qu'on m'en a informé, et je crois que j'ai été bien renseigné, l'honorable député de Durham-Est n'a communiqué à personne ces papiers, depuis qu'ils ont été envoyés à mon département. Je puis me porter garant pour le département, pour moi-même et mes employés, et je dis qu'ils n'ont été communiqués à personne. Quiconque a communiqué ces renseignements à des membres de cette Chambre ou à d'autres, a commis un acte que je ne qualifierai pas. Cela peut-être militaire, mais ce n'est certainement pas civil.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je n'ai pas l'intention de discuter les mérites de cette question quant à ce qui regarde mon honorable ami le député de Durham-Est et le général. Ce soir nous avons entendu beaucoup de choses sur la conduite du général Luard par des officiers de milice.

Pour ma part, comme beaucoup d'autres députés, sans doute, je me suis trouvé en contact avec un certain nombre d'officiers militaires qui ont été passés en revue par le général Luard, et je désire déclarer ici, en justice pour cet officier, que j'ai entendu plusieurs officiers distingués de notre milice dire que le général Luard, qu'il ait mis ou non dans certaines occasions un excès de zèle dans l'accomplissement de ses devoirs, lorsque les corps qu'il passait en revue étaient dans un état satisfaisant, il était toujours prêt à leur rendre ce témoignage et qu'il s'est toujours montré affable quand il pouvait honnêtement et franchement se montrer satisfait de la discipline des régiments qui paraissent devant lui.

Je crois que ce n'est que justice envers le général Luard de dire que j'ai entendu dire cela par plusieurs officiers de haut rang. Il n'y a pas de doute que l'on s'est plaint que lorsque les régiments qu'il passait en revue ne possédaient pas ce degré de discipline qu'il s'attendait à leur trouver, le général s'est exprimé très librement, comme les honorables messieurs de l'autre côté savent que c'est l'habitude parmi beaucoup d'officiers de l'armée anglaise.

J'ose dire que même les plus illustres officiers de l'armée anglaise peuvent être convaincus—personne ne le sait mieux que le premier ministre—de s'être servi d'un langage très sévère, tant à l'égard des troupes régulières qu'à l'égard des volontaires, quand la discipline de ces régiments n'était pas à la hauteur de ce qu'ils en attendaient. Je crois que nous ferions bien de nous rappeler dans cette discussion, où nous n'avons aucune preuve devant nous, qu'il serait injuste de laisser partir le général sous le coup d'une accusation. Si le gouvernement était d'opinion qu'il y avait dans la conduite du général quelque chose qui méritât d'être censuré, il était de son devoir de transmettre au gouvernement de Sa Majesté ces opinions, mais non des doutes. Mais il n'est pas de notre devoir d'attaquer cet officier sans meilleures preuves que celles qui ont été soumises à la Chambre, d'après ce que j'ai entendu de cette discussion.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député, qu'il serait déplacé d'attaquer le général Luard ou qui que ce soit sans preuves suffisantes; mais examinons un moment qui a amené cette question devant la Chambre, et comment elle y a été amenée. Elle n'a pas été amenée par le gouvernement comme une accusation contre le général. Aucune accusation n'a été portée contre lui. La question a été amenée par l'honorable député de York-Nord. Il ne nous a pas dit s'il l'a amenée de son propre mouvement ou comme représentant le général Luard. Il ne nous a pas dit non plus pourquoi il a fait cette motion, dans quel but il veut avoir ces documents, si c'est pour faire une enquête sur la question; et si ce n'est pas pour cela, pourquoi les veut-il. C'est une chose pleine d'inconvénients et qui est regardée en Angleterre comme exceptionnelle que de discuter des questions de discipline militaire ou la discipline de l'armée. Lorsque l'honorable député a fait cette motion, il ne voulait certainement pas obtenir un renseignement, puisqu'il a vu le document qu'il demande. Lorsqu'il a fait la motion, il était donc décidé à donner suite à la question, ou à quoi bon? Dans quel but la motion a-t-elle été faite? L'honorable député a-t-il l'intention de demander un comité d'enquête sur le général Luard ou sur l'honorable député qui a porté l'accusation contre le général? Nous aimerions à le savoir. Peut-être l'honorable député a-t-il objection à être questionné sur ce sujet, peut-être a-t-il objection à dire pourquoi il a fait cette motion, à l'instigation de qui il l'a faite, ou si il a eu communication de ces papiers,

et dans quel but il les a eus. Je crois que nous devrions savoir tout cela.

Je dois supposer que l'honorable député a obtenu ces papiers du général Luard ou de quelques amis du général qui les lui auront fait parvenir. Je crois que l'une ou l'autre de ces deux suppositions est vraie. S'il en est ainsi, M. l'Orateur, je n'ai aucune hésitation à dire que c'est très malheureux pour le général Luard ; car, que sa conduite au *mess* des officiers fût répréhensible ou non, qu'il eût complètement raison, ou que l'honorable député de Durham-Est ait été trop prompt, une chose est certaine, et de ma place je puis déclarer que le général Luard a commis la plus grande faute qu'il pourrait commettre en donnant ces papiers à quelqu'un. Le général Luard a été traité avec la plus grande considération et les plus grands ménagements ; c'est à ma propre demande, et dans le but d'éviter des conséquences qui auraient pu être sérieuses pour le général, que l'honorable député qui siège derrière moi a retiré sa plainte, vu les conséquences qu'elle pouvait avoir pour un officier de son rang, et dans les intérêts du service militaire ; car, M. l'Orateur, la question ne pouvait pas rester là. Elle aurait entraîné une enquête sur les plaintes nombreuses et diverses qui ont été faites contre le général Luard ; et quelques-unes d'entre elles, j'ai eu occasion de le constater, étaient de nature à amener des résultats qui auraient été toute autre chose que plaisants pour cet officier ; non pas qu'elles auraient touché à son honneur ou à sa réputation de gentilhomme, mais elles auraient mis en jeu la possibilité de lui laisser son commandement ; et il a commis une grave erreur, une erreur si grave que je ne puis que l'attribuer à un grand manque de jugement de sa part, ou à des conseils pernicieux, en inspirant cette discussion, s'il l'a inspirée, et en induisant l'honorable député à produire ces papiers, s'il l'a induit.

Je n'hésite pas à dire, M. l'Orateur, que le général a commis une faute grave, et je suis peiné de dire qu'il aura probablement l'occasion de s'en apercevoir.

Maintenant, l'honorable député qui a présenté cette motion a commis une erreur de fait. Sans doute il parlait de la question d'après les connaissances vagues qu'il en avait. Il a dit que le général Luard n'avait pas obtenu sa promotion, et que sa position avait souffert des accusations portées par le colonel Williams. Cela est une erreur, car j'ai eu occasion de le savoir du général Luard lui-même. Le général Luard, dans le cours de l'été prochain, devait obtenir son grade de lieutenant général—dans le cours ordinaire des choses, il était certain d'être fait lieutenant général—et il devait alors quitter le Canada. Cela n'a affecté en rien sa position, ou sa promotion, ou son grade dans les gardes à cheval, ou ailleurs, car *ex necessitate* il était obligé de partir du moment qu'il était nommé lieutenant général ; ainsi il n'a rien souffert par le fait que le colonel Williams a porté cette accusation.

Par conséquent, M. l'Orateur, le général Luard aurait dû être satisfait de ce résultat. J'irai jusqu'à dire que tous ces papiers ont été retirés à dessein. Il y avait une entente à cet effet, et si le général Luard a induit ou autorisé quelqu'un à se servir de ces papiers après cette entente, il a commis une grave infraction à un arrangement qui avait été conclu dans son intérêt, dans le but de lui éviter toutes difficultés à l'avenir au sujet de cette affaire, dont malheureusement les journaux se sont emparés.

Tout ce qui a été fait depuis que cette plainte a été portée, l'a été dans le but de mettre fin à toutes ces plaintes et à tous ces mécontentements dont quelques-uns étaient peut-être fondés, et dont d'autres ne l'étaient pas. Mais ces plaintes étaient accumulées, et tous nos efforts tendaient à empêcher tout tort à ce brave officier, à prévenir toute discussion regrettable ou inconvenante comme celle qui a lieu aujourd'hui, et à lui permettre de s'en aller tranquillement, puisqu'il devait nécessairement partir dans le cours de l'été, sans mauvais effet pour lui ou pour la milice, et sans scandale ni discussion ; et si l'objet que j'ai eu en vue en induisant mon

honorables amis à retirer son accusation a été frustré, cela est dû entièrement à la conduite irréfléchie, plus qu'irréfléchie, du général Luard, qui contrairement à l'arrangement conclu, a remis ces papiers entre les mains de l'honorable monsieur qui a fait cette motion, ou à toute autre personne.

M. PATERSON (Essex) : Pour ma part, après avoir entendu cette discussion, je crois que les remerciements de cette Chambre sont dus à l'honorable député d'York-Nord, qui a fait cette motion, et je le félicite sincèrement sur la manière digne et impartiale dont il a parlé. Je ne désire pas prendre le temps de la Chambre, car nous nous sommes occupés déjà trop longtemps de cette question ; mais il y a un ou deux côtés de la question que je voudrais faire voir.

Je désire joindre mon humble témoignage à ce qui a déjà été dit par l'honorable député de Muskoka, au sujet de l'estime dans laquelle sont tenus dans toute la Confédération les précieux services du général Luard. J'ai parlé de cette question avec plusieurs militaires, et je suis parfaitement d'accord avec l'honorable et vaillant chevalier de Huron-Sud (sir Richard Cartwright), à dire que ceux qui se plaignent d'avoir été censurés méritaient la censure, et qu'ils avaient la peau si sensible parce qu'ils étaient officiers et peut-être aussi parce qu'ils occupaient d'autres positions, qu'ils considéraient devoir les exempter de toute critique.

Quant à la plainte de l'honorable député de Durham-Est, elle attaquait la position du général Luard vis-à-vis l'armée. C'était une plainte qui affectait la milice de ce pays, et à ce titre elle n'aurait pas dû être retirée, et le gouvernement n'avait pas droit de permettre qu'elle le fût.

Quant à la prétention de l'honorable premier ministre que le général Luard a manqué à un engagement, il n'était partie contractante à aucun arrangement ; je ne sais pas que le général Luard ait jamais communiqué des papiers à aucun membre de cette Chambre, mais je sais qu'il n'était pas partie contractante à l'arrangement pour le retrait des accusations portées par l'honorable député de Durham-Est. Le major général Luard est parti du pays, et je ne sais pas s'il reviendra, mais je sais qu'il n'est ni juste ni équitable qu'on en fasse le point de mire des attaques des honorables messieurs, sans qu'un seul mot soit prononcé pour sa défense. Je ne puis admettre cela, quand je sais que depuis quelque temps il n'a pas été traité comme il le devait par le gouvernement de ce pays. C'est une opinion générale dans le pays qu'il n'a pas reçu du département de la milice et du gouvernement, le traitement qu'un homme de sa position méritait de recevoir. C'est aussi l'impression générale que les plaintes proférées contre lui viennent de gens qui sont sous le coup de censures bien méritées ; et croyant que la discussion qui a lieu ce soir sera lue en Angleterre par les autorités militaires, et qu'elle pourra affecter sérieusement la position du général Luard dans son pays, je crois qu'il est de mon devoir de me lever et d'ajouter mon humble obole à tout ce qui a été dit en faveur de cet officier qui, pendant son séjour parmi nous, a rendu de grands services à notre milice. En arrivant ici il a trouvé notre milice dans un état de grande inefficacité, et a réussi, en grande partie, à la remettre sur un pied convenable.

Tout officier qui n'a pas un grief personnel contre le général unira son témoignage au mien. Si c'était tout simplement une dispute entre le colonel Williams, comme membre du parlement, et le général Luard, nous devrions le savoir. Je proteste contre l'idée qu'un homme, parce qu'il se trouve par hasard être membre du parlement, doive faire une vaine parade de ce titre et de ce qui affecte l'honneur et la dignité de notre Chambre. Cela ne peut être affecté que par la manière dont nous conduisons les affaires du pays dans cette enceinte, et personne n'a besoin de craindre que la dignité de la Chambre peut être affectée par ce que pourra en dire qui que ce soit dans un discours d'après dîner, dans un *mess* d'officiers. Il aurait été beaucoup plus juste pour le général Luard si le colonel Williams avait

persisté à maintenir ses accusations et à demander une enquête. Il est extraordinaire que six mois aient pu se passer sans qu'il y ait eu une enquête, et que ce vieux militaire ait été obligé de retourner chez lui avec une tache à sa réputation.

C'est très joli de dire que l'affaire aurait été réglée à huis-clos et qu'on n'en aurait plus entendu parler si l'honorable député d'York-Nord n'avait pas présenté sa motion. L'honorable député a très bien fait, car ces accusations circulent depuis six mois dans le pays. Elles ont été rapportées dans la presse anglaise et ont fait beaucoup de tort au général Luard. En justice pour ce brave officier, je joins mon témoignage à celui de l'honorable député de Muskoka pour dire que le général Luard mérite les remerciements de la milice canadienne pour les services qu'il lui a rendus, et ces remerciements il les a reçus.

M. HESSON : Il est de la plus haute importance pour nous que la bonne entente règne dans la milice volontaire de notre pays, et je sais d'après mon expérience personnelle que les volontaires de la partie du pays que j'habite n'ont pas été satisfaits parce que le général Luard, tout en étant un excellent officier, était plutôt fait pour commander des soldats payés que pour commander les volontaires du Canada. S'il gardait sa position plus longtemps elle aurait pour effet de faire tort à notre effectif. Je ne crois pas que l'humeur du général convienne à l'effectif volontaire du pays. Je ne crois pas qu'il ait été amené à comprendre la différence qui existe entre un homme qui met l'arme au bras parce que cela forme partie de son devoir, et celui qui prend les armes parce qu'il est payé. Je sais que l'on a injurié des hommes, et d'excellents hommes dans mon comté, des officiers d'un bataillon dont j'ai fait partie autrefois, et que ces hommes se sont montrés tous indignés de la manière dont ils ont été traités lorsqu'ils sont venus en contact avec lui. J'en suis venu à la conclusion qu'il n'était pas compétent à remplir cette position. Je crois qu'on a très bien fait de le renvoyer, et j'espère qu'il ne nous reviendra jamais pour remplir cette position.

M. WOODWORTH : Je crois que cette question a pris de très grandes proportions, et je crois que les honorables messieurs ont pris une latitude incompatible avec les règles du parlement. J'ai l'intention de proposer une légère addition à la motion de l'honorable député d'York, et je n'aurais fait aucune remarque—je n'ai pas l'intention d'en faire de longues—si ce n'était à cause de certaines observations qui ont été faites récemment. La conduite du général Luard semble avoir été mise en question ici d'une façon positive, et je crois que si quelqu'un de ceux qui ont parlé sur cette question s'était borné à la motion comme l'auteur l'a fait, sans censurer la conduite de qui que ce soit en particulier, mais en se bornant à demander les documents, la discussion n'aurait pas pris des proportions aussi considérables.

L'honorable député de Muskoka surtout a péché sous ce rapport. Cependant il s'est répondu à lui-même avant que de se rasseoir, car il a dit à la Chambre qu'il n'était pas ici et qu'il ne connaissait rien de la question. S'il eût été ici il aurait su qu'une grande excitation s'est produite dans les cercles militaires, excitation qui s'est étendue à tout le Canada, relativement à la conduite du général Luard, non seulement à Cobourg, mais à d'autres endroits. Je ne dis pas cela dans le but de censurer le général, et je n'ai pas l'intention de le censurer, mais je dis que tout le monde sait, si l'honorable député de Muskoka ne le sait pas, que les journaux du jour, non-seulement le *Mail*, mais le *Globe*, son rival, l'organe du parti de la réforme, le *Globe* a censuré vertement la conduite du général Luard. Si l'honorable député de Muskoka avait connu cette affaire comme il aurait dû la connaître avant que de parler et d'invectiver l'honorable député de Durham-Est, il est certain qu'il n'aurait pas employé les expressions violentes dont il s'est servi. Le *Globe* a été suivi dans cette campagne par tout le menu

fretin des journaux de son parti. Le 24 septembre, le *Globe* disait :

Mardi la brigade a été inspectée par le major général Luard, commandant la milice canadienne. En se rendant à cheval au point du salut, il découvrit qu'il y avait là des officiers d'état-major, y compris le quartier-maître du camp, le payeur, le chirurgien-major de brigade, et les chirurgiens-majors de régiments qui n'étaient pas à cheval. Il demanda qui ils étaient, et ayant été renseigné, il ordonna à ces messieurs de quitter le champ de manœuvres. Pendant les évolutions qui eurent lieu, s'il se présentait la moindre irrégularité, le général semblait hors de lui-même. Pendant l'inspection, non-seulement il scrutait de son regard d'aigle chaque brigade par bataillon, mais il ordonnait à chaque bataillon de rompre par compagnie, et inspecta séparément chaque compagnie. Nul doute que plusieurs reproches qu'il a faits étaient mérités, et qu'il a fait des recommandations très sages, mais leur effet a été détruit par la manière dont il s'est exprimé. La plus légère déviation à l'uniformité a dans chaque cas donné lieu à une philippique militaire. Une capote pliée et bouclée sans dessus dessous a fourni dans plusieurs cas matière à une attaque contre les officiers et les soldats. S'approchant à cheval d'une compagnie, il choisit un malheureux jeune soldat bronzé par le soleil et déclara qu'il était d'une saleté dégoûtante. Se tournant du côté de l'officier commandant, l'un des officiers les plus respectés du régiment, il l'informa poliment que lui (l'officier) n'avait pas l'air trop propre, et qu'il ne pouvait pas s'attendre à ce que la tenue de ses hommes fût parfaite en leur donnant un pareil exemple.

LE GOUTER.

La revue terminée—

Un DÉPUTÉ : Cela est bon.

M. WOODWORTH : Oui, cela est bon, cela est tiré du Coran.

La revue terminée, le général a daigné accepter une invitation à un goûter offert par l'état-major de brigade et de régiment. Au cours d'une conversation qui eut lieu au goûter à laquelle prirent part le colonel Williams, du 46^{me}

Ce brave 46^{me} dont on a parlé si souvent en cette Chambre.

et le général, le colonel reçut un démenti formel de la part du général.....

Ceci est du *Globe*.

Il s'en suivit un silence pénible.....

Je crois bien qu'il a dû être pénible le silence :

Et quelques instants après, le général, accompagné de son aide de camp, se leva et battit promptement en retraite. Le colonel Williams appellera l'attention de la Chambre sur la conduite du général. Il est ramené de plus qu'une entente a eu lieu entre des membres influents de la milice qui ont aussi des sièges en parlement, pour demander son rappel immédiat par les autorités impériales.

Eh bien ! M. l'Orateur, plus tard le journal le *Globe*, dans un article de fond, du numéro suivant disait entre autres choses ce qui suit :

Le général Luard semble oublier certaines choses :

Ceci est publié sous le titre " Encore le général Luard " :

1^o Que les volontaires du Canada ne sont pas des soldats réguliers ; 2^o qu'ils donnent leurs temps et leurs services gratuitement ; 3^o qu'il n'y a pas un seul officier dans le service dont les rapports avec la milice n'entraînent pas—pour l'entretien des corps de musique et des uniformes et autres dépenses—les sacrifices de temps et d'argent. Si les généraux inspecteurs au Canada se rappelaient toutes ces choses, ils seraient plus portés à montrer de la modération, de la justice et du bon sens dans leurs appréciations.

Maintenant, quelques honorables messieurs, et principalement l'honorable député de Muskoka, ont blâmé en termes très énergiques ceux qui ont soulevé cette question du général Luard, et le *Mail* a été attaqué, aux applaudissements des messieurs de la gauche, qui n'ont pas semblé savoir—bien que le député de Bothwell (M. Mills) sût très bien, en sa qualité de journaliste, car je crois qu'il a eu quelque chose à faire dans ce sens—que les journaux réformistes ont universellement condamné cet homme avant qu'il ait été entendu ici en parlement.

Et à qui la faute, comme l'a dit le premier ministre, si cette question a été soulevée ici ? A-t-elle été soulevée par

un député ministériel? Non; elle a été soulevée par l'opposition; mais je dois dire en justice pour le député d'York-Nord (M. Mulock), qu'elle a été soulevée sur ce ton calme et digne qui convient à un homme instruit et à un gentilhomme. Il l'a présentée loyalement et impartialement, comme il avait le droit de le faire en sa qualité de membre de cette Chambre; mais la discussion ne s'est pas continuée sur un ton modéré, et quelques-uns des honorables députés n'ont pas fait preuve de beaucoup de bon sens dans la discussion.

Les honorables députés se sont déchaînés ici comme si la question eût été un volant que les deux partis devaient se renvoyer lorsque le Canada a été inondé d'un bout à l'autre d'articles de journaux sur la conduite du général Luard, et je ne crois pas qu'il convienne à aucun député d'essayer de faire de cette question une question de parti. On a dit que la milice avait été insultée. J'ignore si elle l'a été ou non. Je ne suis ni officier ni soldat dans la milice. Si elle a été insultée, que la responsabilité de cette insulte retombe sur qui de droit. On a dit que le parlement a été insulté par le fait que cet officier a approuvé les remarques faites par le colonel Gzowski allant à dire que les opinions du parlement ne valent pas dix centins. Je ne crois pas que nos mandats relèvent d'un officier polonais ni d'aucun autre officier, quel que soit son rang, et je crois qu'en Angleterre, un officier qui investiverait le ministère Gladstone, ou le parlement anglais, et qui dirait que les membres de ce ministère ou les membres de ce parlement ne comprennent pas leur affaire et que leurs opinions ne valent pas dix centins, n'aurait guère de chances d'être promu. Nous ne sommes pas des officiers ici, mais nous représentons des circonscriptions habitées par des hommes indépendants, et si nous ne sommes pas très bien renseignés sur les questions militaires, nous avons à notre disposition les moyens de nous renseigner, et c'est ce que nous faisons toujours lorsque nous discutons une question en cette Chambre, et je crois que toute question de parti à part, l'esprit de corps des membres de cette Chambre a été offensé par les deux messieurs qui se sont servi de ces expressions. Je propose un amendement à la motion—et je crois que mon honorable ami acceptera l'amendement, qui est conforme à ce qui a été rapporté ici—que les mots "et tous autres documents et correspondances contenant les plaintes portées contre le major général Luard" soient ajoutés à la motion déjà proposée.

M. McNEILL: Je n'avais pas l'intention, M. l'Orateur, de parler au sujet de cette question. Non-seulement je n'avais pas l'intention de parler, mais j'étais décidé à ne pas parler. Cependant, après certaines remarques qui ont été faites au cours du débat, surtout de la part de l'honorable préopinant, je crois qu'il ne serait pas juste de ma part, de m'abstenir de lire une lettre que j'ai sous la main et que j'ai reçue du colonel commandant le bataillon organisé dans mon comté. Dans tous les cas, je crois qu'il est de mon devoir d'en lire au moins une partie. Je le fais dans le but de démontrer que la déclaration qui a été faite à l'effet qu'il y a dans la milice un accord d'opinion hostile au général Luard, et que sa conduite dans la position qu'il occupait a été nuisible à notre milice volontaire est erronée, et que pareil accord d'opinion n'existe pas. Ceci est une lettre du colonel Cooper, un gentleman qui, je puis le dire, est respecté par tous ceux qui le connaissent, un homme d'une haute éducation et un homme d'un jugement très sain. Voici ce qu'il dit du général Luard:

"Maintes et maintes fois, j'ai été témoin d'attaques faites contre le major général dans la presse, attaques auxquelles j'aurais aimé à répondre si je n'étais officier sous le commandement de celui qui en était l'objet. Personnellement je n'ai vu chez le major général Luard rien autre chose que les manières d'un soldat vaillant, de voir à ce que rien ne fût négligé pour rendre notre service volontaire aussi parfait que possible. Partout où il a trouvé à redire, il avait raison, autant que je sache, et les remarques qu'il a faites ne s'appliquaient qu'à très rarement aux hommes, mais surtout à leur tenue et parfois des renseignements

M. WOODWORTH

avaient pour but de rappeler aux commandants quels étaient leurs devoirs envers notre organisation militaire. Lorsque des éloges ont été bien mérités, ils ont été éternisés, mais jamais de façon à les rendre vaniteux. Je puis concevoir que ceux qui pensent que le seul but de notre système volontaire est de nous donner un peu de récréation, de faire de l'ostentation et rien autre chose, ont pu parfois être réprimandés pour leur négligence. Et il peut se faire que les expressions dont il s'est servi aient été un peu dures. Sur ce point je n'en sais rien, excepté par oui-dire, et je n'attache pas beaucoup d'importance à ces rapports, car je sais que les actes du major général ont été très grossièrement dénaturés relativement à l'affaire Campbell, de London, en 1881. Je crois pouvoir dire en toute sûreté que les officiers de mon bataillon, à en juger par leur propre expérience, s'accorderont avec moi pour dire que le major général Luard s'est efforcé de faire, pour le confort et le perfectionnement de nos volontaires, plus que certains de ses prédécesseurs, et que dans leurs rapports avec lui ils n'ont jamais eu occasion de se plaindre de ses procédés envers eux.

Si l'incapacité ne peut être guérie qu'au moyen de la rudesse, il peut être nécessaire de s'en servir. Toute la rudesse que j'ai remarquée, chez le major général, si je puis en justice me servir d'une expression aussi sévère que le mot rudesse en parlant de ce qui est arrivé à ma connaissance, n'a eu pour effet que de faire disparaître l'incapacité et de donner plus de force à l'effectif. Je puis comprendre que même le fait de faire disparaître l'incapacité ait pu à une certaine époque et dans certaines localités, produire des mécontentements. Un officier populaire, tout incompetent qu'il soit à remplir sa position, peut réussir dans certaines parties du pays à organiser un corps d'excellents hommes, qui sans lui seraient peut-être restés chez eux. Nul doute que de semblables cas ont été rencontrés par le major général Luard, et s'il a offensé que que officier de cette troupe, on a pu considérer dans certains endroits qu'il faisait tort au service volontaire.

J'ai entendu le major général parler à un officier, et trouver beaucoup à redire sur la tenue des hommes de sa compagnie. Si l'officier ni les hommes n'étaient responsables de cette infraction au règlement, mais la faute en était à d'autres qui avaient fourni de mauvais effets d'équipement ou qui avaient négligé d'en fournir de bons. Mais en même temps il a eu le soin d'expliquer que la faute ne s'en prenait ni à cet officier ni à ses hommes, de démontrer à tous et à chacun ce qui était réellement nécessaire, et à quoi ils devaient aspirer, et de leur recommander de faire tous leurs efforts pour atteindre le but désiré.

Je voudrais avoir pu exprimer mon opinion moins longuement, mais j'ai toujours été indigné des attaques qui ont été faites si fréquemment contre un homme qui se trouvait en quelque sorte dans l'impossibilité de se défendre.

Maintenant, M. l'Orateur, je crois qu'il n'était que juste et raisonnable de lire cette lettre du colonel Cooper, afin de faire comprendre aux honorables députés des deux côtés de la Chambre, que tel accord d'opinion dont il a été question n'existe pas. Je crois, M. l'Orateur, qu'il y a trois règles anglaises très anciennes au sujet d'un combat loyal, règles qui ont été violées en grande partie ici ce soir. Il y a une ancienne règle qui défend de frapper un homme terrassé, une autre règle défend de frapper un homme au-dessous de la ceinture, il y a une autre règle qui défend de frapper un homme qui vous tourne le dos, et je crois que ces trois règles ont été violées ce soir. Pour ce qui est de frapper un homme au-dessous de la ceinture, je veux parler du fait que des accusations ont été portées contre le général Luard relativement à une affaire qui n'est pas du tout devant la Chambre et qui ne devrait être traitée que par ceux qui sont en possession des faits. Pour ce qui est de frapper un homme terrassé, je crois que cela s'explique de soi. Je crois que dans un corps composé d'Anglais et de Français qui sont tout aussi braves et aussi généraux que les Anglais, ce sont là trois règles qui devraient être respectées. Je veux dire qu'en ce qui concerne le colonel Williams et le major général Luard, j'ai eu le plaisir de les connaître tous deux, et je crois que tous deux sont courtois et généraux et je crois que dans cette occasion, ils ont probablement eu droit tous deux jusqu'à un certain point, et ils ont probablement eu tort tous deux dans une certaine mesure.

Je crois qu'il est très regrettable que cette question ait été soumise à la Chambre, pour la raison que l'honorable député de Montréal-Est (M. Courso) a dit, ce qu'il n'aurait pas dit j'en suis certain s'il eût été mieux renseigné—que le général Luard avait traité les volontaires du Canada d'une toute autre manière qu'il aurait traité les volontaires de la Grande-Bretagne. Si l'honorable député allait en Angleterre et se présentait comme Canadien, il se convaincrat que sa qualité de Canadien lui servirait de passeport pour arriver au cœur de la population d'Angleterre, et je suis très certain que bien loin de faire ce qu'il s' imagine que le ge-

néral Luard a fait, un officier anglais qui viendrait ici d'Angleterre serait convaincu qu'il est de son devoir de traiter les volontaires Canadiens avec plus de déférence, avec plus de respect même, qu'il ne traiterait la milice ou les volontaires de l'Angleterre.

M. OUMET: Cette discussion me rappelle un incident qui est arrivé lorsque j'ai commencé à pratiquer comme avocat. Un jour, je m'adressais à un juge de la cour du banc de la reine pour obtenir qu'un de mes clients fût admis à caution. J'avais mon dossier entre les mains et je m'efforçais de démontrer au meilleur de ma connaissance que mon client n'était pas coupable. Après avoir examiné le dossier, le juge me dit: "Eh! bien, M. Ouimet, votre client n'est peut-être pas coupable, mais il a été bien malheureux." Eh! bien, M. l'Orateur, si le général Luard n'est pas coupable, il a été bien malheureux; et comme on l'a admis à caution, comme on a admis mon client, si l'on n'entendait plus parler de lui comme on n'a plus entendu parler de mon client, je crois que ce serait très agréable pour nous tous. Quant à la compétence du général Luard comme officier de l'armée anglaise, je n'ai rien à dire sous ce rapport, mais je crois qu'il s'est montré très incompetent comme officier chargé du commandement de notre milice. Il a souvent insulté—et j'emploie le mot à dessein—les gentlemen chargés du commandement des divers corps de notre milice, des officiers qui ne méritaient pas du tout ces reproches.

Je ne dis pas qu'il ait en l'intention de les insulter, mais il a été très malheureux dans le choix de ses expressions. Ayant été moi-même commandant d'un bataillon de volontaires, à Montréal, j'ai eu l'occasion d'envoyer un jour une communication au département par l'intermédiaire de l'officier de brigade de Montréal. Cette communication était écrite en français. Je croyais avoir le droit d'écrire en français sur une question militaire aussi bien que sur tout autre sujet. Quelques jours plus tard, la même communication m'était renvoyée avec cette note en marge écrite au crayon: "Traduisez cela en anglais." J'ai cru que l'ordre était militaire, mais il n'était certainement pas poli. Je pourrais citer d'autres faits.

Un jour j'ai demandé une salle d'armes pour l'usage de mon régiment. Nous savons tous que les militaires de ce pays, surtout à Montréal, n'ont pas à leur disposition de bonnes salles d'exercice. Mon régiment avait ses quartiers dans une salle publique accessible aux vents et au public, et il avait besoin d'une salle d'arme pour y mettre les accoutrements sous clef. Eh bien! le général m'a écrit en réponse qu'il était très surpris de voir que les amis du bataillon, qui, à son avis, étaient les seules personnes qui pussent avoir accès dans cette salle d'exercice, fussent capables de voler les accoutrements. Suivant moi les amis du bataillon étaient le public en général. Je suppose, M. l'Orateur, que tous les membres de cette Chambre sont très honnêtes, mais nous avons entendu dire que des bonnets avaient été volés dans les corridors, et cependant on n'a jamais supposé que les amis des honorables députés, qui étaient introduits dans les corridors, étaient capables de commettre de petits vols. Je pourrais citer un autre fait.

J'étais présent, l'automne dernier, à l'inspection faite à Montréal par le général Luard des braves du 58^e régiment écossais. Ces derniers avaient un fournil complet. Ils portaient le plaid et le japon traditionnels; et je suppose que ces accoutrements coûtaient aux officiers du régiment plusieurs milliers de dollars, une somme s'approchant plus de \$10,000 que de \$5,000. C'était vers la fin d'octobre ou au commencement de novembre, par une journée pluvieuse et froide, et je trouvais qu'en paradant ainsi, le régiment se faisait beaucoup d'honneur, et je trouvais certainement qu'il paraissait magnifiquement. Voici la seule remarque que le général ait faite au régiment. Il a dit—je ne répéterai pas le premier mot de sa phrase—"Est-il possible qu'un régi-

ment entre en campagne ainsi équipé." C'est le seul compliment qu'il fit au bataillon, et il s'éloigna. A mon avis il ne convenait pas à un officier inspecteur d'employer une expression aussi désagréable à l'adresse d'un régiment qui faisait certainement honneur, non-seulement à la milice canadienne, mais plus particulièrement aux Ecossais qui demeurent à Montréal.

Je n'avais pas l'intention de prendre part à cette discussion, mais je dirai, en terminant, que le général a certainement été très malheureux, et cependant il est très heureux qu'il soit parti dans des circonstances aussi favorables, et s'il a quelque sujet de plainte, c'est que ses amis aient été indiscrets en provoquant ici une pareille discussion, qui pourra lui rappeler des souvenirs désagréables au Canada.

M. VAIL: Je me proposais, M. l'Orateur, de faire quelques remarques à ce sujet, mais après la déclaration du premier ministre, je sens que je ne dois rien dire, si ce n'est qu'il est très malheureux pour le général Luard que cette question ait été soulevée; que c'est aussi très malheureux pour le colonel Williams, l'honorable député de Durham-Est, et que je crains que ce ne soit également malheureux pour la milice.

Je crois qu'il n'était pas sage de la part du colonel Williams, de laisser les journaux s'emparer de cette affaire. J'ignore qui l'a mise en circulation; mais j'ai reçu deux journaux de Port-Hope, marqués; et donnant chacun le récit de toute cette affaire. Va sans dire que j'ai regretté de voir cela.

J'étais en Angleterre en 1832, et j'ai vu quelques-uns de ces articles reproduits dans des journaux anglais, et l'on m'a plusieurs fois parlé de cette affaire, et demandé si les rapports étaient vrais. Un monsieur d'une haute position m'a particulièrement interrogé à ce sujet, et m'a dit qu'il regrettait beaucoup de voir ces rapports, vu qu'il était très intime avec le général, et m'a demandé si ces rapports étaient exacts ou non. Je lui ai répondu que je ne connaissais rien de l'affaire, excepté ce que j'en avais vu dans les journaux. Je lui ai dit de ne pas trop se fier aux rapports des journaux, et que s'il y avait du vrai dans l'accusation, le gouvernement ferait une enquête, et qu'il en apprendrait plus long des sources officielles.

Tout ce que j'ai à dire du général Luard, c'est que je le connais depuis longtemps. Pendant trois ou quatre ans il a été secrétaire militaire à Halifax. Il était reconnu pour un soldat accompli, pour un homme occupant une position éminente dans le service, et qui s'était élevé presque à la plus haute position dans la profession; et je suis très étonné de ces déclarations au sujet de sa conduite, parce que tous ceux qui le connaissent intimement savent que c'est un gentilhomme.

Je regrette que le premier ministre n'ait pu se lever et assurer à la Chambre que les accusations avaient été portées sans que l'on eût peut-être examiné suffisamment la question, et qu'après tout ces accusations se réduisaient à peu de chose, et que le général avait quitté le pays avec une réputation sans tache.

M. MULOCK: Avant la clôture de ce débat, je désire faire quelques remarques en réplique. En faisant la motion, je crois pouvoir affirmer que je n'ai émis d'opinion sur aucun des faits allégués. Je n'ai pas critiqué défavorablement ou favorablement la conduite du monsieur qui est concerné dans cette affaire; mais j'ai fait cette motion parce que j'ai senti que c'était de mon devoir, comme je l'expliquerai plus loin. Je dirai pourquoi je l'ai faite, et j'en prendrai la responsabilité.

Cependant, avant de traiter ce point, je parlerai de quelques remarques faites par un honorable député au sujet d'un monsieur qui n'est pas membre de cette Chambre, et qui, suivant moi, n'étaient pas importantes dans la discussion de cette affaire; je veux parler de ce qui a été dit au sujet du colonel Gzowski. Les autres députés ont tout autant droit à

leur opinion que j'ai droit à la mienne, et je ne donne mon opinion qu'afin que l'on ne puisse pas dire qu'il ne s'est pas trouvé un seul député dans cette Chambre qui voulût se lever pour le défendre lorsqu'il a été question de lui en termes peu flatteurs. Je crois qu'il a droit aux remerciements de ce pays pour les services qu'il a rendus en augmentant l'intérêt dans les questions militaires. De même que le général Luard, il peut n'avoir pas réussi à plaire à tout le monde; mais je crois néanmoins que nous admettons tous qu'il a été mû par un désir sincère et désintéressé d'aider à la cause qu'il avait à cœur.

L'honorable député de Glengarry (M. Macmester) a dit que l'honorable député de Durham-Est ne désirait pas se retrancher derrière sa position de membre de cette Chambre. Je regrette de ne pouvoir partager cette opinion. Lorsque j'ai fait la motion, je me suis efforcé d'exposer clairement deux propositions distinctes, sans prendre la responsabilité de déclarer qu'il y avait des faits pour prouver ces propositions, mais donnant les faits, si c'étaient des faits, et demandant et espérant obtenir une dérogation. J'ai tout d'abord appelé l'attention de l'honorable député de Durham-Est sur certaines remarques publiées tant dans les journaux que dans la correspondance, dont j'ai une partie; et j'expliquerai, pour l'avantage du premier ministre et de la Chambre, comment je me suis procuré cela. Je dis que cette correspondance exposait ce qui suit: Qu'après le "meas," après que les officiers se furent retirés de la parade, lorsque les troupes se furent débandées, et que chacun fût retourné à ses occupations de citoyen, on rapporte que l'honorable député de Durham-Est donna des informations au *Times*, de Port-Hope, et inspira l'article qui a plus tard servi de base à la communication qu'il a adressée au secrétaire d'Etat. J'ai déclaré cela formellement, et j'ai demandé une contradiction. L'honorable député de Durham-Est ne l'a pas contredit; il n'a pas nié qu'il eût été pour quelque chose dans la publication de cet article; et étant à son siège dans cette Chambre, s'il ne le nie pas, je crois avoir droit de supposer qu'il a été pour quelque chose dans l'inspiration de l'article. Et s'il ne nie pas cela maintenant, je me permettrai de lire à la Chambre ce qu'est la loi militaire au sujet d'une pareille conduite. Puisque l'honorable député de Durham-Est ne nie pas en ce moment qu'il ait été pour quelque chose dans la publication de cet article, je crois avoir droit de supposer qu'il l'a inspiré. Je lirai maintenant l'extrait suivant des règlements de la milice du Canada, 1883, page 48, article 170:

Si des officiers, des sous-officiers ou des soldats, soit dans le service actif ou autrement, ont des plaintes ou des accusations à porter contre un supérieur ou autre officier, ces plaintes doivent être envoyées à l'officier commandant ou plaignant, qui les transmettra, avec ses remarques, au sous-adjutant général qui commande le district, pour être examinées au quartier général, s'il y a lieu. Il ne leur est pas permis de porter des accusations contre des officiers supérieurs ou des camarades devant le tribunal de l'opinion publique, soit au moyen de discours ou de lettres insérées dans un journal quelconque; un pareil procédé serait une violation manifeste des règles de la discipline militaire et un mépris d'autorité.

Je citerai aussi une plus haute autorité, savoir les règlements militaires (*Queen's Regulations*) qui forment en substance une partie des règlements applicables à la milice active du Canada, article 6, paragraphe 46:

Il est strictement défendu de faire des plaintes ou de publier quoi que ce soit dans les journaux, de nature à nuire aux intérêts du service, ou à provoquer du mécontentement dans l'armée.

Je dirai simplement, en passant, qu'à mon avis il n'est ni sage ni convenable, dans l'intérêt du service, qu'un homme attaché au service volontaire ait recours à la voie des journaux pour ses griefs, au moyen de communications anonymes. S'il a des griefs, la discipline du service lui donne un remède. Son devoir est de transmettre sa plainte à l'officier supérieur suivant. L'officier supérieur venant ensuite de l'honorable monsieur était le sous-adjutant général du district. Il aurait dû adresser sa plainte au sous-adjutant

M. MULOCK

général du district, qui l'aurait transmise au tribunal compétent. Si ce tribunal était le secrétariat d'Etat, c'est là que sa plainte aurait dû aller; si c'était le ministère de la milice, c'est là qu'elle aurait dû aller, et il aurait fait son devoir s'il avait adopté la ligne de conduite que lui traçaient clairement les règlements de la milice du Canada.

On dit que l'honorable ne se retranche pas derrière sa position de membre de cette Chambre. S'il ne le fait pas, que fait-il? Pourquoi ne suit-il pas la ligne de conduite que lui traacent les règlements? Je dis que sous la loi militaire il n'a pas de privilège que ne possède aucun soldat dans le service, et qui pouvait justifier cette communication. Je citerai sur ce point une haute autorité, le cas d'un membre du parlement qui servait dans l'armée, et était en état d'arrestation.

Sa Majesté le roi George III avait informé le parlement qu'un certain membre du parlement était en arrestation pour une infraction aux devoirs militaires, et elle demandait si, dans les circonstances, le parlement jugerait opportun d'examiner la question. Le parlement répondit qu'il remerciait Sa Majesté de son grand respect pour les privilèges de ses membres, mais qu'il ne jugeait pas opportun d'intervenir.

Ce fait, qui se rapporte au major Stanhope, est mentionné dans Clode, sur les forces militaires de la Couronne, vol. 1, page 177.

Je n'ai pas été poussé à faire cette motion par une simple raison de sentiment. Je ne l'ai pas faite, comme l'a dit le premier ministre, à l'instigation d'un autre, mais de mon propre mouvement et sur ma propre responsabilité—sur mon devoir vis-à-vis de cette Chambre, comme citoyen, et comme un homme qui s'intéresse à l'efficacité du service.

L'honorable monsieur m'a demandé, M. l'Orateur, comment je m'étais procuré cette correspondance—car il a sans doute voulu parler de moi. Il n'a pas fait allusion aux honorables députés qui siègent du même côté de la Chambre que lui, et qui ont également en leur possession cette correspondance, mais je vais lui dire comment je me la suis procurée. J'ai placé cet avis de motion sur l'ordre du jour, lorsque j'ai appris par les journaux que le général Luard s'était retiré ou allait se retirer, ou demandait un congé. Si la motion était venue lorsque nous y étions rendus, je n'aurais pas eu l'avantage de posséder cette correspondance. La motion a été allongée à la demande du gouvernement, et un honorable député a bien voulu m'envoyer par lettre—un monsieur à qui je n'avais jamais parlé, et qui est partisan des honorables ministres—cette correspondance, me disant qu'il avait eu l'intention de faire lui-même une motion, mais qu'il me passait la correspondance vu que j'avais placé un avis de motion sur l'ordre du jour. Dès que j'eus cette correspondance, je la transmis à l'honorable député de Durham-Est, et lui dis que j'avais ces informations pour base de mes remarques, et qu'il pouvait faire ce qu'il jugerait à propos. Si le premier ministre désire savoir le nom de son partisan qui m'a fourni la correspondance, je suis prêt à le lui donner.

Je n'ai pas l'honneur de connaître le général Luard, et personne ne m'a demandé de faire cette motion. Je répète que j'ai fait cette motion uniquement dans l'intérêt du public. Je crois qu'il est de l'intérêt de notre service qu'il soit clairement défini si un membre de cette Chambre, lorsqu'il est dans les rangs en sa qualité de soldat, a des droits et des privilèges différents de ceux d'un autre soldat, excepté pendant qu'il remplit ses devoirs comme membre de cette Chambre. Si l'honorable député de Durham-Est croyait qu'une atteinte avait été portée à la dignité de cette Chambre, que devait-il faire? Il devait, lors de l'ouverture du parlement, proposer une motion et se prévaloir de sa position et de ses privilèges de membre de cette Chambre. Mais il n'a pas agi ainsi. Au contraire, il laisse cette accusation suspendue sur la tête d'un homme dont je puis seulement dire que j'ignore s'il est innocent ou coupable. Il est vrai qu'on a pu réussir à détruire sa réputation; mais si injuste que cela soit

pour lui, c'est peu de chose en comparaison du tort causé à l'efficacité du service militaire au Canada.

J'ai soulevé cette question parce que j'ai vu d'abord un homme qui me paraît avoir été traité injustement—avoir été accusé, et cependant ne pas être accusé—pas d'accusation précise, pas de chance de procès,—frappé au-dessous de la ceinture, chassé et exilé du pays qui l'avait demandé. Quel exemple pour la milice du Canada! Y a-t-il dans le service un soldat qui mérite ce traitement? Quelles qu'aient pu être les fautes du général, il n'est personne, à partir d'un colonel jusqu'au plus humble soldat, qui désirât voir tout le pouvoir gouvernemental du Canada uni pour chasser du pays, sur une accusation qui n'était pas prouvée, une accusation vague, un homme qui avait été envoyé ici à notre demande, un homme ayant le passé du major général Luard. Ses adversaires les plus acharnés ne l'ont pas traité comme cela.

L'honorable député de Lanark (M. Haggart) nous a raconté son passé; il nous a dit qu'il était entré au service dès son enfance, qu'il s'était élevé d'une humble position à celle qu'il occupe aujourd'hui, qu'il est un ornement pour le service; qu'en Crimée, dans l'Inde et en Chine il a combattu pour son pays. Je crois pouvoir ajouter à son dossier qu'il a servi même contre les barbares, et que les Zoulous lui ont même laissé la chance de sauver sa vie, ce qui lui a été refusé dans le libre Canada.

J'ai certainement droit de faire cette motion sans que le premier ministre me traite comme il l'a fait. J'ajoute simplement en terminant, que je fais cette motion dans l'intérêt du service, ainsi que dans l'intérêt d'un homme qui, suivant moi, n'a pas eu un procès.

La motion telle qu'amendée est adoptée.

LE CRÉDIT DU CANADA.

M. McDONALD (Cap-Breton): En l'absence de M. MITCHELL, je demande la production de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada, ou aucun de ses membres, et sir John Rose, ou entre aucun d'eux, et MM. Barings et Glynn, agents financiers du Canada, ou aucun de ces derniers, dans l'année 1875, concernant la conduite de M. Potter, alors président de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, en dépréciant le crédit du Canada et celui de la province de Québec lorsque cette dernière s'efforçait d'effectuer un emprunt à Londres pour la construction de chemins de fer dans ses limites; aussi, copie de toutes lettres, correspondance ou communications écrites par M. Potter, privé ment ou en sa qualité de président de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, dépréciant ou ruinant le crédit du Canada, ou de la province de Québec, ou écrites par aucun employé de la dite compagnie, dans la dite année, et qui ont causé l'envoi de la lettre ou des lettres ci-dessus mentionnées à sir John Rose, par aucun des membres du gouvernement.

Adopté.

FACILITÉS D'OPÉRATIONS DE BANQUES PAR LES CULTIVATEURS.

M. ORTON: Je propose que la Chambre se forme en comité général pour examiner la résolution suivante:

Qu'il est expédient de déposer un bill à l'effet de donner aux cultivateurs du Canada plus de facilités pour faire des opérations de banques

M. BLAKE: Je crois que l'honorable député a fait inscrire sur les ordres du jour un projet de loi relatif à cette question et que la Chambre a fixé un jour pour la seconde lecture de ce bill. Il existe, je crois, un règlement qui prescrit que quand un député a fait une proposition au sujet d'un projet de loi et que la Chambre a fixé un jour pour discuter ce projet de loi, il faut en passer par cette procédure. Je suis d'avis que nous devons en finir avec le bill avant de

nous occuper de cette résolution. J'ai déjà signalé la chose à l'honorable député avant qu'il déposât son projet de loi.

M. ORTON: Je puis n'avoir pas été entendu, mais lorsque l'objection a été soulevée, j'ai demandé la permission de retirer mon projet de loi.

M. BLAKE: L'honorable député peut maintenant faire rayer son projet de loi des ordres du jour, et alors nous pourrions procéder d'une manière régulière.

M. L'ORATEUR: La seconde lecture du bill n'a pas été rayée des ordres du jour. Je ne suis pas en mesure de trancher la difficulté.

Sir JOHN A. MACDONALD: Il est 11.30 heures. Je propose l'ajournement du débat.

M. BLAKE: Je suis bien aise que l'honorable député se soit rendu au conseil du premier ministre et de différer son projet au comité des banques et du commerce.

La proposition est adoptée et le débat ajourné.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose l'ajournement de la Chambre.

Proposition adoptée, et la Chambre s'ajourne à 11.30 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 11 mars 1884.

L'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. FOSTER: Je demande la parole pour une question de privilège. Je lis dans un numéro de l'*Inter-Ocean* le télégramme spécial que voici:—

OTTAWA, ONT., 5 mars.

Une résolution ayant pour but de connaître le sentiment de la députation au sujet de la tempérance a été, ce soir, déposée sur le bureau de la Chambre par le professeur Foster, du Nouveau-Brunswick. Ce monsieur a prononcé un discours si long qu'il a été impossible d'en arriver au vote, au grand dépit des amis de la tempérance. En conséquence, sa proposition a dû être remise à la fin des ordres du jour, et il est très douteux qu'elle puisse revenir sur le tapis pendant la présente session. On prétend que Foster s'est entendu avec le gouvernement pour opérer ce mouvement de flanc, car les ministres ne savaient plus à quels saints se vouer pour plaire, d'un côté aux amis de la tempérance et de l'autre aux débitants de liqueurs.

Après avoir reçu ce journal d'un ami qui m'est très attaché, j'ai eu la curiosité d'aller parcourir les journaux dans le cabinet de lecture, et j'ai pu constater que la plupart des organes de l'opposition m'accusent d'avoir cherché à tuer ma propre mesure, en obéissant soit aux ordres ou aux sollicitations du gouvernement, ou à des motifs intéressés. Eh bien! M. l'Orateur, je tiens à dire ceci: mon discours et la manière dont je l'ai prononcé sont ouverts à la critique; mais le mobile qui m'a fait agir est une affaire à moi, et j'ai le droit de l'expliquer à la Chambre. Or, l'assertion dont je viens de donner lecture est, sous le double rapport des faits et de l'intention, absolument fautive et sans fondement.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS.

M. McLELAN: Je propose que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la résolution suivante:

Qu'il est à propos de modifier "l'Acte concernant les matelots, 1873" et "l'Acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires," à l'effet d'en appliquer certaines dispositions aux navires canadiens naviguant à l'étranger, du port enregistré de plus de cent tonneaux, au lieu du port enregistré de plus de cent cinquante tonneaux.

Voici l'explication de cette résolution. D'après la première loi, les navires de plus de 150 tonneaux étaient seuls obligés d'avoir des capitaines et seconds porteurs de certificats. L'année dernière, nous avons adopté une loi qui fixait, pour les caloteurs, la limite à 100 tonneaux. La résolution que je propose aujourd'hui a pour effet de fondre ces deux lois en une seule.

Proposition adoptée, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. WELDON : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous expliquer la différence qui existe entre les actes en vigueur et le projet de loi dont nous allons nous occuper.

M. McLELAN : D'après la loi actuelle, si les navires sont à destination des Antilles ou d'autres ports étrangers, elle s'applique à ceux qui jaugeent de 100 à 150 tonneaux. L'acte de 1873 ne s'applique qu'aux navires de 150 tonneaux qui font le calotage; mais celui de l'année dernière fixe la limite à 100 tonneaux. La résolution a simplement pour but de refondre les deux lois.

M. VAIL : Quand vous proposez-vous de donner effet à la nouvelle loi?

M. McLELAN : Au 1er juillet.

Résolution lue la première et la seconde fois et adoptée.

M. McLELAN : Je dépose un bill (n° 116) à l'effet de modifier "l'acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires" et "l'acte des matelots, 1873."

Bill lu la première fois.

ENQUÊTE SUR LES NAUFRAGES.

M. McLELAN : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est à propos de modifier "l'Acte relatif aux enquêtes sur les naufrages et à d'autres objets," quant au pouvoir du ministre de la marine et des pêcheries dans certains cas dont il lui est fait rapport en vertu de cette loi.

La principale modification apportée à cet acte, c'est que l'officier chargé d'instruire les enquêtes, au lieu de rendre publiquement son jugement, enverra son rapport au ministre de la marine, afin que celui-ci puisse le modifier au besoin et ordonner une enquête sur certains points particuliers.

M. BLAKE : L'honorable monsieur ne propose pas, j'imagine, que le rapport soit modifié de sa seule autorité. Il peut le rejeter, mais les deux rapports doivent rester absolument comme pour une cause instruite en cour martiale.

M. McLELAN : Oui, c'est cela.

M. WELDON : Comment la partie en cause pourra-t-elle en appeler si elle ne connaît pas le jugement de la cour inférieure?

M. McLELAN : Le jugement dans toutes les causes sera annoncé immédiatement, et appel pourra être interjeté comme dans les autres causes.

Proposition adoptée, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. WELDON : En vertu de la loi actuelle un capitaine ou un second qui est puni par l'annulation ou la suspension

M. McLELAN

de son certificat, peut en appeler au ministre de la marine; mais d'après la modification qu'il est question de faire subir à la loi, le rapport n'est pas publié, mais transmis au ministre de la marine qui, là et alors, rend en réalité le premier jugement. Donc, cette modification semble priver l'accusé du droit d'appel.

M. McLELAN : Non, il n'est pas question d'abolir le droit d'appel; mais nous pensons juste que le ministre de la marine ait connaissance du jugement du tribunal avant qu'il ne soit rendu public: ce jugement conservera le caractère d'une décision de tribunal. La modification que nous proposons a pour but d'obvier aux désagréments qui se produisent quelques fois lorsqu'il est rendu publiquement une décision qui pourrait être modifiée ou ajournée dans le but de recueillir une preuve plus ample qui pourrait influencer le jugement de l'officier-rapporteur ou celui du ministre. Il peut se faire que quelques points de la preuve soient faibles et qu'on désire les rendre plus évidents.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'analogie que l'honorable député de Durham-Ouest a faite de ce tribunal avec une cour martiale est pleine de justesse. La cour martiale instruit une cause et communique sa décision au commandant en chef; mais ce jugement n'est promulgué en aucune façon par la raison bien simple, entre plusieurs autres, que la cour peut avoir agi illégalement et que le sous-adjutant général peut renvoyer l'affaire pour cause d'irrégularité. Mais je partage parfaitement l'opinion de mon honorable ami, qu'il sera très inconvenant pour le ministre d'altérer le rapport du tribunal inférieur. Ceci est évident, et il est aussi évident qu'avant qu'il rende jugement soit pour ou contre le rapport du tribunal inférieur, il donne à l'accusé l'occasion d'exprimer son opinion; car la nature humaine est la nature humaine, et une fois que le ministre de la marine aurait approuvé le jugement du tribunal inférieur, la cause serait décidée sans recours d'appel. Je pense que la chose peut être établie dans le bill que mon honorable ami se propose de baser par sa résolution.

Résolution rapportée, lue les première et seconde fois, et adoptée.

M. McLELAN : Je dépose un bill (n° 117) modifiant "l'acte relatif aux enquêtes sur les naufrages et à d'autres objets," au sujet des pouvoirs du ministre de la marine et des pêcheries dans certains cas dont il lui est fait rapport en vertu du dit acte.

COMPAGNIES D'ASSURANCE COOPÉRATIVES SUR LA VIE.

Sir LEONARD TILLEY : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est à propos de modifier "l'acte d'assurance refondu, 1877," au sujet des compagnies qui font des opérations d'assurance sur la vie sous le titre de "Compagnie d'assurance coopératives sur la vie," "Associations de secours mutuels," et autres du même genre.

J'expliquerai peut-être mieux la nature et la nécessité de ce projet de loi en lisant un mémoire qui m'a été remis par l'inspecteur des assurances :

Les associations de la nature de celles dont il est question dans le bill, ont été, par diverses décisions de tribunaux américains, déclarées être des compagnies d'assurance sur la vie, et, suivant l'opinion de notre ministère de la justice, elles tombent sous le coup de la loi qui régit les assurances sur la vie; elles ne peuvent donc, légalement, faire des opérations en Canada sans une licence et sans faire un dépôt de \$50,000.

Dans le principe, elles étaient des institutions de bienfaisance qui prélevaient des contributions à la mort de l'un de leurs membres pour solder les frais de ses funérailles, ou pour donner un bénéfice à sa famille. N'ayant pas de capital ni de fonds accumulés, et n'ayant pas besoin d'un fonds de réserve, il est évident qu'elles ne pourraient se conformer à la loi et faire un dépôt. Il semble donc nécessaire de leur appliquer une législation spéciale, ainsi que la chose a été faite dans la plupart des États de l'Union, et le bill actuel a pour effet de les exempter à certaines conditions, de l'opération de la loi concernant les assu-

rances sur la vie, et de légaliser ainsi l'action des nombreuses associations de bienfaisance qui sont aujourd'hui au ban de la loi.

Bien que l'origine de ces associations soit telle qu'il est dit plus haut, plusieurs compagnies ont été fondées sur le même principe pour des fins de profit, et font concurrence aux compagnies d'assurance sur la vie régulièrement organisées; elles affirment qu'elles peuvent assurer à meilleur marché et elles s'adressent de la sorte, avec succès, à une partie nombreuse de la population. Que ce principe soit permanentement suivi ou non (ce qui n'a pas besoin d'être discuté), il est évident qu'il ouvre la porte à la fraude; car, comme les profits, les frais de commission et les déboursés sont faits à chaque contribution, plus nombreux sont les décès plus considérables seront les revenus; de là il suit que ces sociétés font tentées d'augmenter le nombre des décès en assurant des vies compromises, ainsi que par d'autres artifices frauduleux. C'est ce qu'on a vu très souvent, notamment dans la notoire affaire des "assurances de cimetières" de Philadelphie et d'ailleurs, où les directeurs ont fait, avant la chute de ces associations, des gains immenses. Contre un pareil état de choses, il ne paraît pas y avoir d'autres sauvegardes que celles-ci :

(1). Un bureau de direction qui soit connu de la population et dont la respectabilité puisse être établie. C'est ce qu'on peut faire en exigeant que la compagnie soit constituée en corps politique au Canada.

(2). Exiger un état complet de ses opérations et de ses comptes tous les ans ou plus souvent. Si ces rapports sont satisfaisants, le ministre des finances est autorisé à exempter la compagnie de l'opération de la loi et de continuer cette exemption tant que la compagnie paraît être administrée honnêtement et d'une manière satisfaisante.

La publication de ces comptes rendus dans le rapport annuel du surintendant des assurances assurera la publicité nécessaire pour permettre au public de juger des mérites de la compagnie.

Le gouvernement n'accepte aucune responsabilité, excepté celle de refuser l'exemption quand une compagnie paraît être mal administrée ou entachée de fraude; et la nécessité de retenir ce pouvoir de refus est démontrée de par le fait, cité par le commissaire de la Pennsylvanie, que sur 236 compagnies de ce genre organisées en vertu de la loi de 1876, on a constaté en 1881 que 171 ont été dissoutes par les tribunaux, 7 ont cessé d'elles-mêmes leurs opérations, 27 ne lui ont pas transmis leur rapport, probablement parce qu'elles étaient désorganisées, et 37 seulement ont fait leur rapport au département.

Relativement aux compagnies étrangères, le bill ne les touche pas, mais les laisse, comme aujourd'hui, venir en Canada si elles se conforment à la loi concernant les assurances sur la vie. Ce n'est pas être sévère pour elles, car si ce sont réellement des associations de bienfaisance, elles peuvent facilement obtenir la constitution politique pour leurs succursales canadiennes; et si ce sont des compagnies organisées simplement pour le profit, ce n'est pas trop exiger que de leur demander de faire un dépôt de \$50,000 comme garantie de leur bonne foi et de se soumettre au même règlement de rigoureuse surveillance que les compagnies régulières auxquelles elles font la concurrence.

Comme le dit le mémoire, il a été décidé que ces compagnies font des opérations contrairement à la loi. Je ne sache pas qu'aucune des provinces de la Confédération ait adopté des mesures à cet égard, mais le gouvernement a reçu de quelques compagnies des demandes à l'effet d'être autorisées à faire des opérations, et c'est pour cela que nous allons déposer un projet de loi. Il n'exige aucun dépôt de ces sociétés de bienfaisance, mais il les oblige à se faire constituer en corporation, à avoir des bureaux pour la transaction des affaires, et à transmettre à l'inspecteur des assurances, une fois par année ou aussi souvent que le gouvernement le demandera, un état de leurs opérations et de leur organisation.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Couvre-t-il les compagnies américaines et canadiennes ?

Sir LEONARD TILLEY : Il couvre les compagnies américaines, si par leurs succursales elles sont constituées en corporation, pas autrement.

Proposition adoptée; la résolution est délibérée en comité, rapportée, lue les première et seconde fois, et adoptée.

Sir LEONARD TILLEY : Je dépose un bill (n° 118) à l'effet de modifier l'application de l'Acte d'assurance refondu, 1877.

Le bill est lu la première fois.

VENTE ET LIVRAISON DE LA HOUILLE.

M. COSTIGAN : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est à propos de décréter que tous contrats pour la vente et livraison de la houille seront faites pour cette vente et livraison au poids, et que toutes ventes de houilles se feront au poids.

Notre but est de rendre les ventes de la houille uniformes par tout le pays. Dans les provinces de l'Ouest la vente se fait au poids, mais en certains endroits des provinces d'en bas elle se fait à la mesure. Si la chose devenait nécessaire, l'acte pourrait être modifié de façon à autoriser l'inspection de ces mesures. En général, les représentants du commerce sont d'avis que le système du poids est le plus juste et le plus acceptable. Avec le poids on est toujours plus certain d'en avoir pour son argent qu'avec la mesure.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle peine vous proposez-vous d'établir pour violation de l'acte ?

M. COSTIGAN : Vous le verrez par le bill.

Proposition adoptée; la résolution est délibérée en comité, rapportée, lue les première et seconde fois et adoptée.

M. COSTIGAN : Je dépose un bill (n° 119) concernant la vente de la houille.

INFRACTIONS A L'ACTE DES POIDS ET MESURES.

M. COSTIGAN : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est à propos de modifier l'Acte des poids et mesures de 1879, afin d'établir de meilleures dispositions pour prévenir et punir les infractions du dit acte.

Cette modification, dit-il, a pour but d'établir de meilleures dispositions pour faire mieux observer le dit acte en appliquant les amendes aux modifications de l'acte primitif.

Proposition adoptée; la résolution est délibérée en comité, rapportée, lue les première et seconde fois, et adoptée.

M. COSTIGAN : Je dépose un bill (n° 120) à l'effet d'amender l'acte des poids et mesures de 1879.

Bill lu la première fois.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

M. McLELAN : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est à propos de modifier l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882, en réduisant les honoraires de renouvellements des certificats de mécaniciens.

Proposition adoptée, et la Chambre se forme en comité général.

(En comité.)

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je désire signaler à l'attention du ministre de la marine une question qui peut être aussi bien réglée maintenant, à l'occasion de son projet de loi, qu'en tout autre temps. Si je ne me trompe, l'acte d'inspection prescrit que le ministre de la marine, ou les officiers nommés par lui, doivent veiller à ce que les bateaux à vapeur, surtout ceux qui font des excursions de plaisir, ne soient pas surchargés. La loi est assez bonne, je crois, mais je dois attirer l'attention de l'honorable monsieur sur le fait qu'elle est habituellement isolée dans presque tous les ports de nos rivières de l'intérieur. Tous ceux qui ont de l'expérience en ces matières corroboreront mon assertion quand je dirai qu'il est très ordinaire de voir partir des bateaux à vapeur d'un port avec des chargements excessifs, si excessifs que s'il survenait un accident, par le feu ou autrement, une partie considérable des excursionnistes devrait périr.

Eh bien ! sans vouloir retarder le progrès du bill qui nous est proposé, je tiens à profiter de l'occasion pour signaler au ministre cet abus notoire. C'est le temps de prendre des

précautions pour empêcher qu'il arrive des accidents durant l'été. Jus-à-ici nous avons été en somme exempts des accidents ; mais l'honorable monsieur sait qu'en Angleterre et ailleurs les pertes énormes de vies humaines ont été le résultat de l'incendie et de l'âpreté au gain qu'ont mises certains armateurs à encombrer leurs navires ; et comme nos bateaux à vapeur sont construits en bois, au lieu de l'être en fer, il serait difficile de prévenir les accidents, surtout les accidents par l'incendie.

J'ai vu des bateaux tellement surchargés que quand, pour une eau ou pour une autre, les passagers se portaient tous d'un côté, ces bateaux venaient à un doigt de leur perte, et mon expérience personnelle est que le nombre des chaloupes et des appareils de sauvetage était totalement insuffisant à bord. Comme je viens de le dire, je ne veux pas retarder la passation du bill, mais je tiens à signaler la nécessité qu'il y a pour ceux qui sont chargés de protéger le public voyageur, d'exercer une plus grande vigilance.

M. McMILLAN (Middlesex) : Je suis heureux que l'honorable député de Huron Sud ait signalé cette importante question à l'attention du ministre ; mais en disant que des accidents de cette façon n'arrivent pas dans les rivières du Canada, il a évidemment oublié la terrible calamité survenue, il y a deux ou trois ans près de London.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai dit quelques accidents seulement.

M. McMILLAN : Où, sur un petit cours d'eau, on pourrait même dire un ruisseau, de 160 à 180 personnes se sont noyées,—calamité due au surchargement du bateau. Je ne connais pas le contenu du bill de l'honorable monsieur, mais je recommande qu'on prenne les plus grandes précautions, et que la surcharge des bateaux soit considérée comme délit criminel imputable non-seulement à ses propriétaires, mais encore à ceux qui en ont la conduite.

M. McLELAN : Depuis l'accident dont l'honorable préopinant vient de parler, j'ai fait adopter par la Chambre une loi qui prescrit l'inspection des coques des bateaux à vapeur, ainsi que de leurs chaudières et machines, et les inspecteurs se sont entendus ensemble pour décider du nombre de passagers qu'un bateau a le droit de prendre à son bord. La loi est peut-être assez rigoureuse, et je comprends la nécessité qu'il y a de l'exécuter. Elle n'est en vigueur que depuis un an ; il est possible que nous n'en soyons pas encore arrivés à la perfection ; mais nous avons fait comprendre aux inspecteurs la nécessité d'user de la plus grande vigilance.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ose dire que la loi est très suffisante si elle est bien exécutée. Ainsi que je le disais il y a un instant, ce n'est pas la loi qui est défectueuse, mais sa mise à exécution, et c'est pour la faire mieux observer que j'ai attiré l'attention de l'honorable ministre.

M. DAWSON : Il est arrivé un très grand nombre d'accidents sur les lacs Huron et Supérieur. Il serait de la plus haute importance qu'un officier du gouvernement eût l'autorisation d'empêcher les bateaux trop chargés de quitter le port. Bon nombre des accidents arrivés sur les lacs Huron et Supérieurs sont dus aux trop grandes surcharges des bateaux dans la saison d'automne, et je crois que si, par exemple, on confiait aux douaniers la mission d'empêcher les navires trop chargés de partir, ce serait un bon commencement dans la voie de la réforme.

M. BERGIN : Je ne sais pas jusqu'à quel chiffre le ministre propose de réduire les honoraires payables par les mécaniciens. Aurait-il l'obligeance de nous renseigner sur ce fait.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

M. McLELAN : L'acte de 1882 prescrivait que les mécaniciens qui auraient obtenu des certificats de première classe seraient exemptés de payer des honoraires, et que les mécaniciens porteurs de certificats de seconde classe, devraient subir tous les ans un examen et payer un honoraire annuel de \$5. Nous supposons que ces derniers mécaniciens ne resteraient pas très longtemps dans la seconde classe, mais passeraient dans la première aussi rapidement que possible ; c'est pourquoi nous avons fait la loi de manière à les encourager, et l'honoraire fut maintenu à \$5. Nous avons constaté en fait qu'il n'y a pas beaucoup de bateaux d'une capacité et d'un pouvoir moteur suffisants pour donner à plusieurs des mécaniciens de seconde classe des facilités ; pour passer premiers et les exempter de l'honoraire annuel de \$5. Nous proposons de réduire de \$5 à \$2 l'honoraire pour les mécaniciens de seconde classe.

M. BERGIN : En ce qui concerne les mécaniciens qui n'ont pu obtenir des certificats de première classe, les explications de l'honorable ministre sont très satisfaisantes ; mais je regrette infiniment qu'il n'ait pu trouver le moyen de réduire l'honoraire de \$2 à \$1. A première vue, deux piastres ne paraissent pas être une somme très considérable, mais elles représentent pour les mécaniciens la solde d'une journée.

Or, nous savons que, par suite de la concurrence avec les chemins de fer et pour d'autres causes, le nombre des mécaniciens de seconde classe diminue tous les ans, et que la plupart d'entre eux sont obligés de faire des dépenses pour se présenter devant le bureau des examinateurs ; il leur faut aller à Toronto ou à Montréal, et cela les expose à des frais dont leur famille se ressent. En général, les mécaniciens n'ont pas d'autre gagne-pain que leur métier ; ils n'ont de l'ouvrage que pendant sept mois, et ils passent les cinq autres mois à ne rien faire ; en d'autres termes ils dépensent pendant l'hiver ce qu'ils ont gagné pendant l'été. Je pense que le ministre ferait un acte de justice à leur égard en réduisant l'honoraire de \$2 à \$1.

M. COCKBURN : Je suis, moi aussi, d'avis que l'honoraire devrait être réduit à \$1. Il était autrefois fixé à ce chiffre.

M. McLELAN : Il me semble qu'il vaudrait mieux débattre cette question en comité général.

M. COCKBURN : J'espère qu'alors le ministre se décidera de réduire l'honoraire à \$1. Quant à la sécurité d'une certaine classe de bateaux à vapeur, je pense que nous devrions adopter un système pour l'inspection des coques. Si un bateau n'est pas bien construit, il verse facilement quand il est chargé d'une certaine façon. C'est la cause de l'accident de London.

Le *Victoria* n'était pas un bateau à vapeur, et s'il y avait eu alors un inspecteur pour surveiller la construction des bateaux à vapeur, je suis certain qu'il n'aurait jamais donné une licence au *Victoria*. C'est la forme d'un bateau plutôt que sa longueur qui l'empêche d'être ferme, et en nommant un inspecteur des coques on obvierrait au danger provenant de la construction défectueuse des bateaux.

Résolution rapportée, lue les première et seconde fois, et adoptée.

M. McLELAN : Je dépose un bill (n° 131) à l'effet de modifier "l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1832," en réduisant les honoraires de renouvellement des certificats de mécaniciens.

Bill lu la première fois.

GRIEFS DU NORD-OUEST.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable monsieur a-t-il produit les renseignements demandés au sujet des griefs du Nord-Ouest ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Hier.

LE RECENSEMENT.

M. BLAKE : Comme l'honorable ministre de l'agriculture est à son siège, peut-être pourra-t-il nous dire quand le second volume du recensement et quand son rapport sera présenté.

M. POPE : J'espère que mon rapport sera déposé cette semaine. J'avais promis que le second volume du recensement pour avant aujourd'hui, et j'espérais qu'il serait prêt, mais je n'ai pu l'avoir plus tôt.

M. BLAKE : Je suppose que c'est la faute de l'imprimeur.

M. POPE : C'est toujours la même histoire. Ce volume est entre les mains de l'imprimeur depuis longtemps, mais c'est un ouvrage que l'imprimeur ne peut faire promptement. La plus grande partie du temps il n'a pu préparer que 16 pages par jour, et cela veut dire 16 pages par semaine. Nous recevons de l'imprimeur une épreuve de 16 pages qu'il nous faut reviser et renvoyer ; en général nous n'avons cette épreuve qu'une fois par semaine.

Il en a été ainsi pendant trois ou quatre mois, mais l'imprimeur nous a promis de nous envoyer dorénavant deux ou trois épreuves par semaine, jusqu'à ce que l'ouvrage soit terminé. Si nous recevons trois épreuves, nous en aurons fini dans quinze jours ; si on ne nous en envoie pas plus que deux, cela prendra trois semaines.

DOCUMENTS INCOMPLETS.

M. CHARLTON : Lorsqu'un document relatif aux coupes de bois a été déposé sur le bureau hier, j'espérais avoir le plaisir de féliciter mon très honorable qui faisait preuve d'une aussi grande diligence ; mais en prenant connaissance du document, j'ai constaté que c'était tout simplement une réponse à un ordre donné par la Chambre le 15 mars 1883. Je commence à craindre que le document demandé le 24 janvier de cette année ne soit pas déposé à temps pour qu'il puisse nous servir pendant la présente session.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous avons employé, dans les différents ministères, un grand nombre de commis surnuméraires pour préparer les nombreux documents qui sont demandés. La curiosité de la Chambre est si grande qu'il est presque impossible de la satisfaire. Nous faisons cependant les plus grands efforts.

M. CHARLTON : Je dois aussi faire observer au très honorable premier ministre que, nonobstant tout le temps qu'il a mis à nous venir, le document qui vient d'être déposé ne vaut rien. Il contient les noms des pétitionnaires, mais il ne donne pas du tout ceux des locataires.

Nous avons une liste des baux et des numéros, mais aucun nom n'est donné.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je suppose que le rapport a été préparé de façon à répondre à la demande qui a été faite.

M. CHARLTON : Non ; la demande comportait les noms des locataires, et les endroits où sont situées les limites octroyées. Le rapport ne contient aucun de ces renseignements.

Sir JOHN A. MACDONALD : Donnez-moi un petit mémoire de ce que vous désirez, et je vais l'envoyer chercher.

VOIES ET MOYENS.—CONCOURS.

Sir LEONARD TILLEY : Je fais motion que les résolutions adoptées par le comité des voies et moyens soient rapportées et lues pour la première fois.

Motion adoptée ; les résolutions sont rapportées et lues pour la première fois.

Sur motion pour la seconde lecture,

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Avant que ces résolutions soient lues pour la seconde fois, et qu'elles reçoivent le concours de la Chambre, je désire dire quelques mots à leur sujet. Jusqu'à présent nous avons à peine eu l'occasion de les discuter dans leur ensemble ; nous n'avons pas eu les informations nécessaires pour nous mettre en état de les discuter intelligemment, et ce n'est qu'après la discussion faite en comité que nous avons été capables d'en comprendre tout le but et toute la portée.

Maintenant, je ne crois pas que nous ayons eu des informations suffisantes sur divers points importants ; mais, tout de même, je me propose de les traiter d'après les informations que nous a fournies l'honorable ministre des finances. Je les discuterai, autant qu'il est possible de le faire, conformément aux déclarations qu'il a faites en comité.

La première assertion faite par l'honorable ministre, si je l'ai bien comprise, est que nous ne devons pas nous attendre que les changements faits dans le tarif nous apporteront un revenu additionnel, ou un revenu additionnel d'aucune importance. Il a dit aussi, ce qui est assez vrai dans un sens, que les changements en eux-mêmes, n'étaient pas d'une très grande importance comparativement aux changements radicaux que l'honorable ministre a faits dans le tarif il y a quelques années, ou même à ceux qu'il a faits à diverses époques subséquentes.

Mais, en même temps, M. l'Orateur, il est digne de remarque que ces changements, si minimes et si insignifiants qu'ils soient, impliquent, lorsqu'ils sont ajoutés ensemble, un surcroît considérable de charges sur le peuple canadien. Aucun revenu, je présume, n'entrera dans le trésor ; il n'y a pas de doute que le ministre avait raison de faire cette assertion, mais il ne s'ensuit pas qu'aucunes taxes additionnelles ne seront imposées sur le peuple. Je ne puis garantir l'exactitude des conséquences qui découlent des déclarations de l'honorable ministre. Il me faut les accepter telles qu'il les a données, et, pour le bénéfice de la discussion, supposer qu'elles sont approximativement exactes ; mais comme je l'ai dit, elles ne nous donnent pas sur ces points une information aussi complète que je l'aurais désiré.

Je crois que si nous voulons calculer de bonne foi le montant des taxes additionnelles imposées sur le peuple par ces résolutions, nous trouverons qu'elles ne sont pas moins de \$300,000 par année, et elles peuvent se monter à une somme beaucoup plus considérable. Cela dépendra presque entièrement jusqu'à quel point les divers manufacturiers que l'honorable ministre veut encourager, se prévaudront des dispositions de cette loi. Eh bien ! M. l'Orateur, je ne puis croire, avec M. le ministre, qu'une mesure qui ajoutera au moins \$300,000 aux charges qui pèsent sur le peuple, et peut-être une somme beaucoup plus considérable, est un surcroît tout à fait insignifiant dans le moment.

De plus, je vois que le nombre d'ouvriers qui trouvera du travail dans ces diverses industries, si je puis en juger d'après les informations que j'ai pu obtenir d'autres sources, sera probablement très restreint. Je donnerai brièvement à la Chambre, mais en détail, les résultats que j'ai préparés ; cependant, je dois déclarer que je ne veux pas en être responsable, parce qu'ils sont basés sur l'exposé de l'honorable ministre lui-même, autant que je puis le comprendre.

Prenons, en premier lieu, les droits sur l'acier. L'honorable ministre des finances a dit,—et on l'a rapporté,—que ces droits étaient d'environ \$5 par tonne. Si je comprends

bien la portée de son projet, il va ajouter \$3 par tonne, ou environ, sur la moyenne des droits, de sorte que les droits sur l'acier, au lieu d'être de \$5 par tonne, vont s'élever à \$8. Et comme nous avons importé l'an dernier, d'après son propre exposé, environ 16,000 tonnes d'acier de l'espèce affectée par ce projet de loi, il est clair que nous paierons directement \$48,000 de plus pour l'acier que nous consommons dans le pays, bien qu'il soit vrai qu'aucune partie de cette somme n'entrera dans le trésor, parce que, comme l'a expliqué l'honorable ministre, les droits additionnels seront à peu près égaux au montant qui sera perdu par la fabrication de 8,000 tonnes d'acier; il pense que c'est la quantité qui sera manufacturée à l'avenir sous l'opération de ce tarif. \$48,000 d'augmentation sur un article comme l'acier, qui est la matière première de plusieurs autres industries, ne représente pas toute la perte du consommateur. Il faut y ajouter au moins 25 pour 100 pour estimer la perte véritable du consommateur. Ainsi, sur ce seul article, nous avons une augmentation d'environ \$60,000 aux taxes qui pèsent sur le peuple, et cela, sans enrichir le trésor. En retour de ces charges, l'honorable ministre estime, — et son calcul a été corroboré par l'honorable député de Pietou (M. Tupper), — qu'il sera en état de donner du travail à environ 150 ouvriers; un autre honorable député a mentionné un plus grand nombre, mais d'après les informations que j'ai pu avoir, il semble que 160 ouvriers est un nombre suffisant pour produire la quantité d'acier que l'honorable ministre a mentionnée.

Ainsi, M. l'Orateur, quant aux droits sur l'acier, nous arrivons à ce résultat, que le consommateur sera taxé de \$60,000 par année, et que 160 ouvriers auront du travail.

Nous arrivons maintenant aux droits sur les indiennes de diverses espèces. L'honorable ministre propose de porter les droits de 20 pour 100 à 27½ pour 100; il ne fait exception qu'en faveur des fabricants de corsets. Ici encore, si je le comprends bien, il est d'opinion qu'il n'en résultera ni perte ni gain pour le trésor. Eh bien! s'il en est ainsi, il est clair que les fabricants d'indiennes devront manifester à peu près un quart de ce que nous en importons. La valeur de l'indienne que nous avons importée l'an dernier a été de \$1,645,000; il suit, par conséquent, que nous devons en produire au montant d'environ \$400,000 par année. Il pourrait y avoir augmentation, et s'il y a augmentation, comme de raison, les calculs devront être corrigés; mais, pour le bénéfice de la discussion, je suppose que l'honorable ministre a raison; que l'augmentation de production n'aura d'autre effet que de produire un montant qui sera compensé par l'addition de 7½ pour 100 du revenu.

Alors, M. l'Orateur, voici la position où se trouvera placé le consommateur: 7½ pour 100 sur une valeur de \$1,645,000, donneraient environ \$128,000; si l'on ajoute à cela comme auparavant, — ce qui n'est que juste, je crois, — \$32,000, l'équivalent de 25 pour 100, le consommateur se trouverait à payer rien moins que \$160,000 par année.

Je ne sais pas exactement à combien d'ouvriers la production de cette quantité de marchandises donnera du travail, et l'honorable ministre n'a pas pu nous le dire; mais en prenant pour base les rapports du recensement des Etats-Unis, je trouve qu'environ 250 ouvriers seront capables de produire ces \$400,000 de marchandises, si la production par tête est la même ici qu'aux Etats-Unis. Il s'ensuivra, par conséquent, que par cette addition apparemment insignifiante au tarif, nous donnerons du travail à environ 250 ouvriers, et que le peuple sera taxé ou surchargé — je laisse le choix du terme au ministre, — au montant de \$160,000 par année.

Maintenant, nous arrivons à une troisième proposition qui est assez curieuse, et sur laquelle j'attirerai l'attention de la Chambre. Ce sont les clauses 10 et 11, par lesquelles l'honorable ministre a pourvu que les manches de couteaux et de fourchettes, les lames de couteaux, et les fourchettes inachevées, pourront être importés dans le pays en payant un droit nominal de 10 pour 100. J'attire l'attention de l'honorable

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

ministre sur le fait que cela peut difficilement être appelé une manufacture.

Voilà des articles pratiquement manufacturés; ils sont importés dans le pays. On pourra polir les fourchettes, et peut-être les lames de couteaux, et ensuite, ils seront joints ensemble. Un bien petit nombre d'ouvriers seront certainement capables de produire une valeur énorme avec un semblable système. Je n'ai pas été capable, non plus que l'honorable ministre, apparemment, d'obtenir des statistiques exactes de la quantité qui pourrait être importée, mais je me suis procuré toutes les informations que j'ai pu avoir de personnes engagées dans le commerce, et elles sont d'opinion, vu que l'on fait un usage considérable de ces articles, qu'il est bien possible, même dans un an ou deux, que les soi-disant manufacturiers qui vont se livrer à ce genre d'industrie, importent pour au delà de \$100,000 de marchandises.

Ils ont aussi fait remarquer, — ce qui est assez évident, — qu'un droit de 10 pour 100 sur des parties distinctes n'est pas du tout égal à un droit de 10 pour 100 sur l'article complété; qu'un droit de 10 pour 100 sur les manches de couteaux, les fourchettes et les lames inachevées, ne représentera, selon toute probabilité, que 3 ou 4 pour 100 sur l'article complété; de sorte que la perte est beaucoup plus considérable qu'elle n'apparaît à première vue.

Eh bien! comme je l'ai dit, le ministre ne paraît pas être renseigné sur ce sujet, et je ne puis garantir l'exactitude de ces calculs; mais les personnes que j'ai consultées ont été d'opinion qu'un nombre d'ouvriers comparativement restreint, probablement pas plus que trente ou quarante, et peut-être moins, pourraient compléter tout l'ouvrage qui resterait à faire aux articles importés dans cet Etat, et que la perte probable du revenu, qui est maintenant de 30 pour 100 sur le montant de l'importation, si je me rappelle bien, s'éleverait à une somme considérable; peut-être rien moins que \$25,000 par année.

En quatrième lieu, nous avons une disposition pour encourager la fabrication des fils d'acier et certains articles de moindre importance. Ici encore, nous faisons la même chose jusqu'à un certain point. Un droit de 5 pour 100 sur les barres d'acier qui doivent être converties en fil ne représente pas du tout 5 pour 100 sur l'article complété; je ne suis pas certain si cela représente 2 pour 100, et il est bien possible que le revenu du pays soit diminué d'une forte somme à l'avenir.

Chacun sait que dans certaines parties d'Ontario, dans tous les cas, et peut-être aussi dans les autres anciennes provinces, l'emploi de cet article à des fins agricoles devient plus commun, et qu'il est presque nécessaire au cultivateur du Manitoba et du Nord-Ouest. Il n'est pas facile d'estimer de combien le revenu sera diminué, mais tout le monde sait que d'ici à très-peu de temps les clôtures en bois deviendront partout si dispendieuses, que nous serons obligés d'avoir recours aux fils d'acier, et je doute que la perte dans le revenu, en supposant que l'honorable ministre ait prévu le cas d'un surcroît d'importation, puisse être évaluée à moins de \$50,000 par année. Et après tout ce qui a été dit, et tout ce qui a été fait, il paraît très-doutoux que cette espèce d'industrie puisse donner du travail à plus de 120 à 150 ouvriers.

Maintenant, M. l'Orateur, si le revenu doit être diminué, si l'honorable ministre doit perdre dans le présent et dans l'avenir, il me semble qu'il vaudrait mieux le faire pour le bénéfice des agriculteurs en réduisant les droits sur les fils de fer, que de les maintenir au taux actuel et forcer l'agriculteur à payer des droits qui n'entreront pas dans notre trésor, mais dans la poche de deux ou trois manufacturiers.

Mais je désire attirer spécialement l'attention de l'honorable ministre et de la Chambre sur le dommage que les droits sur l'acier vont causer à un grand nombre d'autres manufacturiers. Comme chacun sait, cet acier est une matière première dont certaines classes de manufacturiers

font un grand usage. Les manufacturiers d'instruments aratoires en emploient une quantité considérable; les manufacturiers de machines à coudre s'en servent aussi; de même les ébénistes et les carrossiers, et je pourrais citer un grand nombre d'industries qui seront toutes plus ou moins affectées par la manière dont l'honorable ministre entend imposer les droits sur l'acier.

Maintenant, il est clair qu'en favorisant une classe il fera du tort à d'autres; et s'il impose un droit additionnel sur l'acier qui, comme il l'admet et comme je le prétends, n'apportera aucun revenu au trésor, l'une de ces trois choses doit inévitablement arriver: ou les manufacturiers devront réduire leurs bénéfices, ou ils devront réduire les gages de leurs ouvriers, ou ils devront élever les prix des marchandises qu'ils ont à vendre. L'une de ces trois choses doit arriver, et je ne vois pas qu'il soit possible à l'honorable ministre de se soustraire à ce résultat.

Maintenant, M. l'Orateur, je prends ses propres arguments et ses propres chiffres, et je trouve que les charges additionnelles qui seront imposées sur le peuple par ces changements dans le tarif seront d'au moins \$300,000. Je trouve qu'en retour de cette charge additionnelle de \$300,000, nous ne pourrions, suivant toutes les apparences, fournir du travail à plus de 560 à 600 ouvriers. Cela veut dire que chacun de ces ouvriers coûtera au pays, coûtera au consommateur de ce pays, à tous égards, \$520 par année. En supposant que cet état de choses continue pendant dix ans, l'honorable ministre verra qu'en cherchant à fonder de telles industries, le pays perdra \$3,000,000; et je l'engage à faire ce calcul sur une échelle un peu plus élevée. Ce qu'il fait pour l'un, on s'attendra qu'il le fera pour les autres; et s'il nous en coûte \$300,000 par année pour créer des industries qui emploient de 500 à 600 ouvriers, il suit nécessairement que s'il ajoute 1,500 ou 1,600 ouvriers à notre population, et qu'il les emploie dans des manufactures semblables, cela entraînera au pays une perte d'environ \$8,000,000. Je crois, M. l'Orateur, que c'est payer tout à fait trop cher l'établissement de ces petites industries.

Je ne discute pas maintenant la question abstraite de la protection, mais je démontre le coût probable de l'établissement de ces petites industries dont j'ai parlé, et que l'honorable ministre veut encourager au moyen de ce tarif. Je ne lui signalerai pas, bien que je pourrais le faire, quel serait l'effet de tenter d'encourager de la même manière les 600,000 agriculteurs du Canada.

Je ne traiterai pas cette question, quoique ç'en soit une qui pourrait être étudiée avec avantage par quelque autre député. Je crois qu'il est temps que l'honorable député mette fin à sa prodigalité. Je crois qu'il devrait nous donner une idée de la politique du gouvernement sur ce sujet. Autant que je puis comprendre, d'après les explications qu'il a données l'autre soir, l'honorable ministre en est pratiquement arrivé à la conclusion que chaque fois qu'un individu, —je ne dirai pas un de ses amis,—se propose d'appliquer un certain montant d'argent, \$100,000 à \$200,000, ou même \$10,000 ou \$20,000 à l'établissement d'une industrie quelconque, il semble tout à fait disposé à lui donner sans autre examen, la protection qu'il demande. Bien que nous l'ayions contre-interrogé en détail, nous n'avons pu établir qu'il avait fait une estimation soignée de ce que cela coûterait, dans la plupart des cas. Nous n'avons pas pu établir qu'il avait fait des calculs minutieux des effets de cette politique sur d'autres industries, et c'est un point sur lequel j'attire son attention, vu qu'il désire protéger tous les autres manufacturiers. Dans le cas, par exemple, de l'imposition de droits sur l'acier, il ne peut donner à ces manufacturiers ce qu'ils désirent sans imposer une charge additionnelle sur plusieurs autres industries qu'il désire protéger et encourager, j'en ai aucun doute.

L'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) a dit l'autre soir que c'était faire échouer la protection; je le sais aussi.

Je pense que si l'honorable monsieur continue beaucoup plus avant dans cette voie, il va protéger tout le monde à un tel point qu'il va être impossible à un grand nombre de gens de rentrer dans ce pays; et je répète que l'une de ces causes —et une cause très importante de l'immigration de ce pays que nous déplorons tous—réside dans le fait que l'on fait constamment du Canada, par des actes comme ceux-ci, un pays où la vie coûte cher, et par lesquels les prix de toutes les choses nécessaires se trouvent haussées par toutes les classes de la société. Si j'ai mal compris l'honorable monsieur, si je l'ai cité à faux, si j'ai fait quelque erreur dans mes calculs, l'honorable monsieur peut prendre cette occasion de me rectifier. Je ne prétends pas dire que tous mes calculs sont exacts, mais je dis qu'ils sont le résultat qui me paraît être le corollaire de la position prise par l'honorable monsieur lorsqu'il a dit qu'il n'allait pas augmenter nos taxes, mais qu'il n'avait fait cet arrangement que dans le but de favoriser ces manufactures particulières. S'il n'ajoute rien à notre revenu; s'il ne prend rien à notre revenu, je dis alors que ces résultats vont se produire apparemment. Je crois que l'honorable monsieur ferait bien de faire voir si je me suis trompé, et si je ne me suis pas trompé, je crois qu'il ferait bien de montrer en quoi il serait bon pour la population de ce pays de se soumettre à une taxe additionnelle de \$300,000 par année pour avoir, au plus, cinq ou six cents ouvriers de plus.

M. TUPPER (Picton): Je crois, M. l'Orateur, que la façon étroite dont l'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège aime à faire ses critiques s'est manifestée d'une manière plus apparente dans ce qui s'est produit aujourd'hui; c'est que lorsqu'il y a quelques soirs il a parlé d'un débat qui s'est fait en comité il a appuyé une partie de son raisonnement contre l'impôt sur l'acier, sur la déclaration que 160 hommes seraient le nombre que les usines d'acier de New-Glasgow, dans le comté de Picton, pourraient employer lorsqu'elles seraient en pleine opération. Maintenant, si l'honorable monsieur a écouté attentivement la discussion provoquée par ce qu'il a appelé le contre-interrogatoire de l'honorable ministre des finances, il aurait dû se rappeler et dire à la Chambre que mon collègue, le plus ancien député de Picton, a rectifié la déclaration que j'ai faite,

Sir RICHARD CARTWRIGHT: C'est ce que j'ai fait.

M. TUPPER: Pas aujourd'hui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Oui, aujourd'hui.

M. TUPPER: Eh bien! il ne m'est pas arrivé de l'entendre, et je ne crois pas que l'honorable préopinant soit allé jusqu'à dire avec exactitude quel serait le nombre—que cet honorable député a donné à la Chambre, d'après les renseignements reçus du gérant des usines d'acier—de gens employés par cette compagnie, si elle était mise en pleine opération, car ce nombre, au lieu d'être de 160—le seul chiffre dont j'ai entendu parler aujourd'hui dans la Chambre—est de 300. Je dis seulement que le désir de l'honorable monsieur n'est pas de discuter franchement ce sujet, mais seulement de se placer à un simple point de vue de parti.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. TUPPER: Je crois que ce n'est pas là un langage non parlementaire; mais si ce n'est pas parlementaire, je n'ai pas l'intention d'enfreindre les règles de la Chambre. Ce que je veux dire, c'est que l'esprit qui anime l'honorable monsieur est très étroit, et que ce n'est pas celui qui devrait faire agir un membre de cette Chambre; car en critiquant une affaire de ce genre, tous les faits devraient être soumis à la Chambre. Je ne crois pas qu'il y ait une personne dans le pays ni dans la Chambre pour croire que lorsque l'honorable ministre des finances a soumis la question à la Chambre, il croyait qu'il était possible de plaire à l'honorable monsieur ou à aucun de ses amis. Je ne suppose pas,

quant à moi, que l'honorable ministre des finances, en introduisant la politique nationale et en l'appliquant de plus en plus de façon à satisfaire les besoins de la population, puisse jamais arriver à cet heureux moment où il inspirera de la confiance aux honorables messieurs de la gauche et recouvrer leur appui. Je serais peiné si la politique de l'honorable ministre avait cette tendance, pour la simple raison que je croirais qu'il rétrograde et qu'il revient aux sentiments dont ces honorables messieurs voudraient voir le triomphe. Ce changement est tout à fait conforme à la politique que le gouvernement a annoncée lors du vote et dans la Chambre. Cette politique est tout à fait bien comprise dans le pays ; et tous les efforts des honorables messieurs tendent à soulever classe contre classe, intérêt contre intérêt ; et cela est aujourd'hui démontré par le fait que maintenant l'honorable monsieur cherche à faire voir que lorsque les manufactures d'acier sont encouragées et aidées, il y a quelque autre industrie qui souffre. Il n'y a là rien de neuf. Nous avons maintes et maintes fois entendu répéter ce raisonnement par ces honorables messieurs, à propos de toutes les questions soulevées par la politique nationale ; mais la population du pays n'a pas cru que cette critique fût juste.

La population du pays désire que toutes les industries dont on entreprend l'exploitation dans ce pays, qui seront avantageuses au pays et qui pourront prospérer au moyen de la protection, soient protégées ; et je crois que le parti libéral-conservateur d'aujourd'hui a fait voir que les habitants de ce pays, depuis un bout jusqu'à l'autre, ne se laissent pas guider par des sentiments sectionnels, pour ne demander la protection que pour un seul intérêt particulier à la partie du pays où ils sont.

Nous avons eu la preuve de cela lorsqu'il s'est agi de la taxe, lorsqu'il s'est agi des droits sur la farine et sur le charbon. Cette question a été débattue partout dans le pays, avec les mêmes raisonnements que ceux invoqués par l'honorable monsieur pour discuter aujourd'hui la question de l'impôt des droits sur l'acier ; mais la population de ce pays n'admet pas ce genre de raisonnement.

L'honorable monsieur a essayé de faire voir que les consommateurs allaient avoir à souffrir par suite des changements qu'on proposait de faire, et que d'autres manufactures allaient avoir à souffrir du fait de la hausse du prix d'un article qui entre considérablement dans la confection de leurs produits industriels. Eh bien ! le même argument s'appliquait au charbon ; mais pourquoi l'honorable monsieur n'a-t-il pas sincèrement avoué qu'aux États-Unis, où l'on a invoqué le même raisonnement contre les impôts sur l'acier et le fer, le temps a démontré que la théorie de l'honorable monsieur n'est pas contenancée par les faits.

Quelques honorables DÉPUTÉS : Très bien ! très bien !

M. TUPPER : Le temps a fait voir que la protection accordée aux industries de l'acier et du fer aux États-Unis, non-seulement les a fait se développer et grandir ; que non-seulement elle a augmenté le chiffre de la population qui a eu de l'emploi constant et rémunérateur ; que non-seulement elle a développé les ressources matérielles de ce pays jusqu'à un point extraordinaire, mais encore qu'elle a amené en même temps la réduction du prix des articles fabriqués.

Quelques honorables DÉPUTÉS : Très bien !

M. TUPPER : Les honorables messieurs ne paraissent pas admettre ce que j'ai dit. Je vais pendant quelques instants diriger leur attention sur quelques chiffres ; car bien que nous ayons eu des chiffres *ad nauseam* depuis plusieurs jours passés, je ne puis m'empêcher de fatiguer la Chambre en lui en citant quelques-uns qui portent sur cette question. Les honorables messieurs se souviendront que la Grande-Bretagne avait l'entier contrôle du marché au fer des États-Unis en 1796 ; et c'est après cette époque qu'une législation a été adoptée dans le but d'encourager cette industrie aux États-Unis. On a fréquemment opéré des changements, et je vais parler des effets que ces changements ont eus sur le

M. TUPPER

prix des articles en question. En étudiant les industries du fer et de l'acier, il faut se rappeler qu'elles s'identifient tellement l'une avec l'autre, que le même argument s'applique aux deux, et que la protection donnée au fer devrait aussi être donnée à l'acier. En 1832 l'impôt sur le fer a été réduit aux États-Unis, et en 1842, il était véritablement très bas ; et les honorables messieurs verront que pendant ce temps le prix a augmenté en proportion de la diminution de l'impôt.

Par exemple, en 1832, le fer en barre coûtait £5, pendant qu'en 1841 il coûtait £6 10s. Le fer pour les chemins de fer a augmenté de £6 15s. à £8. En 1828, le droit sur le fer en barre a été haussé, et le résultat, c'est que le fer en barre qui a été vendu à raison de \$118 en 1821, à raison de \$114 en 1829, et enfin vendu à un aussi bas prix que \$96 $\frac{1}{2}$, bien qu'aucune diminution correspondante n'ait eu lieu dans les autres marchés au fer du monde. Puis nous voyons qu'en 1824 les droits sur le fer forgé ont été augmentés, cependant le prix n'en a pas augmenté d'un farthing. En 1840-41, cependant, les droits sur le fer ont été réduits, et alors presque toutes les manufactures qui sont en relation avec cette grande industrie dans l'Union entière, ont été fermées ; près de 300,000 hommes ont été mis hors d'emploi, et il en est résulté de grandes souffrances. Nous savons que par suite de cette expérience, les droits furent imposés de nouveau, et que l'augmentation des opérations de cette industrie a été énorme et que les droits ont été maintenus. Pour donner à la Chambre une idée plus juste de ce résultat, je vais appeler son attention sur le développement de ce commerce, lequel, aux États-Unis, a été extraordinaire. En 1854, la production du fer en gueuse a été, par exemple, de 736,218 tonnes ; et en 1882, cette production s'est élevée à 5,178,122 tonnes. En 1882, ces industries ont consommé du charbon pour \$2,210,000. Un développement pareil a eu lieu en Allemagne et en France, la protection ayant mis ces pays en état de donner un emploi constant à un nombre immense de travailleurs ; et c'est aussi un fait que sous l'opération des différents tarifs, au lieu d'augmenter, les prix des articles entrés pour la consommation ont diminué. Un article—le fer en barre laminé—que je prends entre plusieurs autres dans les États-Unis, contenancé cette prévision.

En 1844, le prix moyen du fer en barre était de \$85.62 ; en 1876, il était de \$52 ; en 1877, de \$15 ; en 1878, de \$14 ; en 1879, de \$51 ; en 1880, de \$60 ; en 1881, de \$58 ; en 1892, de \$61. Je crois donc que si les honorables messieurs veulent prendre, non-seulement les articles dont j'ai parlé, mais les autres articles au sujet desquels de semblables prévisions ont été faites—les articles de coton et autres dont nous avons parlé ces jours derniers—ils verront que, dans tous les cas,—pour l'exactitude des prévisions des honorables messieurs de la gauche,—c'est l'exact opposé qui est arrivé. Je dis donc que c'est là une industrie qui va probablement réussir ; c'est une de celles que la nature indique comme particulière au Canada, et qui convient surtout au comté et à la province d'où je viens. C'est une industrie du moins qui compte sur le parti libéral-conservateur, auquel elle fait appel aujourd'hui ; elle mérite d'être traitée par lui d'une façon aussi encourageante que les autres industries.

Sir LEONARD TILLEY : Avant que la motion soit adoptée, je désire faire quelques remarques en réponse à l'honorable député de la gauche (sir Richard Cartwright). Dans son discours il nous a ramenés jusqu'en 1879. Les honorables messieurs qui étaient dans la Chambre à cette époque se rappellent qu'on a dit, non-seulement dans la Chambre, mais à l'extérieur surtout à propos, du droit qui a été imposé sur le sucre pour encourager le raffineur du pays, que cette industrie n'emploierait qu'un certain nombre d'hommes ; que ce tarif ne fournirait de l'emploi qu'à un certain nombre de gens, et que cela coûterait au pays \$100 ou \$500 par année pour chacun des hommes employés ; et on est allé jusqu'à dire qu'il vaudrait mieux mettre ces gens dans un hôtel et y payer leurs dépenses.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui, cela vaudrait mieux.

Sir LEONARD TILLEY : Quelle est aujourd'hui la situation ? Est-ce que le sucre coûte plus cher à la population ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT et d'autres honorables députés : Oui.

Sir LEONARD TILLEY : Nous savons bien qu'aujourd'hui le sucre, en prenant la base même choisie l'autre jour par l'honorable monsieur, non-seulement est à meilleur marché que jamais auparavant, mais qu'il n'aurait été si le tarif de 1877-78 n'avait pas été mis en opération. Cela a été clairement établi. L'honorable monsieur fait ses calculs en prenant pour base que si on impose 10 pour 100 de droit additionnel sur un article, cet article devra nécessairement coûter au consommateur ce montant de plus. Mais les faits n'établissent pas que tel est le cas. Nous savons bien qu'il y a à peine aujourd'hui un manufacturier dans le pays qui, pour mettre ses produits sur notre marché, ne les offrira pas à plus bas prix que celui auquel on aurait pu les importer. Le même principe s'applique dans ce cas. Il y a des cas exceptionnels, c'est vrai ; mais partout où un article est fabriqué dans le pays et où la fabrication de cet article produit une concurrence suffisante parmi les manufacturiers, le prix doit nécessairement baisser ; et comme je l'ai dit, à propos du sucre et des cotons gris, on achète ici aujourd'hui pour moins que ce que l'on paie au Massachusetts pour certaines qualités.

J'ai dit clairement—quand l'honorable monsieur m'a posé d'autres questions—que peut-être n'aurait-il pas été nécessaire de modifier le tarif du tout, si ce n'est sur un ou deux articles, sans une omission du greffier de la Chambre ou de quelque autre qui a fait que le coton teint ou le coton français n'a pas été compris dans l'acte concernant le tarif, à la dernière session, de sorte que nous ne faisons que ce qu'il avait été décidé de faire à la dernière session. Comme ce n'était pas dans le bill concernant le tarif, je n'en ai aucunement parlé.

Si ce n'est pour les coutils et les jeannettes, il n'y aurait pas de droit additionnel, car sur ces $7\frac{1}{2}$ pour 100, on paiera plus qu'il n'a été payé l'an dernier et l'année d'avant, excepté pour ce que les manufacturiers emploient dans la confection des corsets. Quant à l'acier, l'honorable monsieur a omis de dire que les fabricants d'acier paient \$2 par tonne sur la matière première.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai mentionné la chose.

Sir LEONARD TILLEY : Comment fixe-t-il le montant ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Facilement, en ajoutant \$3 par tonne.

Sir LEONARD TILLEY : De quelque façon qu'il ait fait le calcul, l'honorable monsieur l'a basé sur la supposition que le consommateur paie l'augmentation du droit imposé. Cela peut être vrai au fond, mais je ne doute aucunement que ces deux établissements, quand ils seront en pleine opération, qu'ils seront obligés de vendre—de fait, j'apprends qu'aujourd'hui ils offrent à ceux qui en ont besoin, l'acier à un prix plus favorable que celui auquel ils peuvent l'importer. S'il en est ainsi—et c'est là le résultat naturel dans de pareilles circonstances, l'honorable monsieur n'a pas raison de considérer le droit additionnel comme un impôt additionnel pour le peuple.

Pour ce qui est des manches de couteaux, nous importons maintenant des lames de couteaux pour les argenter et les nickeler, à 10 pour 100, et le *celluloïde* qu'on importe dans le pays ne vient qu'en forme pressée. Il faut le couper pour en faire des manches ; il y a fort peu d'ouvrage à la vérité, et l'importation s'en fait en franchise quand il est importé

par les fabricants de pianos pour faire des clés. Cela vient à l'état grossier, ayant la forme de deux manches. On les coupe en deux, on les peint et on les fabrique pour les poser aux couteaux ou aux fourchettes.

La proposition que l'on fait ici ne s'applique pas à toute la coutellerie importée à l'état grossier, à 10 pour 100 d'impôt ; mais il y a une sorte de fourchettes en fonte que l'on fabrique dans le pays. Ceux qui fabriquent produisent aujourd'hui toutes sortes d'articles de coutellerie, et ils demandent seulement que les fourchettes en fonte, qui ne sont pas fabriquées ni ne seront probablement fabriquées ici.—vu que la fabrication exige de puissantes machines, et qu'elles entrent en fort petite quantité dans la consommation,—soient importées en cet état à 10 pour 100 d'impôt. Cela ne fait qu'une très petite partie de cette industrie, laquelle a été établie pour la fabrication de la coutellerie de toutes sortes.

Le montant que perd le revenu à cause de cela sera probablement couvert par le nombre additionnel de gens employés dans les fabriques de coutellerie et les droits payés sur les produits consommés. Ce sont là les trois articles dont l'honorable monsieur a parlé. Il n'a pas été question du coton, parce que c'est seulement un renouvellement de la proposition qui a été adoptée à la dernière session, en vertu de laquelle, bien ou mal, nous avons perdu ce droit depuis le 1er janvier.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce que l'honorable monsieur espère en retirer un revenu ? Il a dit qu'il espérait encourager la fabrication.

Sir LEONARD TILLEY : De quoi ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : De cette sorte de coton.

Sir LEONARD TILLEY : Je l'ai dit l'an dernier. C'était la raison sur laquelle la proposition était basée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Vous ne pouvez, à la fois, retirer un revenu et encourager la manufacture.

Sir LEONARD TILLEY : Je n'ai pas du tout considéré la chose comme un changement, vu que nous ne faisons qu'adopter ce que nous avons adopté l'année dernière, et que l'on supposait faire partie de la loi ; mais lorsque nous sommes arrivés à examiner la chose, nous avons trouvé que ce n'était pas contenu dans l'acte, et je n'en ai pas parlé comme d'une chose qui affectait le revenu d'une façon quelconque, vu que cela confirmait une décision que le parlement avait prise dans une occasion précédente. L'honorable monsieur n'était pas ici dans le temps, mais les propositions ont été adoptées. Le défaut du raisonnement de l'honorable monsieur réside dans le fait qu'il émet la prétention que quelque soit le droit imposé, il est payé par la population du pays, et en sus de cela il y a les profits qui vont à ceux qui sont engagés dans la fabrication. On a fait voir des centaines de fois devant la Chambre, durant les cinq dernières années, que tel n'est pas le cas. Un monsieur est venu me voir, l'autre jour, au sujet d'une industrie qu'il avait fondée, laquelle n'exigeait pas un capital bien fort. Les Américains ont immédiatement abaissé leurs prix et il a dû abaisser les siens, et ils l'ont contraint à descendre à un chiffre si bas qu'il a dû, pour un temps, discontinuer la fabrication, et cela a coûté plus cher à la population du pays que lorsqu'il faisait opération. Tel est généralement le cas. Il y a des industries qui ne fournissent pas assez de concurrence pour réduire les prix, mais c'est le sentiment du pays, et d'honorables députés et les hommes d'affaires comprennent que les manufacturiers d'ici doivent vendre à un prix moindre que le coût de revient et le droit à l'étranger, afin d'arriver au marché. Voilà la réponse.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Alors, si je comprends l'honorable monsieur, ce droit de $7\frac{1}{2}$ pour 100 n'est imposé qu'en exécution de ce qu'on avait l'intention de faire l'an

dernier. Il a aussi dit qu'il espérait encourager les manufactures. Est-ce que, si les manufactures entrent en opération, il s'attend d'en retirer un gain ou une perte pour le revenu ?

Sir LEONARD TILLEY : La manufacture qui est en opération emploie 800 ou 900 travailleurs, et je crois que l'augmentation couvrira la différence pour la fabrication dans le pays, et je suis convaincu que les fabricants vendront à un prix moins élevé que celui payé pour l'article importé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Vous n'espérez donc aucun revenu ?

Sir LEONARD TILLEY : Non, je l'ai dit.

M. CHARLTON : Dois-je comprendre que l'honorable monsieur dit que les fabriques d'indiennes de ce pays emploient de 500 à 600 travailleurs ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il a dit 800 ou 900.

Sir LEONARD TILLEY : C'est ce que j'ai compris. J'ai compris qu'à la fabrique de Valleyfield, je crois, on emploie 800 ou 900 travailleurs ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Non, pas pour ce seul article, assurément ?

Sir LEONARD TILLEY : Ils sont presque exclusivement occupés à fabriquer le coton teint.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : A moins qu'ils ne produisent beaucoup moins que la moyenne du rendement aux Etats-Unis, ce nombre de travailleurs pourrait probablement produire pour \$1,200,000 en valeur de cet article.

Sir LEONARD TILLEY : Je pense que c'est ce qu'on m'a dit.

M. CHARLTON : Le raisonnement de l'honorable monsieur est appuyé sur la prétention que l'imposition d'un droit sur les marchandises ne détermine pas la hausse du prix du produit domestique. Je crois qu'il n'a pas raison de faire cette assertion. Je crois, au contraire, que l'opération du tarif protecteur fait invariablement hausser le prix des marchandises sur lesquelles les droits sont prélevés, de près d'une fraction du coût de l'article importé sur le droit payé. C'est le but de l'impôt.

Sir LEONARD TILLEY : Le but de les faire fabriquer dans le pays.

M. CHARLTON : Si l'impôt ne fait pas hausser le prix de cette façon, il n'atteint pas le but visé. L'honorable monsieur dit que les cotons gris se vendent à aussi bon marché ici qu'au Massachusetts. Nous avons entendu dire cela auparavant, et j'aurais été heureux de voir cette assertion contournée par la preuve. Je n'y crois pas. Je crois que l'honorable monsieur est tout à fait dans l'erreur. J'apprends des importateurs que la différence est de près du montant du droit, qu'il y a une différence d'au moins vingt pour cent entre le coût du coton gris américain et le coût du produit canadien. C'est ce que je crois être vrai, et je crois que ce qu'il a dit à propos d'autres questions qui se rattachent à celle-ci est également erroné. Je crois que lorsqu'on cherchera la preuve et lorsqu'elle sera déposée sur le bureau de la Chambre, on verra que le coût des marchandises est dans chaque cas très appréciablement augmenté par l'imposition du droit.

L'honorable député de Picton nous a donné quelques statistiques ayant rapport aux fabricants américains, au sujet des intérêts de l'industrie métallurgique américaine. Il a voulu démontrer par ces statistiques que pendant les périodes de protection, le prix du fer a été réduit dans le pays. J'aimerais à savoir pourquoi l'augmentation dans l'importation du fer a été portée de \$8,621,000, en 1882, à \$51,000,000 en 1883. Je voudrais savoir pourquoi l'importation du coton, l'importation de la soie, l'importation des articles en toile, l'importation des lainages, ont considéra-

Sir RICHARD CARTWRIGHT

blement augmenté, ont presque quadruplé sous l'opération du tarif protecteur pendant les vingt dernières années. Le fait que le volume d'importation de ces articles augmente considérablement d'année en année est une réponse suffisante à la prétention de l'honorable monsieur que les prix ont été réduits sous l'opération du tarif protecteur. L'expérience des Etats-Unis a démontré, dès le commencement, que la protection ne protège pas et que le progrès le plus considérable qui a été fait par les manufacturiers des Etats-Unis a été pendant la période qui s'étend de 1846 à 1860. L'industrie des fabricants de lainages et celle des fabricants de cotonnades ont fait des progrès plus rapides alors que jamais depuis, et lorsque le tarif protecteur a été mis en opération en 1861, les Etats-Unis ont cessé presque complètement d'être une nation exportant des marchandises fabriquées. Dans l'année qui a précédé la mise en vigueur de ce tarif, les Etats-Unis ont exporté plus de \$10,000,000 de coton fabriqué chez eux. Cette exportation est tombée presque immédiatement à une bagatelle, et elle n'a atteint de nouveau le chiffre auquel elle était arriérée en 1861, que depuis un ou deux ans. L'honorable député de Picton nous a dit que le nombre des travailleurs qu'il faut pour produire 7,500 tonnes d'acier sera de 300. Je trouve dans le rapport des *Débats* qu'il en faudrait 160 pour produire ce montant. S'il faut 160 hommes pour produire 7,500 tonnes d'acier à New-Glasgow, la production de ces usines ne sera que de moitié aussi grande que la production de chaque homme aux Etats-Unis. Je trouve dans les rapports du recensement des Etats-Unis que la production moyenne par travailleur est de 90 tonnes par année, et que la valeur moyenne de la production de chaque travailleur est de \$5,000 par année, et en mettant à 160 le nombre d'hommes employés pour produire 7,500 tonnes d'acier, l'honorable député le met probablement à 100 pour 100 de plus qu'il n'est.

M. TUPPER : J'ai parlé du gérant. J'ai dit que le sens de mes paroles se trouvait rectifié par la déclaration du gérant que mon collègue a donnée à la Chambre.

M. CHARLTON : A tout événement, l'impression sous laquelle la Chambre a été mise, c'est que la production de 7,500 tonnes d'acier exigerait au moins 160 travailleurs. D'après la production qui se fait aux Etats-Unis, cela n'exigerait pas plus que 80 hommes. Il a aussi accusé mon honorable ami qui siège à ma droite (sir Richard Cartwright) d'avoir le désir de rendre hostiles les unes aux autres les classes de la société. Il n'y a pas de tel désir manifesté de ce côté-ci de la Chambre. Il y a cependant de l'autre côté un désir manifeste de créer une classe privilégiée, et c'est une politique de ce genre qui soulève les classes les unes contre les autres. Quand des faveurs illicites et injustes sont accordées à une classe de la société, les autres classes sont portées à se montrer hostiles. C'est pour cette raison, entre autres, que la politique prêchée par les honorables messieurs de la droite reçoit de l'opposition de la part des membres de la gauche ; c'est parce que c'est une politique injuste qui taxe la grande masse de la population du pays pour l'avantage de quelques oligues de favoris ; c'est parce que c'est une politique qui a pour but, comme l'a fait voir mon honorable ami, d'augmenter de \$300,000 la charge des impôts qui pèsent sur le peuple, dans l'intérêt de deux ou trois manufactures d'acier qu'il y a peut-être dans la Nouvelle-Ecosse ; c'est dans l'intérêt de quelques hommes qui importent de la contellerie ; c'est pour favoriser deux ou trois fabriques d'indiennes. C'est là le principe cardinal, le mobile spécial sur lequel repose la politique protectionniste—c'est une politique qui a pour but de favoriser le petit nombre aux dépens du grand. Les changements proposés ne sont pas d'un caractère bien sérieux, il est vrai, mais s'ils n'augmentent pas dans une proportion bien considérable le fardeau du peuple, ils sont aussi condamnables comme nature, sinon comme degré, que les changements plus radicaux faits par le ministre des finances.

Je pense, M. l'Orateur, que l'honorable ministre des finances a complètement failli à la tâche d'établir les principes qu'il a posés. Il a complètement failli à la tâche de faire voir que le coût des marchandises n'a pas été augmenté par l'imposition d'un droit. Je soutiens que pour porter cette Chambre à croire cette assertion, il faudrait quelque chose de plus que la simple affirmation d'un monsieur à laquelle je suppose le sens commun de tous ceux qui ont eu à s'occuper de cette affaire ; et je crois que mon honorable ami qui siège à ma droite avait parfaitement raison lorsqu'il a dit qu'un droit de \$3 sur l'acier allait diminuer de 8,000 tonnes les importations, et le revenu de \$24,000. Et je crois qu'il avait raison de dire que cela augmenterait le coût de l'article produit ici, jusqu'à concurrence de \$3 comparé à l'article importé ; et il est juste d'ajouter à cette augmentation du coût—comme c'est toujours juste—le profit fait par les négociants de gros et de détail, et que cela constituerait une augmentation de 25 pour 100 au moins.

Il est juste de dire qu'un droit de 7½ pour 100 ajouté au prix des vêtements d'indienne a eu pour effet de réduire d'un quart l'importation de cet article. L'effet, c'est que le pays va perdre ce que coûtait un quart de la quantité de marchandises fabriquées ici, pendant qu'on maintiendrait le revenu en augmentant les droits de 7½ pour 100. Je pense que mon honorable ami raisonnait très justement lorsqu'il a dit que le nombre total des travailleurs auxquels de l'ouvrage serait fourni par suite de ces propositions n'excéderait pas, en tout, 600. Leurs gages, à \$200 chacun, se monteraient à \$120,000.

Afin de nous assurer un déboursé de \$120,000 par année en gages, ces propositions veulent que le pays souffre au montant de \$300,000. C'est certainement là un procédé très extravagant d'assurer de l'ouvrage aux travailleurs de ce pays. Il vaudrait mieux prendre \$120,000 et les payer à ces hommes de quelque autre façon, ou de taxer le peuple jusqu'à concurrence de cette somme, afin de donner cette quantité d'ouvrage.

Je crois, je le répète, que la position prise par mon honorable ami qui siège à ma droite est parfaitement juste. Je crois qu'elle n'a été aucunement ébranlée par les remarques faites par l'un ou l'autre des messieurs qui l'ont suivi. Je crois qu'on ne peut répondre aux raisons qu'il a données. On n'y a certainement pas répondu au cours de ce débat.

M. WHITE (Hastings) : Nous avons beaucoup entendu parler des monopoles de mouture, des avantages concédés au petit nombre aux dépens du grand. Il ne serait donc pas hors de propos de faire quelques observations sur ces questions.

On me dit que l'autre jour, l'honorable député de Norfolk-Nord, parlant à la Chambre, a dit que les manufactures du pays produisaient des articles inférieurs à ceux produits sous l'opération de l'ancien tarif et les vendaient à des prix plus élevés. M. l'Orateur, quels sont les faits ? Frost et Wood, de Smith's-Falls, ont manufacturé en 1875-76—si je ne me trompe pas—200 moissonneuses, 500 faucheuses, 600 ou 700 rateaux, et environ 1,000 ou 2,000 charrues. Ils manufacturent aujourd'hui 1,000 moissonneuses, 2,000 faucheuses, 3,000 rateaux à cheval et 6,000 charrues. Il en est de même pour Cosset et Cie, de Brockville ; de Glen, d'Oshawa ; de Massey, de Toronto, et des établissements manufacturiers de Brantford. Le fait est que les moissonneuses, les faucheuses, les rateaux à cheval et les charrues sont tous de qualité supérieure.

Pour ce qui est des faucheuses, elles sont de 300 à 400 livres plus légères que celles fabriquées alors. On les a fabriquées avec du fer forgé, avec de la fonte ; mais aujourd'hui, on les fait avec de l'acier malléable et avec le meilleur fer de Suède. Je mets au défi l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) de contredire cet énoncé—que ces machines sont de 300 livres plus légères qu'elles n'étaient ; qu'elles sont manufacturées avec des matériaux d'une qualité

supérieure, et qu'on les vend de \$10 à \$15 meilleur marché que sous l'opération du tarif en vigueur du temps de l'ancien gouvernement.

Je demande à la Chambre si cette politique est préjudiciable à la classe agricole. L'honorable monsieur ne contredira pas ce que je dis lorsque j'affirme que les machines sont de qualité supérieure et qu'en même temps elles sont à meilleur marché. Je viens de dire à la Chambre que le nombre de machines fabriquées dans ce pays est de cinq fois plus considérable qu'il n'était sous l'opération de l'ancien tarif et du temps de l'ancienne administration. Où vont ces machines ? Des milliers vont dans la province de Québec et des milliers dans les provinces maritimes, sur des marchés que nous n'avions pas et que nous avons maintenant. M. Watson, d'Ayr, fabrique cette année, des machines qu'il vend de 5 à 10 pour 100 meilleur marché que l'an dernier, et il en a envoyé, cette année, une grande quantité en Russie et dans différentes parties de l'Europe, dans la Colombie-Anglaise et dans les provinces maritimes, et quand sera terminé le nouvel établissement qu'il est à refaire construire, il aura un des plus beaux établissements de fabrication de machines aratoires du Dominion. Nos machines vont en Russie, en Australie, en France, et même en Angleterre, et nos fabricants font concurrence aux manufacturiers du monde, et ils sont prêts à la faire.

Tout ce qu'ils demandent, c'est de l'encouragement au moyen du tarif et d'avoir un marché chez eux. Quel est le droit payé par les fabricants au gouvernement sur les différentes machines ? Sur les moissonneuses, les faucheuses, les charrues et les rateaux, le droit est de \$1, en moyenne, sur chacun de ces articles. Pourquoi ces articles sont-ils aujourd'hui en plus grande demande, et pourquoi les machines sont-elles d'une qualité supérieure ? Parce que les matériaux qui entrent dans leur fabrication sont bien supérieurs en qualité à ce qu'ils étaient auparavant. Pourquoi peuvent-ils vendre à meilleur marché ces machines ? Parce que les fabricants ont de meilleurs établissements, un meilleur outillage, de meilleurs mécaniciens, et qu'ils ont un marché domestique. Telles sont les raisons, et elles suffisent pour assurer le succès de la politique nationale. L'honorable député de Huron-Sud ne contredira pas ces faits.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Certainement, je les contredis.

M. WHITE (Hastings) : Vous ne pouvez certainement pas les contredire avec succès. L'honorable député de Brant (M. Paterson) niera-bil que les machines fabriquées dans sa propre ville soient supérieures en qualité à ce qu'elles étaient en 1876, et qu'il y en a deux de fabriquées aujourd'hui contre une alors ?

M. PATERSON (Brant) : Ce sont des machines de première qualité.

M. WHITE (Hastings) : Oui, elles sont mieux fabriquées aujourd'hui qu'alors. Pourquoi les honorables messieurs de la gauche soutiennent-ils toujours que ces machines se vendent plus cher, aujourd'hui, que sous l'ancien tarif ? Or, je puis dire à cette Chambre qu'elles se vendent, aujourd'hui, de \$10 à \$15 meilleur marché. M. Glen, d'Oshawa, manufacture une meilleure machine et la vend de \$10 à \$15 meilleur marché qu'en 1876. M. Massey, de Toronto, est dans le même cas. On pourrait en dire autant des manufactures de M. M. Frost et Wood, de M. Smith et de M. Cosset, de Brockville.

Les fabricants qui résident dans le comté de l'honorable député (M. Paterson) vendent aussi à meilleur marché. Je prétends, de plus, que nous fabriquons, aujourd'hui, dans ce pays, cinq machines contre une sous l'ancienne politique ; que nous luttons avantageusement avec les manufactures du monde entier ; que de meilleurs matériaux entrent dans la composition de nos machines, et que sous ces circonstances, les honorables députés de la gauche sont imprudents et injustes en prétendant que la classe agricole souffre. Elle

ne souffre pas pour le prix qu'elle paie pour son sucre. Ce dernier article est maintenant à meilleur marché qu'il y a dix ans.

Le fabricant de fromage paie aussi moins cher pour l'étoffe servant à envelopper ce produit. Je désire que les honorables députés de la gauche contredisent ces faits. Avant que le débat se termine, je pourrai soumettre des déclarations signées par les fabricants que je viens de nommer, et qui démontreraient l'exactitude de mes avancés. J'espère que les honorables députés de la gauche prendront aussi en considération la somme d'avantages que les diverses localités retirent des manufactures établies chez elles. Ces manufactures paient de \$2,000 à \$5,000 par semaine aux classes ouvrières. Cet argent ne passe-t-il pas ensuite entre les mains du marchand ; le pays, en général, n'en bénéficie-t-il pas de son côté ?

Cependant, les honorables messieurs de la gauche disent continuellement que nous faisons la fortune de quelques-uns aux dépens du grand nombre. Je prétends que nous favorisons le grand nombre et que nous ne faisons tort à personne.

Nous n'aimons pas à nuire à personne ; nous ne voulons remplir que notre devoir envers le pays, et c'est ce que nous ferons, que les honorables membres de la gauche s'y opposent ou non.

Ils disent que nous nous endettons et que nous augmentons excessivement les obligations du pays. Si nous augmentons la dette publique, c'est pour construire nos chemins de fer, nos canaux et nos édifices publics, dans l'intérêt du pays. J'espère que nos fabricants continueront de s'enrichir, d'améliorer leurs manufactures, d'augmenter le nombre de leurs ventes, et qu'ils puissent supporter la concurrence des fabricants du monde entier.

M. WIGLE : M. l'Orateur, je ne prendrais pas la parole en cette occasion si je n'avais quelque chose à dire au sujet de cette persistance des honorables membres de la gauche à nous répéter constamment que les produits manufacturés de ce pays ne sont pas à meilleur marché sous le régime de la politique nationale qu'auparavant. C'est la seconde fois que nous entendons l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) sur ce sujet, et il nous a tous défiés de lui démontrer que les marchandises sont à meilleur marché maintenant qu'avant l'adoption de la politique nationale.

M. CHARLTON : Non.

M. WIGLE : Et l'honorable député nous cite toujours la politique commerciale des Etats-Unis. Or, qu'est-ce qu'a produit la politique nationale des Etats-Unis ? Nous trouvons qu'en 1789, ils commencèrent avec un tarif de revenu de 8½ pour 100. Une année ou deux après, ils élevèrent leur tarif à 11½ pour 100. En 1792, il fut encore élevé à 13½ pour 100, et en 1816, ils inaugurèrent leur politique nationale.

Qu'est-ce qui les obligea d'adopter cette politique en 1816 ? Ce fut la guerre de 1812. Ils dépendaient de l'Angleterre pour les canons dont ils avaient besoin pour la combattre, ainsi que pour la poudre, les projectiles, le vêtement, les couvertures pour les troupes, et c'est pourquoi, la question de la guerre réglée, ils adoptèrent une politique nationale, qui éleva le tarif à 21 pour 100, en moyenne. Ce tarif dura quatre années.

Après l'élection présidentielle qui suivit, en 1820, qu'est-ce que firent les fabricants d'Angleterre ? Ils louèrent des magasins au siège du gouvernement des Etats-Unis, et ils les remplirent de marchandises fabriquées en Angleterre ; pour prouver que les articles similaires ne pouvaient pas être manufacturés à meilleur marché aux Etats-Unis. Que firent les Etats-Unis ? Ils se dirent que s'ils voulaient devenir une grande nation, indépendante et prospère, il leur fallait établir des manufactures chez eux. Ils ne s'objectaient pas à ce que les fabricants anglais vendissent leurs marchandises ici ; mais à ce que leurs agriculteurs fussent

M. WHITE (Hastings).

forcés d'exporter en Angleterre les produits du sol, et de laisser là leur argent pour recevoir en échange des marchandises manufacturées.

Nous ne nous objectons pas, disaient-ils, à ce que les fabricants anglais vendent leurs marchandises au peuple des Etats-Unis ; mais nous allons imposer des droits protecteurs si élevés que les fabricants anglais seront forcés de venir manufacturer leurs marchandises aux Etats-Unis, ce qui permettra au peuple de ces Etats de dépenser son argent chez lui.

En 1820, le tarif fut élevé à 35 pour 100. Quatre années après, il fut élevé à 38 pour 100. En 1828, on le porta à 42 pour 100. En 1832, un tarif de compromis fut présenté, lequel reposait sur une échelle mobile et devait durer dix ans. La réduction était de 2 pour 100 par année, ce qui eut pour résultat de réduire les droits de 42 pour 100 à 20 pour 100. Après les dix années écoulées, le tarif fut élevé à 33 pour 100 ; puis il fut réduit à 24 pour 100, et en 1857, il fut transformé en un tarif de revenu de 19 pour 100. En 1861, il fut réduit de nouveau, et en 1872 il fut élevé à 42 pour 100 en moyenne. Où en est-il maintenant ? Sa moyenne est de 40 pour 100 sur les cotonnades ; de plus de 61 pour 100 sur les draps ; de plus de 53 pour 100 sur les tapis, et sur le tabac en feuille de l'étranger, de 35 centins par livre. Si les honorables messieurs de la gauche étaient exacts, les consommateurs de tabac en feuille, aux Etats-Unis, paieraient 35 centins additionnels par livre.

Or, quel est, aujourd'hui, le tarif du Canada ? Sur les couvertures de laine et les draps ou tweeds, notre tarif est de 7½ centins par livre et de 20 pour 100 ; sur les cotonnades, 85 pour 100, et sur les chapeaux, 25 pour 100. Qu'est-ce qu'a produit la politique nationale dans ce pays ?

Nous avons eu un traité de réciprocité avec les Etats-Unis pendant une période de dix ans, de 1856 à 1866. A l'époque de son abrogation, que disaient les Américains ? Ils disaient : nous voulons adopter une politique protectrice ; nous pensons que la meilleure ligne de conduite à suivre est de ne pas renouveler le traité de réciprocité, et ils ne voulurent pas le renouveler.

Il nous fallut alors adopter une politique qui nous convint le mieux. Que firent les honorables chefs de la gauche, quand ils eurent le pouvoir entre les mains ? Ils envoyèrent l'honorable George Brown à Washington, au prix de \$5,000, pour voir s'il ne pourrait pas obtenir un nouveau traité de réciprocité. Les Américains, cependant, lui répondirent qu'il ferait mieux de retourner au Canada ; qu'ils avaient eu déjà un traité de réciprocité pendant dix ans, et qu'ils n'en voulaient pas d'autre ; qu'ils étaient très satisfaits de leur politique commerciale, et qu'ils en avertiraient le Canada, lorsqu'ils voudraient de la réciprocité avec lui.

Au retour de l'honorable George Brown, le chef du parti conservateur, bien qu'il fût alors dans l'opposition, demanda aux honorables messieurs qui avaient le pouvoir, de présenter un tarif protecteur, leur promettant l'appui du parti conservateur. Lorsque l'ex-ministre des finances fut prié d'adopter cette politique, il répondit en disant qu'ils n'étaient que des mouches sur la roue du chariot de cette grande nation, et que ce serait inutile de faire aucun essai de cette espèce. Comme je l'ai dit dans une occasion précédente, ces honorables chefs de la gauche ne sont rien autre chose que des mouches sur la roue du chariot de l'Etat, et ils sont semblables à toutes les autres mouches. Si vous avez une plaie sur la main, il vous arrive d'abord une mouche, puis une et plusieurs autres, jusqu'à ce que la plaie soit couverte de mouches, non pour la cicatriser, mais pour la rendre plus douloureuse. Si nous ressentons quelque mal dans la politique nationale, ces honorables messieurs tombent sur elle, non pour le bien du pays, mais pour la renverser. Ils nous ont dit que si cette politique nationale était adoptée, le peuple des Etats-Unis userait de représailles, et que ce serait manquer de loyauté envers la mère-patrie d'adopter un tarif qui imposerait sur les marchandises anglaises, un droit semblable à

celui imposé sur les marchandises américaines. Le peuple des États-Unis a-t-il usé de représailles? Pourquoi avons-nous adopté cette politique? Parce que les États-Unis avaient un tarif protecteur de 40 pour 100, en moyenne. Parce qu'ils s'étaient protégés en s'entourant d'une clôture de dix rangs de perches, par leur tarif de 40 pour 100; tandis que nous n'avions autour de nous qu'une clôture de quatre rangs, par notre tarif de 17½ pour 100. Dans cette condition, les fabricants américains pouvaient enjamber la clôture de quatre rangs avec leurs marchandises et sauter de nouveau par-dessus en retournant chez eux. Nous leur avons dit, abaissez votre clôture jusqu'à la hauteur de la nôtre, ou bien nous élèverons la nôtre à la hauteur de la vôtre. N'est-ce pas ainsi que ferait tout cultivateur, et cependant les honorables chefs de la gauche nous parlent de représailles. Oui, les Américains usent de représailles en disant: si vous abolissez le droit imposé sur notre charbon, nous abolirons le droit imposé sur le vôtre.

Quant à la loyauté de cette politique, la protection est à l'essai depuis plus de cinq ans, et je puis dire que la mère-patrie nous trouve aussi loyaux que les honorables messieurs de la gauche. Nous pouvons nous tenir sur la grande plateforme du parti libéral-conservateur et chanter "Dieu sauve la Reine" avec autant de grâce que nos adversaires. Je dirai plus: nous pourrions chanter cet hymne avec un peu plus de grâce, parce que nous parlons en faveur du Canada, tandis que ces honorables messieurs de la gauche ne sont montés que pour chanter "Yankee Doodle" durant la moitié de leur temps.

Vous vous rappellerez, M. l'Orateur, que le 29 janvier dernier, il y eut une élection dans Kent-Ouest. Dans le même temps, il y avait deux contestations d'élections à Bothwell et Kent-Ouest.

Dans la ville de Wallaceburg, il y avait une association de jeunes libéraux, et environ quatre semaines avant l'élection de Kent-Ouest, l'honorable chef de l'opposition rencontra les électeurs de ce comté, essayant de les renseigner sur les mauvais effets de la politique nationale. J'ai son discours ici, et je prétends qu'il n'est aucunement appuyé par les faits. J'ai pour le prouver et entre mes mains les marchandises que nous pouvons obtenir à aussi bon marché en Canada aujourd'hui qu'aux États-Unis.

Je lirai un ou deux extraits du discours de l'honorable monsieur. Je ne l'emprunterai pas aux *Débats* de cette Chambre, mais aux débats de Kent-Ouest, c'est-à-dire le *Chatham Banner*. Cet extrait se lit comme suit:

On m'a dit que c'était une toute autre affaire que celle de rencontrer aujourd'hui un agriculteur ministériel, et, s'il est intelligent, de discuter avec lui les bienfaits de la politique nationale. Il fut un temps où il vantait avec ardeur ses heureux effets, ne tarissant pas sur les bienfaits qui en découlaient. Mais à présent, son ardeur est quelque peu apaisée, et il est content de fouetter ses chevaux et de s'éloigner du voisinage de l'interrogateur aussi promptement que possible. C'est un bon signe, et cela démontre que les gens commencent à voir par eux-mêmes ce qu'ils n'aimaient pas à admettre: c'est-à-dire, la fausseté de la politique nationale, au moyen de laquelle ses auteurs promettaient une période de prospérité ininterrompue; mais, ayant le pouvoir en mains, manquent d'exécuter leur engagement, tâchant de maintenir cette politique contrairement à l'expresse volonté d'une majorité du peuple.

Ce discours fut rapporté le 2 janvier 1881. Je me trouvais à Kent-Ouest, le 29 janvier, jour de l'élection, et je rencontrai des agriculteurs de Kent-Ouest, fouettant leurs chevaux et amenant des voteurs aux bureaux de votation pour Henry Smith, le candidat conservateur, et ils l'élirent par une plus grande majorité qu'auparavant. Ce n'est pas, cependant, le point sur lequel je veux attirer votre attention. L'honorable monsieur discutait les droits sur différentes marchandises, et s'efforçait de prouver à l'association des jeunes libéraux de Wallaceburg que le pauvre supportait le poids de l'impôt, tandis que le riche était exempt, ou à peu près, de toutes contributions. Et voici comment il s'exprimait:

Nous avons les couvertures. Dans cette classe, un bon article, coûtant 63½ centins par livre, est taxé 35 pour 100. De sorte que pour avoir trois couvertures vous devez payer le prix de quatre; ou si vous prenez quatre couvertures, il vous faut payer plus que le prix de la quatrième pour le droit. Les couvertures coûtant 17 deniers la livre, sont taxées 40 pour 100, et la couverture coûtant le moins cher et la plus en usage, 70 pour 100. Les articles demandés par le riche ne paient que 35 pour 100, tandis que ceux dont se servent les classes ouvrières, sont taxés 70 pour 100, ce qui est une différence des plus injustes. Quels sont ceux qui paient 70 pour 100? C'est l'homme qui est le moins capable, et qui est obligé d'acheter les plus pauvres classes de marchandises. Qui paie le moins? C'est celui qui est le plus capable de payer. Sur les jaquettes et manteaux de femme, on a aussi établi une échelle mobile comme suit: Les articles coûtant 3s. 11d., 54 pour 100; ceux coûtant 4s. 6d., 37 pour 100; ceux coûtant 9s. 9d., 30 pour 100; ceux coûtant 29s. 9d., 28 pour 100. Voilà le tarif sur les lainages.

Je pourrais continuer et vous donner aussi l'échelle sur les cotonnades, si le temps me le permettait. Maintenant, si votre gouvernement avait inséré dans les statuts ce qui suit: "Attendu qu'il est désirable qu'un acte soit passé à l'effet de faire peser sur le pauvre le poids des taxes, à l'exclusion du riche, qui doit en être exempt, en conséquence, il est résolu que les couvertures de classes inférieures seront taxées 70 pour 100 et les couvertures de meilleures qualités, 35 pour 100 seulement; que les draps ou tweeds de qualités inférieures paient 50 pour 100, et les draps de qualités supérieures 23 centins pour 100; que les plus pauvres tapis paient 33 pour 100, et les riches marchandises, 20 pour 100 seulement; que les draps ou tweeds de qualité inférieure pour manteau, paient 54 pour 100, et que les draps ou tweeds de qualité supérieure, paient seulement 28 pour 100. Supposez que M. Hawkins, ou M. Smith, aient voté un tel bill, vous les auriez censurés quand ils seraient retournés devant les électeurs pour avoir sanctionné une loi si injuste. Or, parce qu'ils savaient que vous les auriez censurés, les auteurs de la politique nationale ont agi d'une autre manière. Ils ont dit: le riche achètera une livre de drap ou de tweed et paiera tel impôt; puis, le pauvre achètera une livre de drap ou de tweed et paiera le même impôt. Mais, messieurs, on omet de dire que la livre du riche est d'une étoffe légère, qui coûte cher; tandis que la livre du pauvre est d'une étoffe lourde, qui coûte bon marché.

L'honorable député de Bothwell (M. Mills) était là également. J'ai eu le plaisir de l'entendre, et je pense qu'il parle beaucoup mieux devant les électeurs qu'il parle ici. Il m'a semblé, l'autre soir, qu'il n'était pas sûr s'il était ici pour représenter la majorité du peuple de Bothwell, ou non. J'ai entendu cet honorable monsieur démontrer les effets de la politique nationale avec son chapeau. Il le faisait encore, il dirait: "Messieurs, voici un chapeau. Supposez que nous n'ayons pas eu de politique nationale, et que je sois allé aux États-Unis pour l'acheter, j'aurais payé \$1.00 pour ce chapeau; mais je serais revenu de Détroit à Windsor, où il y aurait eu 17½ pour 100 à payer. Le chapeau, sans cette politique, aurait donc coûté \$1.17½. Or, en vertu de la politique nationale, je paie \$1.00 aux États-Unis pour le chapeau et à Windsor, 25 centins de droit, de sorte qu'il me coûte finalement \$1.25."

Ses amis applaudiraient, sans doute, en l'entendant parler ainsi, et trouveraient cet argument splendide. Cependant, les 25 pour 100 n'ont pas été imposés pour obérer le pauvre, mais pour procurer à nos manufacturiers un marché chez eux pour toutes les espèces de marchandises qu'ils fabriquent.

Supposez, maintenant, que ce chapeau soit fabriqué au Canada, et que le fabricant canadien le vende \$1.20. Supposez qu'un autre fabricant canadien la manufacture pour \$1.15; qu'un troisième le fabrique pour \$1.00, et qu'un autre industriel arrive et nous dise: "Je ne permettrai pas que les Américains dominent ce commerce, et je vendrai le chapeau pour 90 centins. Ainsi, la concurrence domestique abaisse les prix. Mais ce n'est pas là son meilleur résultat.

Sans cette politique nationale nous serions forcés de nous procurer ces chapeaux des fabricants des États-Unis, qui auraient d'abord leur propre marché domestique, puis le nôtre pour écouler leur surplus. Sans cette politique, nous aurions à payer cette piastre. Où irait-elle? Tout le monde sait qu'elle passerait aux États-Unis. Le chapelier paierait cette piastre au marchand en gros; celui-ci la paierait au marchand de détail; ce dernier à l'ouvrier; l'ouvrier au boucher; le boucher à l'agriculteur; l'agriculteur au forgeron; le forgeron à quelque autre, et tous ceux par les mains desquelles elle passerait, réaliseraient un bénéfice de

10 à 25 pour 100, et des milliers de gens aux Etats-Unis en bénéficieraient. Mais où serait le chapeau?—En Canada; dans six mois il serait usé, et alors nous n'aurions ni le chapeau ni l'argent qu'il a coûté. J'ai un chapeau qui fut acheté à London sur le taux de \$4 50 la douzaine, ou trois "quinze-sous" la pièce. Ce chapeau peut se vendre 50 centins, donnant un profit de 33 $\frac{1}{3}$ pour 100; or, le résultat, c'est que l'argent qu'il coûte reste dans le pays, quand il sera usé, et le pauvre peut en acheter un autre avec cet argent.

Mais l'argument favori des honorables chefs de la gauche, c'est que le pauvre est obligé de payer le droit imposé. Voyons ce qui en est. Le pauvre arrive dans un magasin où il y a des chapeaux de 50 centins, d'autres de 75 centins, d'autres d'une piastre, d'autres de \$1.25, tous manufacturés au Canada. Mais s'il veut avoir un chapeau plus fin, il choisira un beau chapeau de laine et il paiera le droit sur cet article. Or, je dis que s'il achète un chapeau de \$4, c'est son affaire et non celle du parti réformiste dans ce pays. Le pauvre n'est pas forcé d'acheter un chapeau de cette qualité; mais s'il veut avoir un chapeau comme celui que le chef de l'opposition porte, et s'il paie trois ou quatre piastres pour ce chapeau, c'est, je le répète, son affaire, et non celle du parti de la réforme.

Passons maintenant à la question d'une autre espèce d'étoffe. L'honorable monsieur, s'adressant aux électeurs de Kent, leur disait que la classe pauvre payait 50 pour 100 sur les draps ou tweeds, tandis que le riche ne payait que 23 pour 100. Or, j'ai eu occasion de me présenter dans une fabrique de Kent-Ouest, et j'ai dit: "Je voudrais avoir un morceau de votre tweed le plus lourd." Voici le morceau que j'ai obtenu (l'orateur exhibe le morceau). Il contient une livre de laine, et j'ai payé 50 centins pour une verge de cette étoffe. Sa fabrication coûte 30 centins par verge. Je voudrais maintenant savoir où sont allés les 50 centins que j'ai payés pour le morceau de cette étoffe. Je promets à l'honorable monsieur d'abandonner la droite et de passer à gauche comme son partisan, si lui, ou aucun de ses amis derrière lui, parmi lesquels figurent plusieurs marchands, peut démontrer à cette Chambre qu'un droit de 50 pour 100 est payé sur cette espèce d'étoffe. J'ai exposé ce fait à une assemblée tenue à Kent-Ouest. Après que j'eus fini, un gentilhomme âgé, d'origine française, s'avança vers moi et me dit: "Voyez (en frappant sa jambe avec la main) ce pantalon de tweed; j'ai élevé le monton, j'ai pris sa laine, ma femme l'a filée, ma fille l'a tissée et j'aimerais à savoir comment je paie 50 pour 100 sur cela? Quelle différence y a-t-il, que ma femme file la laine, que ma fille la tisse, ou bien que M. Taylor la file et la tisse dans sa manufacture? Cette étoffe est fabriquée à Kent-Ouest, et j'aimerais que ces honorables messieurs de la réforme me montrassent comment aurais-je un centin de droit à payer sur cette étoffe? Or, c'est justement la même chose pour le chapeau.

Un pauvre entre dans un magasin, et y voit plusieurs espèces d'étoffes à hardes se vendant de 60 centins la verge à une piastre ou \$1.25, et toutes fabriquées en Canada; mais s'il veut avoir des tweeds écossais, ou des étoffes importées d'autres pays, il paiera alors les 23 pour 100, qu'a mentionnés l'honorable monsieur. De sorte que c'est le riche qui paie les 23 pour 100, ou 5 $\frac{1}{2}$ pour 100 de plus qu'il ne payait sous le tarif Cartwright de 17 $\frac{1}{2}$ pour 100, ce qui représente environ 35 centins de plus sur un habillement complet, tandis que le pauvre homme ne paie rien du tout.

Donnons à cet argument un peu plus de développement. Si les prétentions des honorables messieurs étaient justes, et si le droit était de 75 pour 100, le pauvre serait alors obligé de payer 75 pour 100 de plus pour son tweed; si le droit était d'une piastre, le pauvre paierait une piastre de plus, et si l'importation du tweed était entièrement prohibée, alors, l'honorable monsieur serait obligé de retourner à Wallaceburg et de dire aux gens de cette localité: "A moins que vous nous remettiez au pouvoir, d'ici à ce que votre dernière paire de pantalons soit usée, vous ne pourrez vous en procurer une autre paire."

M. WIGLE

L'honorable monsieur pourrait dire alors: "Messieurs, si j'avais tort quand j'ai déclaré dans la Nouvelle-Ecosse qu'il fallait 9 verges pour faire une chemise, j'ai encore tort aujourd'hui en vous répétant qu'il faudra 9 verges pour faire une chemise, après que vos pantalons seront usés."

Quand je suis allé à Kent-Ouest, j'ai trouvé que le candidat de la réforme et tous les orateurs de ce parti attaquaient la politique nationale, comme elle l'était ici par le chef de l'opposition. Ils disaient tous la même chose, ce qui me rappelle l'histoire des deux petits garçons qui se querellaient. L'un disait: "c'est cela" et l'autre ripostait: "ce n'est pas cela." Le premier reprit: "Eh! bien, je te dis que c'est cela, parce que quand ma mère dit que c'est cela, c'est cela, si ce n'est pas cela." Cette histoire s'applique justement aux honorables messieurs de la gauche. Ils disent que c'est cela, si M. Blake leur annonce que c'est cela, parce que quand ce dernier déclare que c'est cela, c'est cela, si ce n'est pas cela. Il est arrivé que Kent-Ouest a envoyé dans la législature d'Ontario un partisan du gouvernement réformiste, de 1879 à 1883, avec une majorité de 140 voix.

Mais le parti de la réforme, non satisfait de cette majorité, envoya, lors de l'élection générale, le procureur général Mowat à Chatham pour tenir, dans cette localité, une grande assemblée publique avant la votation. Or, cette assemblée eut lieu; le procureur général était présent, et M. Meredith, chef conservateur, était aussi là pour le rencontrer. Le résultat, c'est que le peuple de Kent-Ouest décida d'envoyer dans la législature d'Ontario un partisan de M. Meredith avec une majorité de 400 voix. Lors de l'élection générale pour le parlement fédéral, M. Smith fut élu par seulement 156 de majorité. Son adversaire, M. Sampson, était malade au lit, et l'on disait que s'il avait pu prendre part à la lutte, il aurait été élu. Il y a eu une autre élection depuis que l'honorable chef de l'opposition est allé à Wallaceburg, et l'honorable député de Bethwell s'est aussi transporté dans ce comté, pour produire sur le peuple un effet tel que ce dernier élirait M. Sampson pour cette Chambre par une grande majorité. Après avoir entendu les explications de tous ces honorables messieurs, au lieu de nous renvoyer ici M. Smith avec 156 voix de majorité, ce monsieur fut réélu par 283 voix de majorité. Je ne prétends pas dire que je pourrais discuter le droit constitutionnel avec le chef de l'opposition; je ne prétends pas dire que je pourrais discuter la loi avec cet honorable monsieur; je ne prétends pas avoir son aptitude de parler en public, ou l'éducation qu'il a reçue; mais quand je parle de chapeaux, de tweeds et de colonnades, je prétends en connaître autant que quand cet honorable monsieur discute une question de chancellerie. En matière de loi, je possède seulement la théorie, tandis qu'il en a la pratique; mais en matière de marchandises, il n'a que la théorie, tandis que je possède la pratique. Il me rappelle Henry Ward Beecher. Ce dernier fut un grand prédicateur et un grand théoricien. Il devait beaucoup à la lecture et à l'observation. En parcourant un grand nombre de livres sur l'agriculture, il trouva que des pommes sèches valaient plus que des pommes vertes. Cette découverte lui fit semer pour \$1,500 de pommes sèches. L'été, sans doute, fut trop sec, et les pommes ne vinrent pas. Son second essai fut sur les porcs. Il en acheta un qu'il paya \$3.00, et après lui avoir fait manger pour \$25 de blé-d'inde, il le vendit pour \$9.00, et alors il fit cette remarque: je ne me soucie guère de ce montant, attendu que si j'ai perdu sur le blé-d'inde, j'ai gagné sur le cochon.

L'honorable chef de l'opposition raisonne sur la politique nationale théoriquement, comme M. Beecher raisonnait en matière d'agriculture. Je maintiens que ni lui, ni aucun de ses amis, ne sauraient nous démontrer que le pauvre paie un seul centin de droit de plus sur l'ensemble des marchandises qu'il achète. L'honorable député de Norfolk-Nord nous a dit que le ministre des finances avait prétendu dans cette

Chambre que les cotons jaunes étaient à aussi bon marché en Canada que dans le Massachusetts, et qu'il aimerait que ce fait fût prouvé. J'offrirai à l'honorable monsieur une preuve concluante. Voici un échantillon de coton (le tenant dans sa main) manufacturé en Canada. Sa largeur est d'une verge, et il n'en faudrait pas 9 verges pour faire une chemise. Ce coton coûte 5½ centins la verge, et je défie qui que ce soit de me démontrer qu'il pourrait en trouver à meilleur marché aux États-Unis. Pourquoi les cotonnades ne pourraient-elles pas être fabriquées à aussi bas prix en Canada qu'aux États-Unis ? Le coton brut est importé en franchise des États-Unis ; il est transporté dans nos manufactures, où il est fabriqué. L'article fabriqué est ensuite vendu au marchand en gros, qui le vend à son tour au marchand détaillé, et pourquoi, alors, ne serait-il pas vendu, ici, à aussi bon marché qu'aux États-Unis ? La concurrence l'a réduit, aujourd'hui, à un prix aussi réduit qu'aux États-Unis.

Les honorables messieurs de la gauche ont prétendu que cette concurrence ferait tomber les prix ; mais n'ont-ils pas aussi prouvé que le fabricant réaliserait un bénéfice de 40 pour 100 ? Que le riche s'enrichirait davantage, tandis que le pauvre deviendrait encore plus misérable. La politique de ces messieurs était d'appauvrir le riche et de faire crever de faim le pauvre. Ils nous ont dit que les marchandises coûteraient plus cher. Ne nous ont-ils pas prouvé, lorsque nous avons imposé un droit de 35 pour 100 sur les cotonnades, que ces articles coûteraient au pauvre 2 ou 3 centins de plus par verge ? Ne nous ont-ils pas dit que les clous, que le sucre, que tous les articles imposés, coûteraient plus aux consommateurs ? Ne nous ont-ils pas dit que les instruments aratoires coûteraient plus cher ? Maintenant, l'ex-ministre des finances nous déclare lui-même : " Nous avez raison, dit-il, quand vous nous dites que ces articles sont à meilleur marché qu'il ne l'ont jamais été auparavant."

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je ne l'ai pas dit.

M. WIGLE: L'honorable monsieur nous dit: "écoutez, écoutez," quand j'ai déclaré que ces articles étaient à meilleur marché, aujourd'hui, qu'autrefois. Il interrompit en disant: "écoutez, écoutez," quand j'ai prétendu que la concurrence, parmi nos manufacturiers, faisait tomber les prix. Il ne peut le nier. S'il n'a pas fait alors ces interruptions, il devrait nous le dire. Quand le parti conservateur se trouvait dans l'opposition, s'est-il contenté de se plaindre du gouvernement d'alors, et n'avait-il pas que cette phrase à lui lancer: "Votre politique est mauvaise; mais je n'ai rien à proposer pour la remplacer?" Non; le parti conservateur soutint alors que le tarif de revenu de 17½ pour 100, sous les circonstances, n'était pas ce qu'il nous fallait. Nous avons besoin d'une politique protectrice, disait-il, et si vous ne l'accordez pas, nous irons devant le peuple; or, nous nous sommes présentés devant ce dernier avec cette plateforme. Mais quand nous demandons à ces messieurs quelle est leur plateforme, quels sont leurs principes, ce qu'ils ont à dire, ils répondent: "Des principes, nous n'en avons pas besoin, parce que nous ne sommes pas au pouvoir." Voilà la position qu'ils prennent. Quand l'honorable député de Norfolk-Nord nous a déclaré que les fabricants réalisaient un profit de 37 pour 100, un autre honorable monsieur de la gauche a fait observer que la concurrence allait tous les abattre. Je suis heureux en voyant que les manufacturiers réalisent un profit raisonnable. Je prie qu'ils fassent de bons profits à ce que nous soutenions les manufactures des autres pays. Les manufacturiers étrangers ne fabriquent pas sans rémunération des marchandises pour le Canada, et pourquoi les nôtres le feraient-ils? Ces messieurs de la gauche aimeraient mieux lire dans les livres bleus des États-Unis que les manufacturiers, chez nos voisins, réalisent un bénéfice de 10 à 15 pour 100, que de voir dans nos livres bleus que nos fabricants réalisent un bon profit. Voilà la politique des honorables chefs de la gauche. Notre politique à nous, est de créer des manufactures, qui, nous l'espérons,

réaliseront de bons bénéfices. Ces messieurs de la gauche, dans tous leurs discours, ont prétendu que cette politique nationale avait poussé les manufacturiers à élever leur capital au point de les ruiner. Mais c'est leur propre affaire, s'ils préfèrent placer leur argent dans des entreprises de cette nature. Nous supportons chacun nos risques. Les fabricants s'engagent, les yeux ouverts, dans les affaires, et s'ils n'y trouvent pas leur compte, ils ne sauraient en blâmer le gouvernement. Nous sommes tous libres de placer notre argent dans les manufactures, ou ailleurs.

Étant six heures, la séance est levée.

Séance du soir.

M. WIGLE: Quand la séance a été levée, à six heures, je discutais la politique nationale. J'examinais quelques-unes des objections faites par l'honorable chef de l'opposition, et publiées dans un journal imprimé à Chatham, dans le comté de Kent-Ouest, et connu sous le nom de *Chatham Banner*, organe réformiste.

L'honorable chef de l'opposition, dans le discours qu'il prononça devant l'association des jeunes libéraux de Wallaceburg, fit allusion au présent ministre des finances, et disait: "Messieurs, qu'est-ce que vous penseriez du préfet de votre comté, s'il venait devant vous solliciter une réélection, ou votre appui, parce qu'il aurait un surplus de \$5,000 dans le dernier exercice de son administration?" L'honorable chef de l'opposition, dans ce discours, ajoutait que le surplus du gouvernement était une mauvaise chose, n'avait rien d'avantageux pour le pays, et il demandait à ses auditeurs ce qu'ils feraient si le préfet de leur comté réclamait de nouveau leur suffrage pour la seule raison qu'il avait un surplus de \$5,000. "Vous lui demanderiez, disait encore l'honorable chef de l'opposition, où il a obtenu ces \$5,000, et il vous répondrait que cet argent vient des contribuables. Le rééliriez-vous sur cette réponse pour vous représenter dans le conseil du comté?"

Cet argument manque de justesse. L'honorable chef de l'opposition aurait dû exposer aux jeunes libéraux de Wallaceburg toute la vérité. Il ne leur a pas dit qu'il y avait une grande différence entre la manière dont les affaires municipales sont conduites et la manière dont le gouvernement administre les affaires du pays. Il ne leur a pas dit que les affaires municipales s'administraient au moyen de la taxe directe. Tout le monde, dans le pays, sait que les affaires municipales ne s'administrent pas comme les affaires du gouvernement. L'on sait que, les diverses parties de la municipalité adressent des requêtes à celle-ci pour en obtenir des subventions d'argent. Au jour fixé, le cotiseur complète le rôle d'évaluation, et tout ce qui reste à faire au préfet est de voir combien il est alloué; à combien se monte l'évaluation du comté; à combien dans la piastre les requérants doivent être cotisés, et il n'a aucun besoin de surplus.

Le gouvernement, d'un autre côté, doit songer à l'avenir et deviner quelles seront les importations et les exportations, et ainsi de suite. Sa tâche est donc bien différente de celle d'un préfet de comté. Mais lorsque l'honorable chef de l'opposition a fait cette comparaison, pourquoi n'a-t-il pas exposé la question telle qu'elle est, et n'a-t-il pas dit: "Messieurs, le ministre des finances du gouvernement conservateur nous a laissés, l'année dernière, un surplus de \$6,000,000; tandis que l'ex-ministre des finances nous laisse un déficit de \$11,000,000 en cinq années d'administration. Lequel des deux préférez-vous pour vous représenter, celui qui vous a laissés un surplus de \$6,000,000, ou celui qui vous a laissés un déficit de \$11,000,000?" Voilà comment la question devrait se poser, si l'argument de l'honorable chef de l'opposition était juste.

Je venais justement de penser que cet honorable monsieur ferait bien de traverser la frontière et de prononcer, devant les jeunes libéraux américains, un discours contre leur politique nationale. Ne serait-ce pas joli de voir l'ho-

norable monsieur, s'ouvrant aux jeunes libéraux des Etats-Unis, et leur dire : "Jeunes gens, voyez ; le gouvernement des Etats-Unis a imposé un droit de 35 centins sur le tabac en feuille venant du Canada, de sorte que vous aurez à payer 35 centins de plus par livre pour votre tabac." Pourquoi, répondraient ces jeunes gens : "Ce n'est pas le cas ; nous pouvions acheter pour 5 centins le tabac en feuille produit aux Etats-Unis."

Supposez que l'honorable chef de l'opposition aurait dit que le vêtement du pauvre coûtait 60 pour 100 de plus, à cause du tarif sur les marchandises communes du Canada ou d'Angleterre. Ces mêmes jeunes gens américains auraient répondu : "Non ; nous n'avons pas pour le pauvre ici, de marchandises canadiennes ou anglaises ; nous fabriquons nos propres marchandises ; nous produisons notre laine ; nous fabriquons nos étoffes à hardes, et nous ne payons pas un seul centin de droit." Ce discours de l'honorable chef de l'opposition, en prétendant que le pauvre ici doit payer 50 pour 100 sur les étoffes à hardes, 70 pour 100 sur d'autres articles, 54 pour 100 sur les draps à manteau, et ainsi de suite, pourrait faire une excellente brochure entre les mains d'un agent d'émigration américain dans les pays étrangers. Je me représente un agent d'émigration américain dans un pays étranger et disant : "Les Etats-Unis sont le pays où il faut aller. Il est vrai que nous avons la protection et que le Canada a aussi la protection ; mais celle que nous avons n'est pas la même que celle qui existe au Canada. Dans les Etats-Unis nous protégeons le pauvre. Il ne paie aucun droit sur les étoffes communes dont il a besoin ; mais voici un discours de l'honorable Edward Blake, chef du parti de la réforme en Canada, qui dit que le pauvre est obligé de payer pour la protection en Canada. Allez aux Etats-Unis, où le pauvre est protégé et où c'est le riche qui paie le droit imposé, et n'allez pas au Canada, où le pauvre est obligé de supporter tous les poids de la protection."

Cela ne paraît-il pas une jolie brochure pour un agent d'émigration américain ? Que trouvons-nous dans le *Herald* de Boston ? Le *Herald* de Boston dit que le Canada souffre d'un excès de protection, que le tarif élevé a fait hausser le prix des instruments aratoires. Et que cite-t-il comme autorité ? Il cite le *Globe*. Il y aurait là une jolie petite feuille à mettre dans une brochure publiée dans l'intérêt de l'émigration aux Etats-Unis. Comment se fait-il que les Américains copient toujours les journaux réformistes ? Est-ce parce que ces derniers ne cessent jamais de dénigrer le Canada, et d'ordinaire, le rédacteur d'un journal américain aime mieux dire à ses lecteurs, que le Canada est loin en arrière des Etats-Unis, que d'avouer que nous rejoignons les Etats-Unis grâce à notre politique de protection. Nous ne pouvons pas avoir tous la même opinion, je l'admets. Il est nécessaire qu'il y ait une opposition.

Quelques ministres de l'Evangile discutaient un jour cette question, et l'un d'eux s'exprimait ainsi : "Il ne faut pas que nous ayons tous la même opinion ; si tout le monde avait vu les choses comme moi, tout le monde aurait voulu avoir ma femme." Un autre répondit : "Oui, mais si tout le monde avait vu les choses comme moi, personne n'en aurait voulu."

Il en est de même du parti de la réforme. Si tout le monde voyait les choses comme les honorables messieurs de la gauche, tout le monde voudrait avoir un tarif de revenu de 17½ pour 100, et nous aurions eu un déficit chaque année ; mais si tout le monde avait vu comme l'immense majorité du peuple a vu depuis les deux dernières élections générales, il n'y aurait pas un seul honorable membre du côté de l'opposition. Cela ne serait pas bien. Nous avons besoin d'eux. Le peuple est plus rassuré en voyant qu'il y a ici quelques députés qui font de l'opposition au gouvernement.

Je vais vous dire quelle est, d'après moi, la cause qui a chassé les honorables messieurs du pouvoir. C'est leur ministre des finances, maintenant l'ex-ministre des finances, et cela me rappelle une autre comparaison.

M. WIGLE

Une dame s'adressait à une enfant pour en obtenir quelque chose pour des fins charitables. "Non, répondit-elle, nous n'en avons pas les moyens, notre père est pauvre, il est marchand, mais il a reçu un mauvais billet de \$2 et il a fait banqueroute."

Il en est ainsi de ces messieurs ; ils ont reçu un mauvais billet de \$2 dans la personne de l'honorable député de Huron (sir Richard Cartwright). Ils ont fait banqueroute, et je pense bien qu'ils n'arriveront jamais au pouvoir tant qu'il sera leur caissier.

Sous le tarif actuel, 600 orgues fabriqués par Bell et Cie ont été vendus en Europe l'an dernier, et dans Kent-Ouest nous voyons qu'un capital de \$100,000 a été souscrit pour y établir une manufacture de carrosses si la politique nationale était adoptée et si le parti conservateur revenait au pouvoir le 20 juin 1882, et le lendemain la compagnie a commencé à faire charroyer de la brique ; à peine quatre mois s'étaient-ils écoulés qu'elle fabriquait 70 wagons par semaine, et les cultivateurs de cette partie du pays qui auparavant payaient de \$60 à \$65 pour leurs wagons, les paient maintenant \$49.50 au comptant ou \$55 à un an de crédit. Ceci démontre les avantages de la politique nationale.

M. MILLS : Mais la manufacture est fermée.

M. WIGLE : Oui ; et je vais vous en dire la raison. Elle fabriquait soixante-dix wagons par semaine. L'honorable monsieur a dit l'autre jour que les temps n'étaient pas aussi prospères dans la partie ouest de la province qu'ils l'étaient avant l'adoption de la politique nationale, et cela est vrai ; mais il n'a pas dit pour quelle raison. En premier lieu notre récolte de blé n'a pas donné la moitié du rendement ordinaire ; les gelées de l'année dernière ont tué notre blé. En second lieu, cette contrée dépend surtout de la récolte du blé-d'inde, surtout dans les comtés de Kent et d'Essex, et les gelées hâtives ont tué le blé-d'inde. Le résultat a été que nous n'avons pas eu de blé-d'inde pour engraisser nos porcs, et c'est là la raison pour laquelle les temps ont été durs dans ces parages.

Lorsque le blé-d'inde manque, le cultivateur en souffre, et c'est le cultivateur qui achète ces wagons. Vous connaissez maintenant la raison pour laquelle cette manufacture a été fermée. Nous savons tous que nous traversons une période de dépression, mais nous savons aussi que nous en sortirons plus facilement au moyen de la politique nationale que nous en sortirons sans elle.

Maintenant, M. l'Orateur, les honorables messieurs de l'opposition ont prétendu que les manufacturiers ont formé une clique, que les manufacturiers de coton ont formé une clique, et qu'après s'être débarrassés du surplus de produit qu'ils ont en mains, ils feront hausser les prix, et il nous faudra payer le prix qu'ils exigeront. Eh bien ! cela n'arrive-t-il pas dans tous les pays ? Ne forme-t-on pas de cliques aux Etats-Unis, et ne forme-t-on pas de cliques dans l'Angleterre libre échangiste, où dans chaque branche d'industrie il y a plus de manufactures qu'il n'en faut ? Cela n'est pas du tout un argument.

Maintenant, M. l'Orateur, comme je l'ai dit à la séance de cette après-midi, nous constatons que les produits à bon marché sont ceux que le pauvre consomme. Comment se fait-il que l'homme pauvre a pu augmenter ses dépôts dans les banques d'épargne ? C'est parce qu'au lieu de payer 17½ pour 100 sur les tissus de pacotille qu'il faisait venir des Etats-Unis, il les achète sans payer aucun droit ; au lieu de payer 17½ pour 100 sur ses chaussures, il les achète ici sans payer aucun droit, et il en est de même de toute autre chose.

Il achète son thé franc de droit, son café franc de droit, et le résultat est qu'il met plus d'argent en banque qu'il n'en mettait auparavant. Maintenant, si ces honorables messieurs disent que la politique nationale n'a pas diminué le prix des produits que le pauvre homme est obligé de payer jusqu'à 50 et 75 pour 100 sur un grand nombre de produits

qu'il achète, pourquoi ne proposent-ils pas leur remède? Pourquoi ne disent-ils pas : Voici une pièce de drap et nous voulons réduire les droits qui la frappent. Voici une pièce de coton jaune, voici une couverture, et nous voulons que les droits soient abolis sur ces articles. Ils ne sont pas prêts à le faire. Pourquoi ne soulèvent-ils pas ces questions afin que nous les discutions? L'honorable monsieur, en parlant de couvertures, a dit que le pauvre payait 70 pour 100 sur ses couvertures. J'ai ici une lettre d'un manufacturier qui dit qu'il fera des couvertures de 60 par 80, contenant une livre de bonne laine pure, et qu'il vendra cette couverture à 50 cents la livre et une couverte blanche à 45 cents par livre. Maintenant voici une livre de bonne laine pure dans cette couverte, 20 cents pour la laine et 30 cents pour le manufacturier. Maintenant, que les honorables messieurs expliquent comment il se fait que le pauvre paie 70 pour 100 sur cette couverture. Ceci s'applique également à toute autre chose.

Naturellement, j'admets que si nous allions chercher nos couvertures aux États-Unis, il nous faudrait payer 70 pour 100 sur ces produits, mais nous n'y allons pas. Nous commençons par nous informer du prix à l'étranger, et ensuite le prix dans notre propre pays, et si nous trouvons que le prix est moindre chez nous, nous n'irons pas les acheter en pays étranger.

L'honorable monsieur d'Elgin-Ouest (M. Casey) a dit dans son discours que les marchandises sont plus chères maintenant qu'avant l'adoption de la politique nationale. Eh bien ! M. l'Orateur, l'honorable monsieur ne sait certainement pas de quoi il parle lorsqu'il dit cela. Tous ceux qui sont ici en cette Chambre savent qu'ils peuvent acheter des chaussures à meilleur marché maintenant qu'en aucun temps depuis la Confédération. Tout le monde sait que l'on peut acheter le sucre, le thé, les vêtements confectionnés, et tout autre chose à meilleur marché maintenant qu'avant l'adoption de la politique nationale.

M. l'Orateur, un des reeves du comté que j'ai l'honneur de représenter, un des plus chauds réformistes du comté me disait, il y a quelque temps : "Comment se fait-il que les temps soient si durs maintenant? Nous n'avons pas autant d'argent qu'autrefois. Vous nous aviez dit que la politique nationale serait une bonne chose pour nous. Laissez-moi vous poser une question : "Avez-vous du blé à vendre? Il vaut \$1 par minot." Il répondit : Je n'en ai pas. Ce monsieur est cultivateur, il cultive 100 acres de terre et possède une petite fortune de \$6,000 à \$7,000. Il me dit qu'il n'avait pas de blé à vendre. Je lui demandai : Avez-vous des porcs abattus à vendre. Ils valent \$7.50 le 100. Il répondit qu'il n'en avait pas. Je lui demandai : Avez-vous du bœuf en quartiers à vendre. Il vaut \$8 le 100? Non, répondit-il. Avez-vous des haricots à vendre? Ils valent \$1.75 le minot. Non. Avez-vous des pommes de terre à vendre? Elles valent 60 cents le minot. Non. Avez-vous des pois? Non. Eh bien ! alors, repris-je, pourquoi vous en prenez-vous à la politique nationale si vous n'avez rien à vendre? Maintenant, ajoutais-je, je vais vous prendre d'une autre manière. "Voulez-vous acheter du coton? Il se vend à meilleur marché qu'auparavant. Non, répondit-il. Voulez-vous acheter un habillement à meilleur marché que vous n'avez jamais pu l'acheter auparavant? Non, répondit-il. Pourquoi pas? lui demandai-je. "Mais je n'ai pas d'argent pour acheter," me fit-il répondre.

Il n'avait rien à vendre, et conséquemment il ne pouvait acheter. Il y a des gens qui, lorsqu'ils ont une mauvaise récolte, et qu'ils n'ont pas d'argent, s'en prennent à la politique nationale. Mais si l'année prochaine nous avons une bonne récolte, je vous garantis que la protection montera dans l'estime de ces gens, et que tout sera pour le mieux. Maintenant, M. l'Orateur, je ne puis comprendre comment il se fait que des gens qui se targuent d'avoir du bon sens ennent ici décrier la politique nationale et dire qu'elle fait baisser les prix des produits que le pauvre homme doit acheter. Je dis que les droits élevés ont été imposés non

dans le but de forcer le pauvre à payer plus cher, mais dans le but de fermer la porte aux marchandises de pacotille et de permettre à nos propres manufacturiers de gagner leur vie. Tout homme de bons sens devrait comprendre cela. Je suis surpris d'entendre les honorables messieurs répéter de pareils balourdises.

Un monsieur bien connu dans l'ouest demandait pourquoi les gens quittaient le pays, et citait l'exemple d'un nommé John Hardy. Il disait que John Hardy était allé au Nord-Ouest, qu'il y avait acheté une terre sur laquelle il était demeuré pendant quelque temps, mais qu'il s'était aperçu qu'il lui fallait payer des droits si élevés sur les instruments aratoires, qu'il n'avait pas voulu y rester plus longtemps, et avait pris le parti de s'en aller aux États-Unis, où il pouvait acheter ces choses à meilleur marché qu'en Canada. Cette histoire a été racontée à une assemblée électorale tenue en faveur du candidat qui était un ami de l'honorable député de Bothwell, et un gentleman est venu me dire qu'il connaissait toute l'histoire de ce pauvre John Hardy. Il m'a dit que John Hardy était allé aux États-Unis, mais qu'il lui a dit qu'il avait fait là la plus grande erreur qu'il est jamais commise en sa vie. Il lui a dit que la raison pour laquelle il était allé aux États-Unis, c'est que les journaux réformistes et le parti réformiste de ce pays avaient dit que le chemin de fer du Pacifique canadien ne serait jamais construit et que sa terre du Nord-Ouest ne vaudrait jamais 5 cents de l'acre sans le chemin de fer. Mais maintenant que le chemin de fer est construit, ajoutait-il, je suis convaincu que j'ai fait là la plus grande sottise de toute ma vie. Et pendant qu'on me racontait cela, un autre monsieur s'approcha de nous et nous dit : "Oui, et ce même John Hardy est l'un des 11,000 canadiens qui sont revenus vivre à l'ombre du vieux drapeau." Il n'est pas nécessaire que j'en dise plus long à ce sujet. Je pourrais citer bien d'autres faits à l'appui de ma thèse ; mais avant que de reprendre mon siège je veux lire ce que M. Pace, consul américain à Sarnia, a dit au sujet de la politique nationale.

En novembre 1883, le consul Pace disait :

Dire que le Canada n'a retiré aucun avantage de la politique de protection, ce serait commencer par nier les faits. C'est d'ici qu'on expédie par les steamers, faisant un service tri-hebdomadaire, les instruments aratoires et les outils qui sont destinés à jouer un rôle important dans le développement des grandes possessions canadiennes du Nord-Ouest. Les produits du métier à tisser, de l'enclume, du fourneau, des champs, de l'atelier et de la manufacture, sont tous des produits de l'industrie canadienne. Enlevez le tarif et un marché plus commode serait sans doute trouvé pour les pionniers du territoire britannique ; mais les manufactures et les usines d'Ontario qui sont maintenant encombrées au possible seraient obligées de fermer leurs portes et de renvoyer les artisans qu'elles emploient.

C'est là le rapport qu'il a fait au gouvernement américain. Il n'est pas étonnant que les Américains conservent leur politique nationale. J'ai parlé de différents articles fabriqués en Canada, et je défie les honorables messieurs de la gauche de dire que ces articles étaient fabriqués à meilleur marché avant l'adoption de la politique nationale. Je voudrais bien les voir démontrer au peuple que le pauvre paie 50 cents de droits sur le drap.

M. McMULLEN : Nous avons écouté avec beaucoup d'attention et d'intérêt le discours que vient de prononcer l'honorable préopinant. Il a essayé de démontrer que sous le régime de la protection, la population du pays et surtout les classes pauvres achètent les marchandises à meilleur marché qu'elles ne le pouvaient lorsque nous n'avions pas de politique nationale. En écoutant les remarques de l'honorable monsieur, je songeais qu'il n'y a aucune nécessité pour nous de continuer à suivre cette politique lorsqu'il soutient que si les classes pauvres achètent les marchandises à bon marché, cela n'est pas dû à l'existence de cette politique, mais que cela est dû tout simplement au fait que les produits sont fabriqués ici et qu'il existe une concurrence telle qu'on est obligé de les livrer au consommateur à aussi bas prix qu'ils le seraient si cette politique n'existait pas. Si nos

manufacturiers produisent ces marchandises et les livrent au consommateur à un prix aussi modique que l'honorable monsieur le prétend, à un prix beaucoup plus modique que celui auquel on pourrait les importer sous le tarif actuel, où est la nécessité de la protection ? A quoi sert de la maintenir en vigueur lorsqu'elle est lettre morte ?

D'après ce qu'il nous a démontré, il est impossible d'importer des marchandises de l'Angleterre ou des États-Unis, et de les vendre en concurrence avec les produits fabriqués ici, tout simplement parce que les produits fabriqués ici sont vendus à des prix si réduits que les produits importés ne peuvent leur faire concurrence. S'il en est ainsi, nous n'avons plus besoin de la protection. Elle a fait son temps ; on prétend qu'elle a fait beaucoup de bien en créant la compétition dans la vente des marchandises, de sorte que toutes les classes de la société peuvent maintenant acheter à aussi bas prix ici que dans n'importe quelle partie de l'univers. Alors, dispensons-nous de cette affaire et de tout le tapage et de toutes les discussions qu'elle entraîne. L'honorable député d'Essex-Sud (M. Wigle) nous a montré un chapeau pour nous prouver qu'un article de ce genre pouvait être acheté en détail pour 50 cents pièce ou \$4.50 la douzaine. Afin de prouver que le chapeau vaut l'argent qu'on en demande, l'honorable député aurait dû exhiber en même temps un chapeau importé, pour nous permettre d'établir une comparaison.

M. WIGLE : Je ne puis acheter un chapeau importé à ce prix.

M. McMULLEN : Ce même chapeau est manufacturé dans le pays pour faire concurrence à un chapeau du même genre qui est importé et sur lequel on prélève un droit de 25 cts. Il faut se rappeler de plus que la même espèce de chapeau était fabriquée ici avant l'adoption de la politique nationale. L'un de ces fabricants de chapeaux était autrefois un réformiste convaincu ; il appuyait l'administration Mackenzie et pressait avec instances le gouvernement d'augmenter les droits sur les chapeaux. Le gouvernement refusa, mais après la mise en vigueur de la politique nationale, le droit fut augmenté de 17½ pour 100 à 25 pour 100, ce qui égale 8 cents par chapeau ou 96 cents par douzaine. Si le manufacturier fabrique 100,000 douzaines et fait un profit de 96 cents par douzaine, n'est-il pas de son intérêt de soutenir la politique nationale, qui lui donne un profit additionnel de \$100,000, telle que comparé au tarif de 17½ pour 100. Avant la mise en vigueur de la politique nationale, il y avait une forte concurrence dans le commerce, mais avec le tarif de 25 pour 100, ces manufactures ont réussi à merveille et ont fait beaucoup d'argent.

Il est impossible de prouver que les chapeaux sont vendus à un prix aussi modéré sous le tarif actuel qu'ils le seraient s'il n'y avait pas de politique nationale. Tous ceux qui connaissent la concurrence et qui ont l'habitude d'examiner les stocks, savent que l'article fabriqué et l'article importé sont vendus en concurrence tous les jours.

M. HESSON : Les chapeaux ne sont-ils pas vendus à aussi bas prix qu'avant l'augmentation des droits ?

M. McMULLEN : C'est là un argument constamment employé par les honorables messieurs de la droite. C'est un argument des plus fallacieux. La question n'est pas de savoir si l'article se vend à aussi bas prix qu'il l'était avant l'adoption de la politique nationale. Ce n'est pas là la question soumise à la Chambre et au pays. La question est celle-ci : L'article se vend-il à aussi bas prix qu'il se vendrait si la politique nationale était en vigueur ? L'honorable monsieur a aussi exhibé des échantillons de tissus en laine et il a dit qu'ils étaient à meilleur marché qu'autrefois. Les tissus en laine n'étaient-ils pas fabriqués en ce pays avant l'adoption de la politique nationale, et ceux qui les fabriquaient n'étaient-ils pas dans un état prospère ? Très certainement. Nous avions des manufacturiers qui faisaient de bonnes affaires, qui de fait faisaient un commerce très considérable

M. McMULLEN

avant l'adoption de la politique nationale ; en conséquence, une pareille comparaison est injuste en ce qui concerne cette classe de produits.

Lorsque l'honorable député prétend que la population du pays peut acheter n'importe quelle espèce de produits à aussi bas prix qu'avant la politique nationale, j'aimerais à lui demander si l'huile de pétrole s'est vendue à aussi bas prix depuis deux ou trois ans qu'elle se vendait auparavant. Y a-t-il eu quelque combinaison relative à cet article, et comment se fait-il qu'un certain nombre de fabriques d'huile de pétrole du Canada soient fermées, et que d'année en année elles ont payé des dividendes. Elles ont fait les mêmes profits tandis qu'un certain nombre de leurs fabriques ont suspendu leurs opérations. Comment cela se fait-il ? C'est qu'il y a une entente ; on s'est dit qu'une certaine quantité d'huile est nécessaire pour la consommation en Canada, et l'on s'est entendu pour fabriquer juste cette quantité et pour la vendre à un prix donné. Le résultat est que le consommateur ne peut l'acheter qu'à ce prix, et qu'il n'y a pas de concurrence. Je voudrais bien savoir si ce n'est pas là un des résultats de la politique nationale ? Chaque cultivateur dans le pays, chaque homme pauvre, est un consommateur d'huile de charbon, et je demanderai à l'honorable député s'il ne sait pas aussi bien que moi qu'il existe entre les manufacturiers une entente qui a pour effet de forcer chaque homme dans le pays de payer un prix plus élevé pour son huile et continuera à payer un prix trop élevé tant que durera cette politique.

J'aimerais à demander à l'honorable monsieur, relativement au sel : Ne sait-il pas que le sel est plus cher qu'il ne l'était autrefois, et ne sait-il pas que c'est là un article consommé par tous les cultivateurs ? Nul doute que le ministre des finances a été vu par les manufacturiers de sel dans le pays, et qu'on lui représentait avec beaucoup d'instance qu'il était nécessaire d'imposer un droit sur cet article spécial, que cette industrie devrait retirer quelque avantage de la politique nationale, et comme il était désireux de favoriser toutes les manufactures il leur a accordé cette protection. Je crois que si on lui demandait de protéger la fabrication des pierres tumulaires, il les protégerait. Il y a quelques années vous pouviez acheter du sel à 65 cents le baril, au puits de la mine ; maintenant il vous faut payer \$1 ou \$1.10. Et pourquoi ? Précisément parce qu'il est protégé, et parce que les manufacturiers ne sont pas obligés de soutenir la concurrence contre le sel importé. C'est là un fait, et je ne crois pas que même l'honorable député d'Essex (M. Wigle) puisse me nier que le sel est plus cher. Je pourrais continuer à nommer une foule d'articles dont le prix a augmenté de la même manière. Prenez par exemple les poêles : Les fabricants de ces articles se sont-ils entendus ensemble ? Si les honorables messieurs l'ignorent, chaque cultivateur qui achète un poêle le sait. Je sais que chaque poêle, d'après la liste des prix auxquels les poêles se vendaient avant l'adoption de la politique nationale vient d'être augmenté de juste le montant du droit imposé. J'aimerais aussi à parler de l'ébénisterie, et je demanderai si le prix n'en est pas augmenté depuis l'adoption de la politique nationale.

Quelques DÉPUTÉS : Non, non.

M. McMULLEN : Il est très facile aux honorables députés de rester assis sur leurs sièges et de dire non ; mais je puis leur dire que j'ai acheté des meubles moi-même depuis six mois, et que j'ai payé dans la proportion de \$20 sur un ameublement de chambre à coucher de plus que je n'ai payé il y a cinq ans. J'ai demandé à ceux qui m'ont vendu ces meubles à Toronto quelle était la cause d'une semblable augmentation sur le prix que j'avais payé pour le même article auparavant. Ils m'ont répondu que le prix des peintures était augmenté, que les vernis étaient plus chers, que les matériaux de toute sorte étaient augmentés à cause de la

politique nationale ; qu'il leur fallait payer un peu plus pour ceci, un peu plus pour cela, et qu'en conséquence ils étaient obligés d'exiger un prix plus élevé qu'autrefois. C'est là un fait qui ne saurait être nié. C'est très facile pour les honorables messieurs de venir ici avec un article tel qu'un chapeau, mais qu'ils fassent une liste de tous les articles qui entrent dans la consommation ordinaire du cultivateur et de l'artisan, et ils verront si les prix ne sont pas augmentés. Je dis qu'ils sont augmentés, bien qu'il y ait certains articles comme le thé et le café sur lesquels les droits ont été abolis ; mais qu'est cela en comparaison avec les nombreux articles qui entrent dans la consommation publique.

L'honorable monsieur a parlé du fait qu'un tarif protecteur existe aux Etats-Unis. Cela est vrai, et ce tarif existe depuis un certain temps, mais quels sont les faits ? En premier lieu, lorsque les Etats-Unis ont adopté leur politique nationale, comme l'appelle l'honorable monsieur, ils avaient une population de 30,000,000 ; nous avons une population de 4,500,000. Je dis que l'idée de doter un pays comme celui-ci, ayant une population dont le chiffre est limité, d'une politique nationale dans le but d'encourager ses manufactures, est tout à fait imprudente et insensée. Je dis qu'en augmentant le coût de la vie en ce pays, vous retardez la colonisation et le progrès. Quel est le nerf du pays ? Qu'est-ce qui doit faire la grandeur du pays ? Ne sommes-nous pas un pays agricole ? Nous avons entendu récemment les banquiers et d'autres parler des temps durs ; le ministre des finances admet lui-même qu'il existe une certaine gêne, une certaine dépression, et quel est notre espoir pour en sortir ? Tout le monde parle d'une bonne récolte ; mais quelqu'un a-t-il exprimé l'espoir que les manufactures du pays continueront à fabriquer une quantité considérable de produits cette année ? Espérons-nous que les temps durs disparaîtront grâce à la grande quantité de coton ou de sucre qui sera fabriquée dans le pays ? D'où espérons-nous voir arriver le salut ? D'une bonne récolte. C'est là ce qui nous soulagera si nous devons être soulagés, et s'il en est ainsi, ne devrions-nous pas, dans toute notre législation, tâcher de favoriser les intérêts agricoles. Au lieu de cela, nous nuisons à la classe agricole. Nous augmentons les fardeaux dont elle est surchargée, au lieu de coloniser notre pays et d'en faire d'abord un riche pays agricole. Je dis qu'avant d'encourager les manufactures, nous devons d'abord coloniser le pays, et le seul moyen d'atteindre ce but est d'encourager autant que possible les gens à cultiver leurs terres et à engager d'autres personnes à venir se fixer ici en leur démontrant que c'est le pays du monde où la vie est la moins coûteuse. C'est là le moyen et le seul moyen d'y arriver.

Au lieu de cela nous avons créé des monopoles de toutes sortes, monopoles industriels, monopoles des compagnies de terres, et nous avons retardé de toutes les manières la colonisation et les progrès du pays par la ligne de conduite que nous avons adoptée. Et quel en a été le résultat ? Nous constatons que quelques-uns des manufacturiers suspendent leurs opérations, d'autres ne fabriquent que la moitié du temps, et d'autres sont aux prises avec des embarras financiers. Quelle est la cause de tout cela ? Tout simplement que nous n'avons pas assez de population. Il nous faut des consommateurs dans le pays, et le seul moyen d'y arriver est d'offrir des avantages aux agriculteurs des autres pays pour qu'ils viennent se fixer parmi nous, en leur démontrant que tout ce qu'il faut acheter pour leur usage quotidien se vend à aussi bas prix ici que dans d'autres pays.

Quel est donc le mal aux Etats-Unis ? Les cultivateurs y sont parmi la classe pauvre. Je dis que la classe agricole y gémit depuis des années sous le fardeau de leur prétendue politique nationale, et on commence à s'en apercevoir. On s'en est aperçu aux dernières élections générales, et l'on s'est prononcé fortement en faveur de la réduction des droits, de sorte que le gouvernement sera obligé d'en rabattre et d'arracher au peuple de cette contrée moins d'argent qu'il lui en arrachait autrefois. On a appauvri les cultivateurs

dans un pays qui devrait être riche, par la mise en vigueur de cette politique, et la même chose a lieu ici. Maintenant, nous n'avons nul désir d'écraser notre industrie manufacturière, nous voulons la voir prospérer, nous n'avons nulle envie de les attaquer. Mais nous disons que nous ne voulons imposer au peuple qu'un tarif qui soit juste suffisant pour produire la somme nécessaire aux dépenses annuelles du pays.

Les honorables messieurs de la droite ne nieront pas que nous percevons environ \$30,000,000 par année, contre \$23,000,000 que nous percevions en 1874 ou 1875 ; et cependant les honorables messieurs de la droite prétendent que le peuple n'est pas plus fortement taxé qu'il ne l'était en 1874 ou 1875. Eh bien ! s'il ne l'est pas, d'où vient le montant additionnel d'argent perçu ? Notre population a-t-elle augmenté de beaucoup ? Nous avons maintenant à peu près la même population que nous avions alors, de 4,500,000 à 5,000,000. D'où vient cet argent additionnel ? Il vient des goussets du peuple, d'où il a été arraché par le tarif. Assurément l'honorable monsieur ne dira pas que si un homme importe pour un dollar valant et s'il est obligé de payer 25 centimes de droit, cela n'augmente pas pour lui le coût du produit importé plus que s'il n'avait à payer que 17½ pour 100. Je ne crois pas qu'il ose soutenir une semblable assertion.

Eh bien ! supposons maintenant que les 4,500,000 de population que nous avons ici achètent des produits au montant de \$30 pour chaque homme, femme et enfant, et supposons que les droits sur ces produits soient portés de 17½ à 25 pour 100 ; c'est là une augmentation de \$2.40 ou \$2.50 sur les \$30 ; cela équivaut à une augmentation d'environ \$10,000,000 par année sur une population de 4,500,000. L'honorable ministre des finances admet que \$6,000,000 de cette somme formeront un surplus. Maintenant, je voudrais bien savoir où sont allés les autres \$4,000,000. Je dis qu'on a floué le peuple au montant de \$4,000,000, et que cela est entré dans les goussets de ceux qui ont fabriqué des marchandises dans le pays. C'est de cette manière que le revenu a été augmenté.

Une autre chose, l'année dernière l'honorable ministre a fait passer une loi pourvoyant à ce qu'après le premier janvier 1884, les droits sur les tissus imprimés fussent augmentés de 7½ pour 100. En présentant son projet de loi, il nous a dit qu'une grande manufacture d'indiennes devait être établie dans le pays, où l'on fabriquerait des calicots, et où le tissage et l'impression seraient faits ; que cette manufacture nous donnerait un article manufacturé d'aussi bonne qualité que l'article importé, et qu'en conséquence il était très à propos de lui accorder la protection qu'elle demandait. L'honorable monsieur vient maintenant nous dire que ces gens ne fabriqueront pas du tout ces tissus, mais qu'ils les imprimeront seulement, le tissage devant être fait ailleurs ; et pour les faire imprimer dans le pays, il nous faut payer une augmentation de droit de 7½ pour 100. Je demandais l'autre jour à un marchand de gros, quel effet cela produirait sur le commerce des indiennes dans le pays, et si les indiennes étaient plus chères cette année qu'elles l'auraient été sans cette augmentation de droits. Il répondit que cette année les importateurs auraient importé largement ce dont ils avaient besoin avant le commencement de l'année, et qu'en conséquence, l'augmentation ne se ferait pas sentir aussi sérieusement cette année, mais, ajouta-t-il, dès que les stocks maintenant en mains seront vendus, le résultat naturel sera que nous devrons augmenter nos prix.

Je dis que l'augmentation de ces droits est un acte d'imprudence et de folie. S'il y a un article qui soit consommé en grand par la classe pauvre de ce pays, qui est employé pour habiller les femmes et les enfants, et qui sert encore à beaucoup d'autres usages, c'est bien le calicot ; et je dis qu'il était injuste, qu'il était déloyal de forcer toute la classe ouvrière du pays à payer un prix plus élevé pour cet article tout simplement parce que quelques hommes avaient l'inten-

tion de s'enrichir en établissant une manufacture d'indiennes. Vous pouvez passer en revue tous les articles de la même manière, et vous verrez que vous augmenterez les droits d'années en années, jusqu'à ce que vous ayez fait de ce pays un pays où il sera excessivement difficile de vivre, et ceux qui, dans d'autres circonstances viendraient ici, s'en apercevront, et se dirigeront d'un autre côté.

M. ORTON : L'honorable monsieur voudrait-il abolir le droit sur le blé, afin de diminuer le coût de la vie en ce pays ?

M. McMULLEN : L'honorable préopinant voudrait nous porter à croire que le comté de Kent a été remporté aux dernières élections surtout par les forts arguments qu'il a employés relativement aux effets produits par la politique nationale. Eh bien ! je crois qu'il y a eu d'autres causes qui ont permis aux honorables messieurs de la droite de remporter la victoire dans cette circonscription lors des dernières élections générales. Si je suis bien informé, très peu de temps après l'avant-dernière élection de l'honorable monsieur qui représente ici cette circonscription, son élection fut contestée, et des mesures furent prises par le gouvernement pour montrer qu'il était prêt à faire construire un bureau de poste dans la ville de Chatham et pour draguer la rivière et plusieurs creeks et cours d'eau dans cette circonscription. Je crois qu'il a essayé de démontrer qu'il était prêt à faire n'importe quoi pour satisfaire la population de ce collège électoral, si l'honorable monsieur était élu. Je m'imagine qu'il redoutait les écueils, et qu'il pensait qu'il valait mieux se préparer à les éviter. Dans ce but, un montant considérable d'argent a été dépensé dans cette circonscription, de la manière que je viens d'indiquer, afin d'assurer la victoire au candidat ministériel au cas où l'élection serait annulée par les tribunaux. Je suppose que c'est là la principale raison pour laquelle l'ancien candidat a été envoyé ici pour y représenter ce collège électoral, et que son élection n'est pas dû aux arguments éloquents dont s'est servi l'honorable préopinant.

Maintenant, il y a une autre question à laquelle j'aimerais à faire allusion. Je disais il y a un instant que s'il y a une industrie à laquelle nous devons venir en aide et en faveur de laquelle nous devons légiférer pour la protéger, c'est bien l'industrie agricole. On nous a parlé maintes fois de la question de l'élevage du bétail et du coût de l'importation du maïs américain que l'on emploie pour la nourriture des animaux. Maintenant, je prétends qu'il n'est que juste que les cultivateurs du pays puissent importer du maïs dans le but de nourrir des porcs ou des bêtes à cornes pour l'exportation, franc de droit, ou du moins de leur faire une remise de ce droit. Je maintiens que nous devrions faire tout ce qui est en notre pouvoir pour favoriser l'élevage, si nous voulons protéger les intérêts agricoles et autres. Je ne sais pas quelle est l'entente qui existe entre le gouvernement et les fabricants d'alcool en ce pays, mais j'ai lieu de croire que ceux qui importent du maïs dans le pays, s'ils convertissent ce grain en liqueurs spiritueuses, reçoivent quelque chose sous forme de réduction ou de remise lorsque ces boissons sont exportées. Est-il prudent de la part du gouvernement de permettre à des hommes d'importer du maïs dans le but de le convertir en liqueurs spiritueuses, et de leur faire une remise lorsque ces liqueurs sont exportées dans d'autres pays pour y démoraliser et y empoisonner les gens ? Ne serait-il pas mieux et surtout plus prudent de la part du gouvernement de permettre au cultivateur d'importer du maïs dans le but de le convertir en lard et en bœuf pour l'exportation, sans lui demander de payer les droits. J'espère que le gouvernement verra qu'il est de son devoir de permettre aux cultivateurs de ce pays d'importer ici du maïs pour nourrir les animaux sans les forcer à payer le droit qu'ils sont forcés de payer. Je suis certain que ce serait là un pas dans la bonne voie.

M. McMULLEN.

L'honorable monsieur a aussi fait allusion au fait que le *Globe* avait été cité par un journal américain, au sujet de quelque chose relative à la politique nationale, ou à la colonisation du pays, et il nous a accusés de dénigrer constamment notre pays et d'essayer à lui faire tort. Les honorables messieurs qui parlent de cette manière devraient réfléchir un instant avant que de parler. Ils devraient retourner aux années 1874, 1875, 1876 et 1877. Ils devraient regarder les journaux de la Chambre et les journaux conservateurs de ce temps-là, avant de porter de telles accusations.

J'ai vu moi-même le *Mail* reproduit par un journal américain sur certaines questions se rapportant à la politique fiscale de ce pays ; et je suis certain que si les honorables messieurs veulent regarder les *Débats* et relire les discours d'alors, ils verraient qu'ils parlaient aussi clairement et aussi fortement sur la question se rapportant à la politique du gouvernement d'alors, et qu'ils ont, à cette époque, fait plus de tort au pays, que le parti de la réforme ne lui en a jamais fait. Le parti de la réforme a à cœur le bien du pays. Comme je l'ai dit, il y a quelques jours, les organes de ce parti ont démontré que la politique du gouvernement au sujet du Nord-Ouest, a été insensée et imprudente. Ils ont protesté contre le système des monopoles introduit par le gouvernement, et ils ont démontré que le peuple ne l'endurerait pas.

On nous a reproché cela et nous avons été accusé de vouloir créer des troubles. Mais nous avons seulement indiqué quels seraient les résultats de la politique du gouvernement. Le gouvernement a été averti par le chef de l'opposition et par plusieurs autres membres de l'opposition, des résultats de sa conduite, et aujourd'hui nous voyons la réalisation de nos prédictions. Nous voyons le Nord-Ouest dans un état de mécontentement. L'honorable monsieur a parlé d'un mal à la main et des mouches qui viennent s'y poser à l'endroit malade ; là aussi il y a un mal et des mouches appartenant au même parti politique que l'honorable monsieur qui sont venues s'y poser et ont cherché en vain à le cacher ; la population de là-bas fait savoir qu'elle ne se soumettra pas à la tyrannie qu'on veut lui imposer, et les honorables messieurs auront fort à faire pour régler la difficulté.

L'honorable monsieur a parlé de la fabrique de voitures dans ce pays. Il a dit qu'elle fabriquait soixante dix voitures par jour ; mais lorsqu'on lui reprocha qu'elle était fermée il répondit : Eh bien, si tel est le cas, nous avons eu la gelée, le blé du pays a été endommagé, les moyens du peuple ont été diminués par des causes en dehors du contrôle du gouvernement. Mais avant l'adoption de cette politique j'ai entendu le premier ministre dire que le soleil veillait sur eux, qu'il y avait toujours des bonnes années, que tout était agréable, que le pays était toujours prospère lorsqu'ils étaient au pouvoir, que sous l'opération de la politique nationale tout était souriant, que le pays prospérerait et que tout le monde ferait de l'argent. A la dernière session, l'honorable ministre des finances a dit qu'il n'avait aucun doute sur l'avenir de ce pays. Il dit que la prospérité nous arrivait de tous les côtés, que s'il était jeune il mettrait toutes voiles dehors et ne craindrait rien, que le succès et la prospérité couronneraient ses efforts, sous tous les rapports et de toute manière, pendant les sept années à venir. Aujourd'hui, cependant, nous sommes en présence d'un autre état de choses. Je vous dirai, M. l'Orateur, qu'un grand nombre de cette Chambre ne connaissent pas la situation d'une grande partie de la classe agricole de ce pays. Il existe dans certaines parties de la Confédération un état de choses très sérieux, et une grande partie de la classe agricole de la Confédération souffre sérieusement. Leurs ressources ont été considérablement diminuées—par la gelée quelque peu, je l'admets—mais, d'un autre côté je maintiens que leur plus grande détresse provient de ce qu'on les a

induits à se livrer aux spéculations. Pendant un an ou deux, nous avons eu sans doute une période très prospère.

On a injudicieusement profité de cela dans une trop grande mesure, et la classe agricole se trouve maintenant, dans plusieurs parties du pays, dans une position très embarrassante ; c'est tellement le cas que s'il nous arrive d'avoir encore une mauvaise récolte une autre année, nous nous trouverions dans une position très grave. Il nous faut nous en remettre entièrement à la classe agricole du pays pour remédier à l'état actuel des choses, et nous devrions faire tout en notre pouvoir pour promouvoir ces intérêts, au lieu de paralyser ses ressources, comme je prétends que nous le faisons avec la politique nationale, en prélevant des impôts plus élevés que ce qui est nécessaire et plus lourds que ceux qu'elle peut supporter. De cette manière nous gênons les cultivateurs dans l'achat des choses nécessaires pour eux et pour leurs familles. J'ai remarqué que l'honorable député de Cardwell, en parlant du coton, disait qu'avant l'inauguration de la politique nationale nous n'avions pas sept filatures, et que nous en possédons maintenant au delà de vingt, et que trois seulement ont fermé leurs portes. Je ne dirai qu'un mot sur cette question. Il y a eu pendant un certain temps un monopole sur le coton, on a formé une combinaison pour maintenir les prix, de même que des combinaisons ont été formées sur d'autres choses. Cette combinaison a duré pendant les trois ou quatre dernières années, et ne s'est terminée que récemment. Quel en a été le résultat ? Le résultat a été que les prix ont été maintenus, et il n'y a pas un magasin en gros dans la Confédération qui ne soit pas encombré de coton. Ce coton était mis entre les mains de ces marchands avec une liste de prix au-dessous desquels ils ne pouvaient pas le vendre. Ces jour derniers cependant la combinaison se brisa parce qu'un des membres se trouva dans de tels embarras financiers qu'il ne pouvait plus faire face à ses engagements ; il fut obligé de jeter une très grande quantité de coton sur le marché. Un commerçant de Toronto en acheta une très grande quantité à 12½ cents au-dessous du prix indiqué sur les listes, et il vendit ce coton en concurrence avec l'autre, et le résultat fut de briser le marché et de mettre fin à la combinaison. A présent nous avons du coton à meilleur marché ; mais quelqu'un dira-t-il qu'avant cela nous avions le coton à meilleur marché que nous l'aurions eu sans ce tarif élevé ?

Sir LEONARD TILLEY : Oui, et je vais le prouver.

M. McMULLEN : Alors, je suis peiné de voir l'honorable ministre si intentionnellement aveugle sur ce point, parce que tout homme qui me dira que le coton, avant la déconfiture de cette combinaison, était vendu par les marchands de détail, dans tout le pays, aussi bon marché qu'aujourd'hui, affirme une chose inexacte, car j'ai vu le contraire de mes propres yeux et j'en ai fait une expérience personnelle.

Sir LEONARD TILLEY : Je possède un papier, préparé en décembre dernier, contenant tous les prix, et je n'attends qu'une occasion pour le donner à la Chambre. Il fait voir le prix des cotons gris, avec le numéro, la marque et la qualité de la marchandise au Canada et aux États-Unis.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Et en Angleterre ?

Sir LEONARD TILLEY : Non ; aux États-Unis. C'est avec ce marché que nous venons en contact. Il fait voir que par livre, aux États-Unis, il se vendait 23.36 cents et au Canada 22.36 par livre. Je vais en faire usage immédiatement. Voilà les faits.

M. McMULLEN : Je me tiens derrière un comptoir depuis un quart de siècle, et je sais ce que c'est que d'acheter ou vendre des marchandises. L'honorable monsieur qui a pris la parole avant moi, répondant au chef de l'opposition, a dit qu'il connaissait la théorie, mais que lui (M. Wigle) avait l'expérience. Eh bien ! l'honorable ministre des finances a la théorie, mais j'ai la pratique.

Sir LEONARD TILLEY : Voici les chiffres.

M. McMULLEN : J'ai importé les marchandises et je les ai vendues dans le pays. J'aimerais à avoir ici pour les déposer devant la Chambre des échantillons des marchandises vendues il y a un mois et de celles qui sont vendues aujourd'hui. J'aimerais à avoir des échantillons des marchandises vendues il y a un mois pour 11 cents et vendues aujourd'hui pour 10 cents et 10½ cents. Si l'honorable ministre peut me démontrer que 11 cents ne sont pas plus que 10½ cents je le croirai, mais il ne peut pas le faire.

Je dis que grâce à la fin de ce monopole ou cette combinaison, le coton se vend meilleur marché ; je dis qu'il en est ainsi pour toute autre chose, parce que lorsqu'une combinaison existe, les prix sont plus élevés que lorsqu'il n'en existe pas ; il n'y a aucun doute à ce sujet. Je crois que j'ai repassé presque toutes les notes que j'avais prises sur le discours de l'honorable monsieur. Si j'avais eu l'avantage de me préparer à faire un discours, j'aurais probablement été en état de donner plus d'arguments. Je suis certain que je l'aurais pu. Je suis certain que j'aurais pu donner des arguments suffisants pour convaincre tout homme raisonnable que, grâce à l'opération de ce tarif, le peuple a payé, paie et paiera plus cher pour les marchandises qu'il consomme, jusqu'à ce que la fabrication de ces marchandises dans ce pays ait atteint un point qui établira une concurrence de manière à nous faire obtenir les articles au plus bas prix possible.

Mais tant que le nombre des manufactures sera assez limité pour permettre aux propriétaires de ces manufactures de former de ces combinaisons, nous n'aurons jamais les marchandises à aussi bas prix que nous les aurions sans ces combinaisons et sans le tarif. Il n'est pas équitable ; il est injuste et impolitique de limiter ainsi les ressources et diminuer les moyens de la grande classe agricole dans ce pays. Les cultivateurs sont les piliers du pays, et en diminuant leurs ressources, en les traitant mal, on cause du tort au pays. Laissons d'abord le pays se peupler, et ensuite, si nous croyons avantageux d'encourager les manufactures, très bien ; mais en attendant il n'est pas sage de suivre la politique que nous avons adoptée.

M. HESSON : M. l'Orateur, si je suis obligé d'occuper assez longuement le temps de cette Chambre, il faudra vous en prendre à l'honorable député qui a parlé avant moi. J'ai pris la peine de le suivre en prenant des notes auxquelles j'aurai recours. Mon honorable ami de Wellington Nord a dit qu'il donnerait ses raisons contre la politique nationale, et presque ses premières paroles sont : Débarrassons-nous de cette politique ; c'est une grande injustice pour le pays et elle nous cause du tort. Depuis les cinq ou six dernières années, j'ai souvent réfléchi pour voir si d'année en année cette politique ne devient pas plus parfaite et si elle n'entre pas plus profondément dans l'esprit et le cœur de la population du Canada. J'ai cru qu'il était du devoir des membres de cette Chambre, en autant qu'il est possible avec les connaissances humaines, l'adresse humaine et les pouvoirs humains, de donner au pays la politique la mieux adaptée aux différentes industries et aux intérêts du pays. Il y a des hommes qui, comme l'honorable député de Wellington-Nord, se lèveront et dénonceront cette politique disant qu'elle est injuste pour le peuple et qu'il faut s'en défaire. Je vais suivre l'honorable député pendant quelques minutes sur les questions qu'il a traitées, et je m'efforcerai avant de terminer de faire voir ce que j'entends par les difficultés du parti de l'opposition aujourd'hui, et par ses difficultés lorsqu'il était au pouvoir, entre 1874 et 1879.

L'honorable député commence par la question des chapeaux dont avait parlé l'honorable député d'Essex (M. Wigle). Il a dit que des chapeaux pouvaient être achetés aux États-Unis ou ailleurs, et vendus ici au même prix tout en payant 25 cents de droits. Mais il se trouve que, comme l'honorable député, je suis dans ce commerce ; j'ai été plus longtemps que lui derrière un comptoir, et je prétends connaître mieux le commerce que lui. Il a encore quelque chose à apprendre.

J'ai été engagé dans les affaires commerciales de ce pays pendant plus de trente-cinq ans. J'ai acheté au Canada et aux Etats-Unis. J'ai acheté sur le marché de Boston et sur le marché anglais, et sur le marché écossais; j'ai acheté à Glasgow, et finalement j'ai trouvé qu'il était de mon avantage de limiter mes achats au Canada. Nous n'avons jamais eu de chapeaux de bonne qualité à aussi bas prix qu'aujourd'hui.

Si mon honorable ami veut prouver qu'il peut acheter un chapeau mou, approprié au marché canadien, à aussi bon marché aux Etats-Unis, il lui faudrait acheter un chapeau à \$3.60 la douzaine, ajouter 25 pour 100, et cela ferait \$4.50 rendu ici. Il ne peut pas prouver qu'il peut acheter de tels chapeaux aux Etats-Unis ni en Angleterre. Il est reconnu que le commerce de chapeaux est aujourd'hui prospère au Canada, et cela est dû en grande partie à l'encouragement et à la protection que le gouvernement a accordés à cette industrie; et il en est ainsi pour toutes les autres industries auxquelles le gouvernement a accordé certains avantages qui ont induit les gens à y placer leurs capitaux et les faire fructifier.

L'honorable monsieur, en réponse à ma question quant à l'augmentation dans le prix auquel on peut les avoir ici et les vendre aujourd'hui, a dit que ce prix n'était pas plus bas que sous l'ancien tarif. Il dit que le prix n'est pas en question. Je croyais que c'étaient les prix qu'il avait discutés toute la soirée et que l'honorable chef de l'opposition a discutés dans tout le pays.

Cet honorable monsieur, l'autre soir, disait qu'il n'avait aucune antipathie particulière contre les manufacturiers de ce pays; mais j'en suis venu à la conclusion qu'il a des sentiments bien hostiles aux manufacturiers du Canada, et aux capitalistes qui ont le courage de leurs convictions, et qui désirent édifier des industries nationales au Canada, en y plaçant leur argent.

Ainsi, l'honorable monsieur trouve à redire au sujet de l'huile de pétrole. Il dit que nous étions obligés de payer plus cher pour cet article. Je nie cela formellement, et j'en appelle à tous ceux qui ont eu occasion d'acheter de l'huile de charbon ces dernières années, pour dire que non-seulement elle était à meilleur marché, mais aussi de meilleure qualité. Elle doit maintenant subir une épreuve, ce qui n'existait pas du temps que les honorables messieurs étaient au pouvoir. Aujourd'hui, au Canada, l'huile de charbon se vend 14 cents le gallon, mesure impériale, meilleur marché qu'avant, et environ 25 cents, en grandes quantités.

Il fallait aussi que l'honorable député parlât du sel; il ne pouvait pas laisser tranquilles les intérêts du sel au Canada, bien qu'il vive dans un comté grandement intéressé dans cette industrie. Il dit que le sel se vendait autrefois 60 et 65 cents le baril aux sauneries. Cela est vrai, et je suis poiné de dire que les producteurs ont toujours été obligés de vendre à de tels prix; mais quand vous avez déduit le prix du baril, 25 ou 27 cents, vous voyez que la marge n'est pas grande pour les profits de ceux qui ont mis des capitaux dans cette industrie. Je le demande à la Chambre, si un commerce comme celui-là doit être écrasé dans le but d'avoir du sel à 40 ou 45 cents le baril? Il se peut que le cultivateur en consume plus qu'avant, car il le trouve très utile comme engrais.

L'honorable député a ensuite abordé la question des poêles. Je ne sache pas, comme règle générale, que les poêles soient plus chers aujourd'hui au Canada. Mais je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait que la population du Canada n'est pas satisfaite aujourd'hui avec la même qualité de poêles qu'elle avait il y a dix ou quinze ans. Il n'y a personne dans le pays qui ignore qu'à présent les poêles sont faits d'une manière très dispendieuse, avec beaucoup de luxe et de fini, comme on n'y avait jamais songé dans le vieux temps, lorsqu'on achetait de simples poêles à cuisine et des poêles carrés. Aujourd'hui vous pourriez acheter ces mêmes poêles au prix d'alors; mais si

M. HESSON

vous voulez avoir les plus belles qualités, les calorifères de salon ou de corridors de forme élégante et bien finis, il est naturel que vous payiez plus cher, et je crois que la raison c'est que nous n'avons pas encore assez de concurrence dans cette branche de l'industrie.

Il a aussi lancé un trait aux fabricants de meubles. Il dit que cette politique était faite dans l'intérêt des manufacturiers du pays, et surtout dans celui des fabricants de meubles. Les remarques que j'ai faites au sujet des poêles s'appliquent aux meubles. Tout le monde sait que si vous achetez un ameublement élégant, un ameublement de chambre à coucher, de salon, de parloir, vous avez à payer un prix élevé; mais les anciens meubles d'autrefois, lorsqu'ils étaient à bon marché, peuvent être achetés aujourd'hui à plus bas prix que jamais.

Il a aussi parlé de la question du thé et du café. Il a dit: "Qu'advierait-il s'il y avait une petite réduction sur le thé et le café?" Cette taxe n'est pas d'un grand avantage pour le peuple." Eh bien! M. l'Orateur, je me rappelle des hauts cris que les honorables messieurs de l'opposition poussaient sur les *hustings* à propos de cette question. Ils imposaient un droit élevé, 6 cents par livre, sur le thé du pauvre, qui valait 40 ou 50 cents, pendant que l'homme riche qui pouvait se permettre d'acheter du thé de \$1.25 la livre, ne payait pas plus de droits que le pauvre.

Ces honorables messieurs ne se plaignaient pas alors, mais aujourd'hui ils ont l'air de croire qu'il n'est d'aucune conséquence d'avoir enlevé complètement le droit sur le thé. Laissez-moi vous signaler quelques-uns des bénéfices réalisés par la réduction opérée par le gouvernement actuel. Un article très important et qui concerne toutes les familles riches ou pauvres, c'est la diminution des droits sur le thé, qui s'élevait à \$844,016.

Ensuite il y a une réduction des droits sur le café, s'élevant à \$76,313; sur l'étain, s'élevant à \$91,719; la taxe des timbres, \$200,000; timbres sur les journaux, \$50,000; réduction sur le tabac, \$700,000; sur le fer de rebut, \$1,000; publications périodiques, \$14,250; térébenthine, fil de fer et autres articles, \$50,000, ce qui fait un total de \$2,027,293, ce que les honorables messieurs appellent une réduction insinifiante faite par le gouvernement en faveur de la population de ce pays.

Mon honorable ami ne pouvait s'empêcher d'attaquer la politique nationale au sujet du revenu prélevé. Il faut qu'il trouve à redire parce que nous avons un surplus. Eh bien! M. l'Orateur, nous n'aurons pas cette année un surplus aussi considérable que celui que nous aimerions à avoir. Mais les surplus précédents ont été bien employés en menant à bonne fin les grands travaux destinés à développer et faire progresser toutes les parties de la Confédération. Les honorables messieurs de l'autre côté n'étaient pas embarrassés par les surplus; ils avaient l'embarras des déficits—fait qui ne sera pas oublié dans l'histoire du pays.

Mon honorable ami parlant des mécontentements du Nord-Ouest, les attribue à la politique du gouvernement au sujet des terres. Il semble oublier qu'il y avait à cette agitation une cause qui n'était pas entièrement attribuable à la politique du gouvernement. Il semble oublier qu'il y avait dans ce pays des gens qui n'avaient rien autre chose à faire que de créer du mécontentement et de l'indignation contre l'administration, des gens qui étaient allés là pour faire de l'argent aux dépens du pays et qui n'avaient pas réussi, et aujourd'hui ils cherchent à soulever la population contre le gouvernement. Les partis politiques sont très divisés aujourd'hui au Manitoba, et nous savons que l'agitation repose plutôt sur des différences d'opinions politiques que sur les griefs véritables que les colons du Nord-Ouest ont à endurer. J'ai entre les mains une lettre que m'écrit un ami dans le Nord-Ouest; elle est datée de la Mâchoire-d'Orignal, le 28 février, et contient le passage suivant:

L'Union des cultivateurs, une association *grit*, a annoncé une assemblée, et pour parler modérément, ce fut un fiasco. Trois personnes

seulement s'y sont rendues, et le temps était beau, de sorte qu'on ne peut mettre la mésaventure sur le compte de la température. Les délégués, dégoûtés, sont repartis par le premier train. Quand les questions de la zone d'un mille et des réserves seront réglées, les *grits* ne sauront plus sur quel pied danser.

J'ai aussi une lettre d'un honorable monsieur bien connu de plusieurs députés de cette Chambre, un député de la législature locale du Manitoba, qui m'écrit ce qui suit :

L'agitation intense, l'excitation populaire, etc., etc., dont on parle ici, existent surtout dans l'imagination de certains agitateurs d'intention. Les chefs sont des *grits* bien connus et pour la plupart des spéculateurs en faillite qui ont été jetés à la côte et mis à sec par la fièvre de spéculations, et qui, à présent, comme des naufragés, se raccrochent à tout ce qui peut leur offrir un appui. Le pays comme ensemble est bien disposé, et une bonne récolte ferait tout disparaître, à l'exception d'un grand désir de voir ouverte la route de la Baie-d'Hudson. Je crois qu'il faut faire cela, si le projet est praticable.

Ceci, M. l'Orateur, est écrit par un membre de la législature locale, un des membres les plus intelligents du gouvernement.

Un DÉPUTÉ : Son nom.

M. HESSON : Le docteur Harrison, de Minnedosa, celui qui a défait votre ami David Glass. Un homme qui espère faire son chemin ne va pas là pour créer de l'agitation, mais pour y placer son argent et contribuer à développer le pays. Ceux qui vont là pour y vivre et améliorer leur sort ne se livrent pas à l'agitation, comme font les *grits* actuellement. Laissez-moi vous citer quelques lignes qui viennent d'une autre source, le *Sun* de Brandon. Ce journal dit :

Un certain nombre des orateurs ont pris grand soin de dire que la réunion n'avait aucun caractère de parti politique, et la principale raison qu'ils donnaient c'est que dans la manière dont le Nord-Ouest a été traité, un parti est aussi coupable que l'autre. Comme nous l'avons démontré il y a quelque temps, le mouvement est entièrement politique, car il est impossible qu'il soit autre chose. Et nous avons dit de plus que nous ne pouvions pas nous plaindre de griefs sans nous plaindre en même temps de ceux qui en sont les auteurs.

Ce journal est un de ceux qui supportent les honorables messieurs de l'autre côté, et qui fait tout son petit possible pour grossir les griefs du peuple et en tirer tout l'avantage imaginable. Il admet que c'est une question politique. Retraçons un peu plus loin les causes de mécontentement. Je serai en état de faire voir par une citation de l'ex-maire de Brandon, aussi empruntée du *Sun* de Brandon, quelle sorte de renseignements il a donnés dans sa tournée de lectures aux colons du Nord-Ouest. Il vient de la même ville que moi, et il en est parti il y a plusieurs années ; il passait pour un bon citoyen, mais il semblerait que dans le Nord-Ouest, où il n'a pas été aussi heureux qu'il s'y attendait, il cherche à créer du mécontentement, dans l'espérance de venir à la surface, à la faveur du trouble. Qu'a fait ce monsieur dans ses pérégrinations à travers le pays — car il est payé, je suppose, pour aller ainsi établir des "Unions de cultivateurs et parler des griefs de la classe agricole ?" Voici ce qu'il a fait, tel que rapporté par le *Sun* de Brandon :

Nous voyons le gouvernement de la Confédération, dans les intérêts des meuniers d'Ontario, diminuer les droits sur le blé de 15 à 7½ cents par minot. Le gouvernement force les cultivateurs du Manitoba à acheter leurs instruments aratoires des fabricants de l'Ontario, mais il ne dit pas aux meuniers de l'Ontario, achetez votre blé au Manitoba ; au contraire, il leur permet d'acheter sur les marchés américains, et il ignore entièrement les intérêts de la population de ce pays.

Que répondre à de telles paroles prononcées par un homme intelligent, qui a été maire de Brandon, et parlant au milieu d'une population dont la grande partie, malheureusement, est privée de communications postales, et n'est en relation qu'avec les centres qu'une fois par semaine, ou une fois tous les quinze jours. Il n'est pas étonnant que ces cultivateurs se soient levés et aient dit : Si le gouvernement néglige nos intérêts au point de réduire le droit sur le blé de 15 à 7½ cents parce que la récolte a manqué dans l'Ontario, nous avons de bonnes raisons pour faire de l'agitation. C'est avec des discours de ce genre que ces hommes ont

agité le Nord-Ouest, qu'ils sont parvenus à induire quelques-uns de nos partisans à faire cause commune avec eux pendant un certain temps ; mais, Dieu merci, ils ont ouvert les yeux, et le temps n'est pas éloigné où ils sortiront des rangs et se convaincront que ce n'était qu'un autre truc réformiste pour diviser le parti conservateur.

L'honorable monsieur qui m'a précédé a parlé de misère. Il n'a pas, comme la plupart des orateurs de son côté, prétendu que l'honorable ministre des finances avait été obligé de faire apologie, en présentant ses estimations budgétaires. Il n'est pas allé jusque là, mais il a prétendu que le pays était dans une grande détresse, et que la situation était aussi mauvaise que lorsque les libéraux étaient au pouvoir. Je ne puis me servir d'un meilleur point de comparaison que celui qu'on a déjà employé : les rapports des caisses d'épargnes des bureaux de poste.

Les honorables messieurs de l'opposition ne doivent s'en prendre qu'à eux si nous revenons souvent sur ces arguments ; lorsqu'ils se lèveront pour affirmer des choses que la population du Canada a réfutées maintes et maintes fois, entre autres, que la politique nationale n'a pas été une source de bénédictions, ils trouveront toujours des membres de ce côté prêts à leur répondre. Permettez-moi de vous donner les chiffres de ces rapports de caisses d'épargnes : En 1869, les dépôts s'élevaient à \$356,814. En 1874, lorsque le parti réformiste arriva au pouvoir, ils s'étaient élevés à \$3,207,051. De 1874 à 1878, période pendant laquelle les libéraux ont été au pouvoir, les dépôts sont descendus à \$2,754,434, une diminution de \$452,567. Le parti conservateur arriva au pouvoir en 1879. Il adopta la politique nationale, et le pays commença à renaître, sous les sages conseils du chef du gouvernement et de ses collègues, qui l'ont si habilement secondé. Le résultat fut qu'en 1883, les dépôts s'étaient élevés à \$11,976,237, une augmentation, pendant ces cinq années, de \$9,221,753. Ce tableau ne va que jusqu'à l'année dernière, et nous pourrions en toute sûreté y ajouter encore \$1,000,000 ou \$1,500,000. On pourra peut-être dire que ces dépôts peuvent avoir augmenté sans que le peuple en ait retiré de grands avantages, et sans être une preuve d'une grande amélioration dans sa condition. En réponse à cela je citerai ces faits : En 1874, le nombre des déposants était de 45,329, et sous le régime des honorables messieurs de l'autre côté, leur nombre diminua à 40,097. En 1883 le nombre des déposants était de 100,439. Je ne crois pas, qu'en règle générale, les gens riches déposent dans les caisses d'épargne ; les déposants sont les travailleurs, les ouvriers et les petits propriétaires, les gens riches ont toujours autre chose à faire avec leur argent que de le placer de cette manière. Ils le déposent dans des banques chartées jusqu'à ce qu'il se présente une occasion, et alors ils le retirent ; comme ils ont de fortes sommes, ils commandent le commerce du pays.

J'ai encore quelques remarques à faire au sujet de la politique du gouvernement. L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), pendant la discussion de l'autre jour — et j'ai en main son discours reproduit dans les *Débats* — parlant des importations et des exportations, s'est plaint de ce que nous n'avions pas eu de bonnes récoltes entre 1874 et 1879, et qu'ils avaient ainsi perdu l'argent provenant des exportations des produits de fermes. Prenant quelques-uns des produits agricoles, il essaya de démontrer à cette Chambre que durant les cinq années qui ont suivi leur administration, nous avions été favorisés par de meilleures récoltes, et c'est de là que provient le grand succès de l'administration actuelle.

Je crois, M. l'Orateur, pouvoir assigner d'autres causes aux difficultés qui ont signalé le passage des libéraux au pouvoir, entre 1874 et 1879, et il me faudra encore ennuyer la Chambre avec des chiffres tirés des rapports du commerce et de la navigation. Les total des importations de 1869 à 1874 a été de \$430,810,965, et les exportations ont été de \$380,651,474, laissant un excédant des importations de

\$100,159,491. Ces chiffres représentent le résultat de la première période de l'administration conservatrice après la Confédération.

Je vous ai donné le total des importations et des exportations, faisant voir quelle était la balance du commerce, et cela est une des questions importantes sur lesquelles cette Chambre n'est pas d'accord. Mon opinion est qu'il est préférable d'avoir la balance du commerce en notre faveur si c'est possible. Je sais, que dans une banque il est préférable d'avoir la balance en sa faveur.

Malgré tout, pendant cette période de l'administration conservatrice, lorsque les affaires du pays étaient prospères et heureuses, lorsque de tout côté on n'entendait que des éloges et des félicitations sur ce que la Confédération était devenue, non plus une probabilité, mais un grand succès, lorsque des industries nouvelles avaient été établies et que toutes les branches du commerce étaient actives, même à cette époque nous avons contre nous un surplus apparent d'importations de \$100,000,000.

Maintenant, passons au temps de l'administration Mackenzie. J'étais curieux de m'assurer autant que possible, si la non réussite de ce gouvernement provenait entièrement du fait que nos exportations ont été moins considérables et que la balance du commerce étant si grande contre nous, le pays se trouvait ainsi d'autant plus pauvre.

J'ai trouvé que de 1874 à 1879, nous avons importé pour \$529,256,154 de marchandises, et nous avons exporté pour \$403,403,402, l'excédant des importations sur les exportations étant de \$125,752,752. Ceci est un peu au désavantage des honorables messieurs; c'est \$25,000,000 de plus que sous l'administration précédente. Mais ce n'est pas là seulement que réside la folie de leur administration; ce n'est pas seulement parce que la Providence ne les a pas favorisés d'une aussi grande quantité de produits agricoles ou d'un surplus aussi considérable pour exporter. Je dis que leur crime n'est pas tout en cela—car je maintiens que c'est un crime, ou au moins une bévue, et une très grande, qu'ils ont commise au sujet des importations dans ce pays. Je vais donner à présent les chiffres pour la période de 1879 à 1883. Pendant cette période, les importations ont été de \$479,521,507, et les exportations de \$456,916,543, laissant un excédant d'importations sur les exportations de \$22,604,964. Sans doute que cela est un état de choses très satisfaisant. J'avoue que la Providence a souri au parti conservateur pendant ces années, et j'avoue qu'il y a là quelque chose qui paraît donner un semblant de raison au chef de l'opposition et à ses partisans de dire que la Providence nous a favorisés avec de meilleures récoltes et toutes sortes de choses. Mais quand je viens à examiner ces importations, je puis faire voir où réside la difficulté, et je demande pardon à la Chambre de lui citer de nouveaux chiffres.

Nous voyons que durant ces cinq années, de 1874 à 1878, l'importation des marchandises admises en franchise a été de \$182,307,627. Je dis que ce fut une grande folie, et je vais vous dire pourquoi je le considère ainsi. Dans ces chiffres, nous avons un dossier très défavorable aux honorables messieurs qui étaient chargés d'administrer les affaires du pays. Ils ont laissé entrer dans le pays pour \$12,388,485 de farine; \$15,285,929 de maïs; \$3,429,064 de menus grains et de moulée, et pour \$33,935,349 de céréales de toutes sortes, et tout cela exempt de droit. Voilà pour \$65,000,000 de produits de toutes sortes admis en franchise et contre lesquels nos honnêtes cultivateurs avaient à lutter tous les jours avec les Américains.

Ainsi, M. l'Orateur, je crois que ces honorables messieurs sont coupables sous ce rapport, et je dis qu'ils commettraient la même faute aujourd'hui s'ils arrivaient au pouvoir. S'ils sont sincères et fidèles aux opinions qu'ils émettent dans cette Chambre et dans tout le pays, il leur faudrait encore adopter cette politique et continuer à admettre les produits américains pour qu'ils viennent faire cette concurrence à nos vaillants cultivateurs. Si j'ai tort je suis prêt à m'asseoir

M. HESSON

et à permettre à n'importe quel député de l'autre côté de me dire que j'ai tort. Si j'ai raison, que devient alors la protection des cultivateurs, que dire des griefs de la classe agricole dont un honorable député de l'autre côté parlait il y a quelques minutes? Nous savons tous que les cultivateurs sont les piliers du pays, et je dis qu'il n'est pas étonnant que le bras droit de notre commerce ait reçu un tel coup, lorsque nous voyons que \$65,000,000 de céréales et farine—sans compter les autres produits de ferme—ont été admis, en franchise, à venir faire concurrence à nos cultivateurs. J'ai simplement pris les chiffres que nous avons le droit de discuter ici, et je démontre que les honorables messieurs de l'autre côté peuvent remercier leurs collègues de la conduite qu'ils ont tenue relativement aux importations de ces produits. Maintenant, il n'est que juste que je parle des marchandises en franchise sous le gouvernement actuel. Je trouve qu'en 1879, avant que notre politique fût en pleine opération, car elle a été mise en force que tard dans le printemps, et par conséquent il ne restait que peu d'importations, à faire avant le printemps suivant—il nous a fallu à mettre en franchise \$3,755,839 de grain et des produits du grain, comme la farine et la moulée.

Mais, prenons les quatre années suivantes, et que voyons-nous? Durant les années 1880, 1881, 1882 et 1883, il a été importé, dans ce pays, des Etats-Unis, des marchandises de la même catégorie, destinées à la consommation locale, pour \$10,337,000, marchandises sur lesquelles ce gouvernement a imposé un droit de \$1,323,838, ce qui équivaut à près de 13 pour 100. Je crois que, dans ce fait, je puis trouver une raison qui explique pourquoi le prix du blé et d'autres grains a toujours été, pendant les années précédentes, sous le gouvernement libéral, plus élevé à Oswego, New York, Buffalo et Chicago, que dans ce pays. Pendant les quatre dernières années, le grain et les produits du grain des cultivateurs du Canada ont été protégés jusqu'à concurrence de ce montant de \$1,323,838, soit, au moins 13 pour 100, ou 12 pour 100 et une fraction. Je crois que c'est la réponse qu'il convient de donner à ces messieurs en ce qui concerne l'imposition d'un droit sur le blé, le blé d'inde et la farine. L'ensemble des importations de grain et de produits du grain, sous le régime conservateur, y compris 1879, représentait un montant de \$51,303,477, contre \$182,307,627, valeur des articles importés en franchise sous le régime libéral. De ces \$51,303,477 déduisez \$10,357,900, valeur des marchandises frappées d'un droit, et vous aurez \$40,945,577, représentant la valeur du grain et des produits du grain importés dans ce pays sous le régime conservateur, et qui n'étaient ici qu'en transit, vu qu'ils étaient en entrepôt en attendant qu'on les exportât. Cela devrait être, je crois, aux yeux de toute personne capable de juger par elle-même et responsable de ses opinions, une raison suffisante pour démontrer que de 1874 à 1879, le grain était à bon marché dans ce pays, tandis qu'il se vendait cher aux Etats-Unis.

Je pourrai, je pense, prouver cela en citant une autorité que les honorables membres de la gauche ne récuseront pas. Je vais donner les cotes du grain de Toronto, comparées à celles d'Oswego, pour plusieurs années; j'emprunte cette citation du *Globe*. J'ai choisi Oswego, car je crois que ce port a plus de traits de ressemblance avec celui de Toronto que tout autre port américain que nous pouvons mentionner. L'autre jour, mon honorable ami de Norfolk-Nord, en parlant de cette question, a employé ces mots, qui ont attiré mon attention sur le sujet et qui m'ont porté à examiner les chiffres. Il disait:

Nous avons toujours prétendu que le droit sur le blé ne pouvait pas en affecter le prix, si ce n'est pendant les années où nous ne pourrions pas en produire assez pour notre consommation.

Eh bien! nous dirons que c'est une des années où nous n'en avons pas produit suffisamment. Je prouverai, je crois, d'après les rapports du commerce et de la navigation, que nous en avons récolté assez et que nous avons eu un excé-

dant pour l'exportation. Or, je vais faire voir quels ont été les prix du grain aux ports de Toronto et d'Oswego, et je vais donner les plus hauts prix et la meilleure qualité du blé, le blé blanc du Michigan, tel qu'il est coté dans les deux cas :

	Toronto. Blé.	Oswego. Blé.	Diffé- rences.
1874—30 décembre.	\$0 93	\$1 36	43 c.
1875—29 "	0 96	1 55	59
1876—30 "	1 28	1 50	22
1877—28 "	1 25	1 45	20
1878—28 "	0 85	1 09	24

Or, nous voyons que la différence en faveur d'Oswego pendant ces cinq années, a été, en moyenne, de 33 $\frac{3}{4}$ centins par minot. Si la politique nationale n'avait pas d'effet sur le prix du grain dans ce pays, nous verrions naturellement le même état de choses exister aujourd'hui. J'ai été porté à pousser mon examen plus loin pour voir si le même état de choses existait encore ; pour voir si cette politique nationale affectait le prix du blé non-seulement pendant les années où la récolte n'était pas suffisante, mais encore pendant les années où nous avions une bonne récolte et un excédant à exporter. J'ai constaté que les prix, dans ces endroits, à la même époque, étaient comme suit :

	Toronto Blé.	Oswego Blé.	Différence.	
			Toronto.	Oswego.
1879	\$1 31	\$1 40	.....	9
1880	1 16	1 15	1	.....
1881	1 28	1 39	.....	11
1882	0 92	1 07	.....	15
1883	1 16	1 12	4	.....

Pendant cette période, M. l'Orateur, nous constatons que le prix du blé a été, dans un cas, d'un centin en faveur de Toronto, et, dans un autre cas, de 4 centins, soit un total de 5 centins, ce qui, déduit des 35 centins en faveur d'Oswego, nous donne 30 centins à répartir sur les cinq années. Cela fait 6 centins par minot pour chaque année, pendant les cinq ans qui viennent de s'écouler, contre 33 centins en faveur d'Oswego, de 1874 à 1878. Je désire que l'on comprenne clairement que, de 1874 à 1878, la différence en faveur d'Oswego, contre Toronto, a été de 33 $\frac{3}{4}$ centins, tandis que de 1879 à 1883, elle n'a été que de 6 centins. Si la politique nationale n'a pas contribué à amener cet état de choses, à quoi est-il dû ? J'aimerais voir les honorables membres de la gauche expliquer la raison de ces différences, et pourquoi elles se sont produites pendant des années aussi favorables à ma proposition et en faveur de la politique du gouvernement. Cet état de choses n'a pas été amené par un simple hasard, mais il doit l'avoir été par le changement que la politique du gouvernement a opéré dans le commerce.

D'après quel autre principe les honorables membres peuvent-ils expliquer la chose ? Examinons ce qui se passe de nos jours, et voyons si l'état de choses actuel n'est pas plus favorable qu'il était à la fin de 1883. Dans le *Globe* du 8 mars de cette année, nous voyons que le prix du blé, à Toronto, est coté à \$1.10, et à Oswego, à \$1.11, soit un centin par minot en faveur d'Oswego.

J'ai fait connaître exactement ce qui se passait sous le régime libéral, et j'ai montré, aussi, ce qui s'était passé réellement sous le régime conservateur et ce qui se passe réellement aujourd'hui, et je défie n'importe quel membre de contredire ces chiffres ; car, pour être exact, j'ai examiné le *Herald* de Montréal et quelques autres journaux, et j'ai trouvé qu'il y avait peut-être entre eux, une différence d'un ou deux centins.

Je veux aller plus loin. Je veux prouver que nous avons ici un marché meilleur que n'importe quel marché américain, et qu'à Montréal, aujourd'hui, vous vendez votre grain plus cher que dans la ville de New-York. La même qualité de grain rapporte \$1.22 à Montréal, et seulement \$1.07 à New-York ; au moins, c'est ce qui s'est passé le 8 mars. Je demande aux honorables membres de la gauche d'expliquer comment cela se fait, s'ils le peuvent.

Un semblable état de choses n'existait pas lorsqu'ils étaient au pouvoir ; il leur est impossible de le contester ; nous ne commandions pas non plus, alors, sur notre marché local. Nous connaissons tous l'avantage qu'il y a d'avoir un marché local pour nos marchandises de nature encombrante, tel que le grain, qui constitue une partie si considérable de nos produits de la ferme ; mais sous le régime libéral il nous était impossible de trouver un marché local. Le grain et les autres produits représentant une valeur de \$183,307,627, qui ont été jetés dans le pays sous le gouvernement libéral, nous ont chassé de notre propre marché. J'attribue tous les malheurs du Canada à ce fait. J'attribue à ce fait le triste état de l'industrie agricole, qui commande à toutes les autres industries dans ce pays ; si elle est paralysée, les autres le sont également. Voilà pour le prix du grain et l'effet de la politique nationale.

Je dirai quelques mots au sujet du prix du charbon, à propos duquel les honorables membres de la gauche ont parlé assez longtemps. Ils disent : Vous taxez le pauvre d'une façon déraisonnable en imposant un droit sur le charbon, article que nous ne produisons pas, au moins dans les provinces de l'Ouest.

J'ai souvent entendu cet argument à des réunions politiques, et j'ai fait voir que cet impôt était compensé par le droit que nous imposons sur la farine expédiée aux provinces maritimes, afin de nous y assurer un marché local pour notre farine.

Des hommes politiques ont souvent cherché à exciter le peuple à propos de cette question du charbon. Je vais vous donner quelques chiffres ; ils sont extraits du *Globe* ; ils font connaître quel était l'état du marché au charbon sous le gouvernement précédent et sous le gouvernement actuel. Je vais vous donner les dates dans chaque cas et les cotes de Toronto :

	Charbon dur.	Charbon mou.
15 octobre 1874	\$8 00	\$7 00
30 décembre 1875	8 50	7 00
27 décembre 1876	6 50	7 00
20 décembre 1877	6 50	6 50
26 décembre 1878	5 50	5 50

Le prix du charbon dur, pendant les cinq années, est, en moyenne, de \$7 la tonne, et celui du charbon mou, de \$6.50. Prenez la période qui s'étend de 1879 à 1883. Ces chiffres sont encore extraits du *Globe* :

	Charbon dur.	Charbon mou.
21 décembre 1879	\$4 75	\$6 50
23 décembre 1880	7 00	6 50
29 décembre 1881	7 00	7 00
20 décembre 1882	6 50	6 50
20 décembre 1883	7 00	6 50

De 1879 à 1883, le prix du charbon dur est, en moyenne, de \$6.45, tandis qu'il était de \$7.00 lorsque les honorables messieurs de la gauche étaient au pouvoir. Lorsqu'il n'y avait aucun droit, le charbon mou s'est vendu, en moyenne, \$5.60 pendant ces cinq années, soit une différence de 10 centins. A ce sujet, je dirai que, dans le cas même où il serait prouvé que nous aurions, en imposant un droit, élevé le prix du charbon, cela n'est pas prouvé par les cotes de Toronto pendant ces dix années passées.

Je vous ai cité mon autorité et je pense que ces faits parlent plus éloquemment que tout raisonnement politique que l'on peut faire dans le but d'appuyer la proposition que ces honorables messieurs cherchent à établir, proposition tendant à dire que le gouvernement taxe le charbon du pauvre. Ils peuvent dire : Eh bien ! Faites disparaître le droit imposé sur le charbon, et quel serait le résultat ? Cet article diminuerait-il de 50 centins par tonne ? Je ne suis pas disposé à l'admettre. J'avoue que j'ai des doutes sérieux à ce sujet. Il diminuerait peut-être pendant quelques mois, car dès que les Américains verraient que ce droit n'existe plus, ils augmenteraient leur prix, je suppose, pour favo-

riser leur propre commerce, comme ils l'ont déjà fait avant ce jour.

Je ne parle pas de l'effet que cette politique a eu sur la production du charbon dans les provinces maritimes, car il y a, en cette Chambre, d'autres membres qui connaissent mieux cette question que moi. Il y a en cette Chambre des hommes qui pourraient dire mieux que moi quel a été l'effet de cette politique dans ces provinces; c'est là une grande question nationale, qui ne se rapporte pas seulement à l'Ontario. Il nous faut lutter à ce sujet avec les hommes politiques du pays; mais il y a très peu de gens qui se plaignent du prix du charbon aujourd'hui lorsqu'ils se rappellent ce qu'il était sous le gouvernement des honorables messieurs.

Je désire retenir la Chambre pendant quelques minutes pour parler du prix des instruments aratoires au Nord-Ouest. Les honorables membres de la gauche ont beaucoup crié à ce sujet; ils ont dit que nous taxions les cultivateurs du Nord-Ouest; c'était un de leurs grands griefs. Je ne savais pas s'il y avait quelque chose de fondé dans tout ce qu'ils disaient, et j'ai pris la peine d'examiner la question. J'ai écrit aux négociants du Nord-Ouest. J'ai ici leurs lettres et leurs prix, et je serai heureux de les donner aux honorables membres de la gauche.

J'aimerais que ces renseignements fassent insérés dans les journaux de la Chambre, pour qu'on puisse les consulter plus tard, parce que je crois qu'il est très important pour les gens qui vont au Nord-Ouest de savoir ce qui les attend dans cette contrée; car, si vous vous fiez aux renseignements donnés par certains membres—certains membres de la gauche—vous ne partirez pas, de crainte que vous ne soyez obligés de payer les instruments aratoires beaucoup plus cher qu'avant l'imposition du droit additionnel, et beaucoup plus cher qu'on les paierait au Dakota. Or, j'ai ici les données que m'ont envoyées les négociants de Brandon, et j'aimerais qu'on en insérât quelques-unes dans les journaux de la Chambre et que l'on comparât les prix actuels avec les prix de 1851-52. Je prendrai d'abord les chiffres donnés par le capitaine Wastie, commissaire du chemin de fer canadien du Pacifique, dans la ville de Brandon, qui, aujourd'hui, est probablement un des hommes d'affaires les plus intelligents de la ville de Brandon.

Voici les prix qu'il m'a donnés, pour les instruments américains et canadiens. Je lui ai demandé de m'envoyer un état qui comptait la période des ventes dans cette contrée, afin qu'il me fût permis de remonter à l'époque qui a précédé l'imposition, par cette Chambre, d'une taxe additionnelle sur les instruments aratoires, et de constater l'effet que cette taxe avait produit sur les prix, dans cette partie du pays. Voici la liste des prix :

	1851.	1852.	1853.	1854.
	\$	\$	\$	\$
MOISSONNEUSES—				
McCormack (Américain).....	.....	.....	350	330
John Elliott et fils (Canadien).....	340	340	340	330
Harris, fils et Cie (Canadien).....	340	340	340	320
FAUCHEUSES—				
Elliott et fils.....	100	100	100	90
Harris, fils et Cie.....	100	90	85	85
WAGONS—				
Moline Waggon Co. (Américain).....	.....	.....	100	95
Plummer et fils (Canadien).....	90	90	80	.....
P. Adams (Canadien).....	90	90	85	85
Snowball (Canadien).....	100	100	90	85
HERSES—				
Gowan et Gowan (Canadien).....	22	22	22	20
SEMEUSES—				
Van Brunt, Davis et Cie (Américain).....	100	100	100	90
A. Harris, fils et Cie.....	90	90	90	85

Ce sont là les listes de prix données par M. Wastie. Chaque fois qu'un changement a eu lieu, il a eu lieu en faveur de l'acheteur.

Ci-suit la liste fournie par W. Johnson et Cie, marchands de machines mues par la vapeur et par les chevaux, voitures, buckboards, etc.

M. HESSON

	1852.	1853.	1854.
	\$	\$	\$
Lieux.....	.....	340	275
Moissonneuses.....	145	145	100
Faucheuses.....	100	100	80 à 85
Rateaux.....	45 à 50	45 à 50	30 à 35
Wagons.....	90 à 100	90 à 100	50 à 80
Herses de fer.....	22	.....	16 à 18
Charrues canadiennes.....	24 à 26	.....	16 à 22
" américaines.....	25 à 27	.....	24 à 26
Buckboards.....	65 à 80	30 à 60	.....
Semeuses.....	90 à 100	60 à 85	50 à 85
Rateaux.....	36 à 45	20 à 35	20 à 35
Rouleaux.....	55 à 70	50 à 60	50 à 60

Ce sont là des réductions dignes de remarques, et je désire que l'on en prenne note, car ce sont des choses très utiles à l'équipement d'un immigrant qui va au Nord-Ouest. On doit les prendre en considération. J'aimerais voir les honorables membres se rappeler les réductions extraordinaires qui ont eu lieu dans ce cas, lorsqu'il y a eu une augmentation de droit. Je crois, M. l'Orateur, que ces faits devraient être une réponse suffisante à ceux qui prétendent que ce droit additionnel a eu l'effet d'augmenter le prix des instruments aratoires. Ce sont là les cotés des négociants de cette partie du pays, qui seront heureux d'exécuter les commandes de tous ceux qui visitent le Nord-Ouest dans le but de s'y établir.

Avant de reprendre son siège, je désire dire que s'il faut que le Canada ait jamais un gouvernement dirigé par l'honorable député de Durham Ouest, j'espère qu'il aura la bonne idée d'adopter une politique dans les intérêts du Canada. S'il devait arriver au pouvoir, je ne saurais désirer rien de plus favorable à mon parti que de voir cet honorable monsieur mettre en vigueur sa politique actuelle, car je suis certain que son gouvernement serait bientôt renversé et que le parti conservateur reprendrait la direction des affaires. Cependant, je préférerais que l'honorable monsieur acceptât les faits accomplis que l'on peut constater dans tout le pays, et qu'il admît que nous sommes aujourd'hui, sous tous les rapports, dans une condition plus prospère que sous le gouvernement Mackenzie.

Je ne crois pas qu'il faille en appeler aux personnes intelligentes, pour prouver que la plupart des articles qui entrent dans la consommation d'un ménage se vendent aujourd'hui moins cher et sont de meilleure qualité qu'à l'époque du gouvernement Mackenzie. Je pourrais en appeler aux vieilles dames du pays pour prouver que, presque dans chaque cas, les cotonnades, les lainages, les articles de toilette, et la plupart des choses employées dans une famille, sont aujourd'hui de meilleure qualité et se vendent moins cher.

M. l'Orateur, je reprend mon siège en remerciant la Chambre de l'indulgence qu'elle a montrée à mon égard.

M. ARMSTRONG : On nous a fait ce soir deux admissions très importantes, qui démontrent que les amis de la droite deviennent plus faciles. La première, c'est que lorsque les Canadiens achètent d'un autre pays des produits frappés d'un droit élevé, ils paient ce droit eux-mêmes; l'autre, c'est que la Providence a un peu contribué aux succès de la politique nationale.

L'honorable député d'Hastings-Est (M. White) et l'honorable député d'Essex-Sud (M. Wigle) ont affirmé tous les deux que le but de la politique nationale n'était pas de donner des avantages aux fabricants en augmentant les prix que le consommateur doit payer, mais que cette politique était destinée à n'apporter de bénéfices qu'au fabricant, en mettant le marché national sous sa dépendance. Or, M. l'Orateur, c'est justement ce que la politique nationale n'a pas accompli. Au lieu de donner le marché national au fabricant, elle le lui a enlevé, dans une grande mesure.

En 1878, avant l'application de la politique nationale, nous avons importé beaucoup moins de produits fabriqués qu'en 1853, ce qui démontre, d'une manière concluante,

que la politique nationale, au lieu d'assurer à nos fabricants le marché local, leur en a enlevé une partie.

Et ce qui concerne les instruments aratoires, on nous a dit ce soir que nous les payions moins cher aujourd'hui qu'avant la mise en opération de la protection, et que la politique nationale était destinée à mettre le marché sous la dépendance des fabricants de cette espèce d'instruments, et qu'elle n'avait pas été adoptée dans le but d'augmenter les prix. Or, M. l'Orateur, le fait qu'en 1878 nous avons importé dans ce pays pour \$63,175 d'instruments aratoires, tandis qu'en 1883, lorsque la politique nationale était en pleine opération depuis quatre ans, nous en avons importé pour \$581,859, démontre surabondamment que la protection n'a pas du tout réussi à nous assurer le marché local. Ces faits sont plus éloquents que toutes les déclamations auxquelles pourraient se livrer les honorables membres de la droite. Il est très bien de faire ces allégations générales. Je remarque que nos amis de la droite deviennent de plus en plus éloquents lorsqu'il s'agit de faire des allégations générales, mais quand ils viennent à discuter les faits, ils constatent que les faits sont contre eux, et je suppose que, comme l'homme qui manquait d'argument, ils sont prêts à s'écrier : "Tant pis pour les faits !"

On nous a dit que ces articles étaient aujourd'hui moins chers qu'avant que nous eussions la protection. C'est justement ce que nous contestons. Non-seulement ils sont plus chers, mais aussi, en règle générale, ils sont de plus mauvaise qualité qu'auparavant. On a beaucoup appuyé sur les instruments aratoires. Il est inutile de perdre son temps à les examiner les uns après les autres; prenons-en quelques-uns. Prenons la moissonneuse-hélice automatique. Vous ne pouvez pas dire que cet instrument soit plus cher ou moins cher, car on ne le fabriquait pas dans ce pays avant l'adoption de la politique nationale. On nous a cité des chiffres, ce soir, pour démontrer que l'on avait payé cet article de \$300 à \$350, mais, d'après ce que je connais de la fabrication de cet article, je vous dirai qu'il ne vaut pas aujourd'hui la moitié de cette somme, et si nous avions une politique fiscale convenable, qui ne favoriserait pas nos industriels, la fabrication de cet instrument ne coûterait pas la moitié de ce qu'elle coûte, et rapporterait des bénéfices raisonnables. Nous payons l'autre moitié, comme résultat immédiat de la protection.

L'honorable député d'Essex-Sud a ridiculisé l'idée que la protection crée des cliques. Les cliques existeront, dit-il, que nous ayons ou que nous n'ayons pas la protection. C'est justement là que nous différons d'opinion. Les cliques ne sont pas possibles où il n'y a pas de protection. Ce n'est que la protection qui les produit. Comment des hommes pourraient-ils se concerter dans le but de maintenir les prix à la hausse, s'il y avait, en dehors de la clique, des gens prêts à vendre les mêmes articles à des prix moins élevés ?

On a parlé, ce soir, des deux côtés de la Chambre, de l'article du pétrole. Or, il m'a été donné de demeurer, il n'y a pas longtemps, dans un endroit où l'on exploitait l'industrie du raffinage du pétrole. Avant le gouvernement Mackenzie, vous vous rappelez tous qu'il y avait des droits très élevés sur le pétrole, et que l'on nous faisait payer un gallon d'huile raffinée de 40 à 50 centins.

Sous l'opération de ce tarif, j'en ai payé un gallon 45 centins et celui qui me l'avait vendu, m'a dit qu'il me retranchait 5 centins, et que son prix de vente était 50 centins. A ce moment même, si vous aviez ouvert un journal et que vous eussiez jeté les yeux sur les cotes du marché de Liverpool, vous auriez constaté qu'en Angleterre l'on vendait cette huile 18 cents le gallon; toute la différence était de l'argent volé au peuple de ce pays.

Quelques mois après, le gouvernement a rajusté le droit imposé sur l'huile, et cela a eu l'effet de vous permettre d'acheter, en détail, la meilleure qualité d'huile raffinée, pour 15 centins le gallon.

M. FARROW : En quelle année cela se passait-il ?

M. ARMSTRONG : Je ne me le rappelle pas exactement, mais c'était avant que le gouvernement MacKenzie eût changé le tarif.

Il en est ainsi de tous les autres articles fabriqués. Il n'y a que quelques semaines, en venant ici, il m'est arrivé de rencontrer dans le train un marchand de quincaillerie qui m'a dit qu'il avait recommencé à importer des clous américains dans ce pays. Il m'a fallu employer beaucoup de clous canadiens l'été dernier, et je suis prêt à confirmer ce que cet homme m'a dit. Il a dit que la différence qui existait dans la valeur intrinsèque de cet article, entre un baril de clous américains et un baril de clous canadiens, était de \$1 en faveur des premiers, et je crois qu'il avait raison. J'ai été obligé d'en employer un grand nombre l'été dernier, et j'ai constaté que les clous canadiens étaient de qualité inférieure et ne convenaient pas aussi bien au bois dur que les clous américains; j'ai constaté, de plus, que l'on en perdait une grande proportion pour cent. Il m'a dit aussi qu'il commençait à importer des bèches des Etats-Unis. Il fut un temps où tous ceux qui savaient ce que c'était qu'une bonne bêche, ne voulaient pas en employer d'autres que les bèches américaines. Mais les honorables messieurs de la droite ont arrangé le tarif de façon à donner aux fabricants canadiens le monopole du marché, et cet acte a fait que le peuple a été obligé de se servir de bèches de qualité inférieure. On commence maintenant à payer des prix plus élevés dans le but de se procurer l'article américain, car, à la fin du compte, il est moins cher.

L'honorable député d'Essex-Sud (M. Wigle) s'est amusé au dépens du chef de la gauche, au sujet de quelques remarques faites par ce dernier à propos d'un excédant. Je prétends que le chef de la gauche avait raison. Le gouvernement, n'ayant pas le droit de prélever sur le peuple plus d'argent qu'il en faut pour l'administration des affaires du pays, agit très malhonnêtement s'il prélève un montant plus considérable que le montant nécessaire. L'honorable monsieur, dit-il, aurait dû aller plus loin et donner un exemple. Supposons, disait-il, que le reeve d'un township se présente pour se faire réélire, qu'il se vante d'avoir prélevé, durant l'année, un excédant de \$5,000, et que, pour cette raison, il demande qu'on l'élise de nouveau.

J'ai fait partie des conseils de comtés pendant plusieurs années, et cependant, je n'ai jamais vu un reeve assez naïf pour se servir d'un semblable argument. C'est là, néanmoins, l'argument dont le gouvernement se sert aujourd'hui devant le pays. En effet, le gouvernement dit : Voici \$5,000,000, \$6,000,000 ou \$7,000,000 que l'on enlève chaque année au peuple; examinez notre excédant; pour cette raison, nous demandons la confiance du peuple. On a parlé, à plusieurs reprises, du fait que nos industries traversaient une crise.

Il a été démontré que nous avons un marché très limité, que la protection nous avait fermé les marchés du monde, que notre commerce d'exportation est aujourd'hui beaucoup moins considérable qu'il l'était avant que l'on parlât de protection au Canada, et cela, malgré toutes les machines perfectionnées et tout l'outillage employé à la fabrication des produits. Le pays comprend que nous avons une surproduction.

L'année dernière, lorsque le ministre des finances a fait son exposé annuel ou pendant le débat, il a prédit que nous avions encore sept années de prospérité devant nous. Cet énoncé a été alors contredit et il n'a pas fallu douze mois pour prouver qu'il s'était étrangement trompé. Je ne veux pas dire que l'on doive toujours rendre le gouvernement responsable des temps durs.

En règle générale, je crois que son influence ne se fait pas beaucoup sentir sous ce rapport. Je crois que les temps durs et la prospérité dépendent du peuple, et non du gouvernement, si ce n'est à un degré limité. Tout ce que le gou-

vernement peut faire, c'est d'adopter une politique fiscale sage, et faire disparaître les obstacles qui entravent la liberté du commerce.

Mais il y a une autre chose à propos de laquelle le gouvernement ne peut jamais faire beaucoup. Il ne peut jamais combler la lacune que cause le manque d'industries; il ne peut jamais, non plus, compenser ce que le peuple dépense en extravagance. Je ne dis pas que le gouvernement soit toujours responsable des crises, car on pourrait quelquefois rejeter sur lui une semblable responsabilité; mais ce dont nous l'accusons, c'est d'avoir amené la crise trois ou quatre ans plus tôt qu'elle ne devait venir, et cette crise est le résultat immédiat de la politique adoptée par le gouvernement en ce qui concerne la protection.

En ce qui concerne les fabriques, on nous a accusés d'être opposés aux fabricants et d'être leurs ennemis. On ne pouvait commettre une plus grande erreur. Aucune classe de la société n'a le droit de se réjouir des malheurs qui arrivent à une autre classe. Je prétends qu'aucune classe importante de la nation ne peut éprouver des malheurs sans qu'une autre classe en éprouve. Mais nous, membres de la gauche, nous prétendons que cette surproduction, cette stagnation des affaires, ce placement de capitaux dans des industries improductives, dont les produits ne peuvent pas trouver de débouché, sont les résultats immédiats de la protection. Le gouvernement a amené la stagnation quatre ans avant qu'elle aurait dû l'être.

Je crains, qu'au lieu d'avoir donné aux fabricants des avantages permanents, on ne leur ait causé des torts irréparables. Les honorables membres de la droite prétendent toujours que nos fabricants ne faisaient rien avant l'adoption de la protection. On ne peut pas commettre une plus grande erreur. A tout considérer, je crois qu'au commencement de 1879, avant la mise en opération de la protection, les fabricants étaient mieux qu'ils le sont aujourd'hui.

Je sais, en tout cas, qu'immédiatement avant la mise en opération de la protection, au moins deux des anciens fabricants de London ont pu se retirer avec des fortunes. Je crois—et je tiens ce renseignement de bonnes sources—qu'il n'y a pas, dans cette grande ville manufacturière, de fabricants qui aient fait de quoi vivre depuis la protection; en effet, il y en a à peine un seul qui n'ait rien perdu. Les fabricants ont sans doute réalisé des bénéfices considérables lorsque les droits protecteurs leur ont permis d'augmenter leurs prix; mais l'encombrement est bientôt survenu. Ils avaient le marché local, mais il y avait tant de producteurs que tous n'ont pas pu réaliser assez de bénéfices pour vivre et il leur a été impossible de vendre leurs produits à l'étranger, car ils étaient gênés dans la course. Ainsi, je le répète, nos fabricants, au lieu de retirer des avantages permanents, ont éprouvé des torts irréparables.

On a fait allusion à l'industrie du fer. Il y a ce fait important, qu'aux États-Unis, des douzaines et des douzaines de fourneaux ne fonctionnent plus depuis 1876, ce qui est un des résultats de la protection. Je crains que la même chose ne se répète dans ce pays; des fabriques sont fermées, les capitaux que l'on y a placés sont complètement perdus pour le pays, et le gouvernement, par sa politique fiscale, est immédiatement responsable de ce résultat.

L'honorable député d'Essex-Sud (M. Wigle) a répété l'ancienne histoire de la "mouche du coche." Il parle des honorables membres de la gauche comme de mouches du coche, qui n'ont rien fait pour secourir les fabricants. Le gouvernement actuel a-t-il fait plus? Je ne les comparerai pas à la mouche du coche; mais ce sont des vampires, qui sucent le sang du peuple. Je répète que nous n'avons aucune raison de souhaiter du mal aux fabricants; nous avons toute raison de leur vouloir du bien, car s'ils sont prospères, les autres classes de la société auront leur part de cette prospérité; mais nous nous opposons à ce qu'une classe soit plus privilégiée qu'une autre et protégée au dépens de

M. ARMSTRONG.

toutes les autres; nous nous opposons à ce que le gouvernement pille le peuple sous prétexte de le protéger.

M. WATSON: Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais comme on a fait certaines allusions au Nord-Ouest, je crois de mon devoir de faire connaître mes opinions à la Chambre sur cette question.

Le député de Perth (M. Hesson) a fait quelque allusion au mouvement qui s'est fait au Nord-Ouest pendant les quelques mois qui viennent de s'écouler, mouvement au sujet duquel, je suppose, la plupart des membres ont été bien renseignés par les journaux; ainsi, il n'est pas nécessaire que je parle longtemps sur cette question. Je dirai, néanmoins, qu'il y a eu, dans cette partie du pays, un sentiment de mécontentement, et cet état de chose a été causé, je crois, par le gouvernement fédéral actuel. Il peut arriver qu'il y ait eu, à la Mâchoire-l'Original, quelques assemblées comme celle dont parle l'honorable membre, mais on doit se rappeler que les habitants de cet endroit n'ont pas souffert de la même manière que les cultivateurs des plus anciennes parties de la province du Manitoba, car aujourd'hui, à la Mâchoire-l'Original, il se produit peu de choses, si toutefois il s'en produit, vu que cette localité n'est établie que depuis un an. Pour cette raison, les habitants de la Mâchoire-l'Original n'ont pas autant de griefs que les autres habitants du Manitoba.

Il y a une chose contre laquelle je proteste: c'est le droit élevé imposé sur les instruments aratoires qui sont nécessaires aux cultivateurs du Nord-Ouest. Je n'appartiens pas à l'Ontario, et en conséquence, je n'ai aucun intérêt à protéger quelques fabricants qui résident dans les comtés des honorables membres de cette province. Je parle pour la classe agricole et surtout pour les cultivateurs du Nord-Ouest, et je dis que ce tarif élevé leur cause un grand tort. On a toujours pensé, vu que l'honorable ministre des finances avait donné cette protection élevée pour permettre aux fabricants d'instruments d'Ontario de créer cette industrie, qu'il pourrait, jusqu'à un certain point, juger à propos de réduire le tarif imposé sur de semblables articles. Je constate que ce tarif contrarie non-seulement les cultivateurs du Nord-Ouest, mais aussi les cultivateurs d'Ontario.

Je vois que la semaine dernière, à une assemblée de grangers, représentant les cultivateurs d'Ontario, on a résolu d'envoyer une requête au ministre des finances pour lui demander de réduire le droit imposé sur les instruments aratoires. Puisque ce tarif pèse si lourdement sur le peuple d'Ontario, il doit peser beaucoup plus lourdement sur les colons du Nord-Ouest.

Nous avons besoin, dans cette partie du pays, de certaines machines qui, parce qu'elles ne sont pas fabriquées depuis assez longtemps dans l'Ontario, n'ont pas encore la qualité qui nous convient. Dans certains cas, nous pouvons acheter aux États-Unis des machines beaucoup plus adaptées à la région des prairies que les machines qui viennent d'Ontario. Je suis heureux de voir que les fabricants d'Ontario perfectionnent leurs machines, mais, en même temps, je ne puis voir pourquoi il leur faudrait une protection de 35 pour 100.

Si le gouvernement décide que cette contrée s'établisse, il doit donner tous les avantages possibles aux colons, non-seulement en adoptant une politique libérale en ce qui concerne les terres, mais en mettant les habitants de cette partie du pays en état de pouvoir acheter leurs instruments à tout aussi bon marché, sinon à meilleur marché, qu'on les achète de l'autre côté de la frontière, et d'aussi bonne qualité.

L'honorable monsieur a dit qu'une personne d'Ontario, qui avait traversé la frontière, aurait déclaré qu'elle avait été obligée de payer un droit, "mais que, Dieu merci, il était revenu, au Manitoba, l'année dernière, 11,000 personnes qui avaient quitté l'Ontario pour aller aux États-Unis." Quant à moi, qui viens de cette province, je n'ai pas vu un tel

courant d'immigration se porter du Dakota et du Minnesota au Nord-Ouest.

Je regrette de dire que le mouvement a été en sens inverse, mais je ne m'en enorgueillie pas. Les habitants de cette partie du pays ne cherchent pas de griefs, comme voudraient nous le faire croire les honorables membres de la droite. On nous a accusés de manquer de loyauté.

Or, je ne pense pas que ces habitants soient loyaux; je ne pense pas qu'il y ait, dans la Confédération du Canada, de sujets plus loyaux qu'il y en a aujourd'hui dans la province du Manitoba; mais, tout en étant loyaux, comme corps, envers la Confédération, ils sentent qu'ils doivent être loyaux envers eux-mêmes, et ils ne considèrent pas que le fait de faire valoir leurs griefs constitue un acte déloyal.

Comme je l'ai déjà dit, ce droit élevé imposé sur les instruments aratoires, est une grande injustice. Si nous avions dans cette partie du pays des fabricants qui pourraient produire ces instruments, ils pourraient avoir part aux avantages du tarif tout comme les fabricants d'Ontario; mais il n'en est pas ainsi, et je crois que le haut tarif protecteur fait tort au grand nombre pour l'amour du petit nombre, et cela est surtout le cas pour le Nord-Ouest, où nous n'avons pas de fabricants.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons besoin de certaines machines que l'on ne fabrique pas aussi bien au Canada, qui ne sont pas aussi appropriées à nos prairies, et ne valent pas autant que celles que nous pourrions nous procurer aux États-Unis, et conséquemment, nous avons à payer le droit et à importer ces articles des États-Unis. Il y a divers articles de ce genre, tels que les machines à vapeur qui brûlent la paille, pour les batteuses; les lieuses de Deering et autres. Pas plus tard que vendredi dernier, un manufacturier important d'Ontario, qui vendait la lieuse de Deering au Nord-Ouest, m'a dit qu'il y avait au sujet des habitants du Nord-Ouest quelque chose de singulier qui pouvait difficilement s'expliquer; c'est qu'il pouvait, chose étrange, vendre cette machine américaine \$30 de plus que la machine canadienne. La raison de ceci c'est que, dans cette contrée, on est obligé d'enlever une forte récolte en très peu de temps, et que pour cela, on a besoin des meilleures machines, quand même elles coûtent plus cher.

Pour cette raison, les habitants ne s'attachent pas à \$20 ou \$30 sur le prix d'une machine, lorsqu'ils ont à enlever leur récolte, probablement en quelques jours; car s'il y avait quelque défaut dans la machine, ou si cette dernière se brisait, parce que le fabricant n'aurait pas eu d'expérience dans leur fabrication, ils seraient exposés à perdre une grande partie de leur récolte. Je pourrais aussi ajouter qu'autrefois la province du Manitoba avait un tarif spécial, et je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas ainsi aujourd'hui.

Le premier ministre a dit qu'il n'était pas possible de faire un tarif spécial pour une province en particulier, mais nous savons que, pendant quelque temps après l'entrée du Manitoba dans la Confédération, le tarif n'a été que de 4 pour 100.

Or, comme il n'y a pas de manufacturiers dans cette province, et que nous sommes obligés d'importer tous nos instruments aratoires d'Ontario ou des États-Unis, je crois qu'il est injuste que cette province n'ait pas un tarif spécial. La province du Manitoba est dans une position particulière, en ce sens que, depuis son entrée dans la Confédération, elle a eu à payer plus qu'aucune autre province, en proportion de ce qu'elle a reçu: Je vais citer les chiffres pour les dix dernières années:—

Manitoba, revenu net.....	\$3,858,938
Colombie-Britannique.....	2,753,588
Balance en faveur du Manitoba.....	\$1,103,350
Manitoba.....	\$3,858,938
Ile du Prince-Edouard.....	535,559
Balance en faveur du Manitoba.....	\$3,323,383

Déboursés faits par le gouvernement fédéral :

Colombie-Britannique.....	\$2,793,543 35
Manitoba.....	1,541,448 10
	<u>\$1,252,095 20</u>

Excédant des contributions du Manitoba sur celles de la Colombie-britannique.....	\$1,103,350 92
Recettes en moins.....	1,252,095 20
	<u>\$2,355,446 12</u>

Excédant de la valeur du Manitoba sur la Colombie-britannique, pour le Canada. Déboursés faits par le gouvernement fédéral :

Ile du Prince-Edouard.....	\$2,249,920 15
Manitoba.....	1,541,448 10
	<u>\$1,708,472 05</u>

Excédant des contributions du Manitoba sur celles de l'Ile Prince-Edouard.....	\$3,323,383 73
Recettes en moins.....	1,708,472 05
	<u>\$5,031,855 78</u>

Excédant du profit que le Manitoba rapporte au Canada sur l'Ile du Prince-Edouard.

Je vais maintenant donner les sommes produites par le revenu des dix dernières années, bien qu'il soit probable que ces chiffres ne placent pas le Manitoba dans une position aussi avantageuse que celle qu'il devrait occuper relativement aux deux ou trois premières années qui suivront son entrée dans la Confédération. Voici la proportion des revenus nets et les frais d'administration des diverses provinces durant les dix dernières années :

	Revenus nets.	Frais d'administration.
Nouvelle-Ecosse.....	\$10,611,798.30	\$6,198,833.64 ou 1/2 profit.
Nouveau-Brunswick.....	8,053,128.40	6,149,296.25 ou 1/2 " "
Colombie-Britannique.....	6,559,131.30	2,793,543.30 ou 1/2 " "
Ile du Prince-Edouard.....	535,559.19	2,249,920.15 ou 4/5 perte.
Manitoba.....	3,858,938.92	1,511,448.10 ou 2/3 profit.

Voici le tableau des contributions par tête, fournies au Canada par les diverses provinces, pendant les dix dernières années :

Ontario.....	\$ 31.46; moyenne par année \$ 3.14 1/2
Québec.....	51.65 " " 5.16 1/2
Nouvelle-Ecosse.....	34.89 " " 8.48 1/2
Nouveau-Brunswick.....	42.10 " " 4.21
Manitoba.....	107.62 " " 10.76 1/2
Colombie-Britannique.....	172.76 " " 10.27 1/2
Ile du Prince-Edouard.....	24.14 " " 2.41 1/2

Ceci démontre que la contribution de chaque Manitobain au trésor fédéral est double de celle d'un habitant de Québec, deux fois et un tiers celle d'un habitant du Nouveau-Brunswick, trois fois celle d'un habitant de la Nouvelle-Ecosse, trois fois et un quart celle d'un habitant d'Ontario, et quatre fois et un quart celle d'un habitant de l'Ile du Prince-Edouard. Je crois que le Manitoba contribuant dans cette proportion au revenu du Canada, le gouvernement pourrait juger à propos de faire un tarif spécial pour cette province.

A part les instruments aratoires, je pourrais mentionner un autre article au sujet duquel le tarif pèse lourdement sur le Manitoba; je veux parler des conserves alimentaires. Je lirai à ce sujet ce que dit M. Mackenzie, président de la Chambre de Commerce de Winnipeg :

L'industrie des conserves alimentaires est peut-être une des industries manufacturières les moins importantes des provinces de l'Est, et j'en parle tout autant pour montrer jusqu'à quel point le gouvernement est disposé à écouter et à accorder les demandes que lui font les habitants de l'Est—ce qui contraste entièrement avec la manière dont il accueille les demandes du Manitoba—que pour faire voir combien est énorme la protection donnée aux conserves de fruits, et combien cette protection

pèse lourdement sur le pays, vu que nous avons à importer tous les fruits, verts ou en conserves, que nous consommons. A venir jusqu'à il y a un an, le droit sur les conserves de légumes était de 20 pour 100. *ad valorem*; sur les conserves de fruits, de 2 cents par livre. On ne trouvait pas ce droit suffisant, et les fabricants s'adressèrent au gouvernement et firent modifier les droits de manière à rendre les autres manufacturiers malades d'envie. On ne tient pas compte de la qualité, et le droit sur les articles inférieurs est plus élevé que sur les bons articles. Voici le tarif :

Conserves de pommes, 3 cents par lb	.....	58	pour	100.
“ groseilles, 3 “ “	.....	60	“	“
“ poires, 3 “ “	.....	62½	“	“
“ fraises, 3 “ “	.....	84	“	“
“ pêches, 3 “ “	.....	74 à 105	“	“

CONSERVES DE LÉGUMES.

Tomates, 2 cents par lb	.....	78	pour	100.
Blé-d'inde, 2 “ “	.....	80	“	“
Pois 2 “ “	.....	87	“	“

Et le poids des boîtes doit toujours être inclus; marmelade, 5 cts. par lb., ou 60 pour 100.

Je crois avoir démontré que le Manitoba souffre considérablement de cette protection élevée, et j'espérais que l'honorable ministre des finances jugerait à propos d'établir un tarif spécial, afin de soulager les habitants de cette contrée d'une partie de leurs charges. On a fait beaucoup de comparaisons ici entre les articles fabriqués aux Etats-Unis et ceux fabriqués aux Canada.

Je ne veux pas déprécier les manufactures canadiennes, mais je crois qu'en conséquence de cette protection plus élevée, les fabricants canadiens produisent un article inférieur à celui qu'ils fabriqueraient s'ils avaient de la concurrence de l'étranger. Un honorable membre de cette Chambre, qui représente une division de la Colombie-Anglaise, m'a dit l'autre jour que même un Chinois de la Colombie-Anglaise, qui ne saurait ni lire ni écrire, choisirait des articles de fabrication américaine, même à un prix plus élevé, de préférence à ceux fabriqués au Canada.

Un article que les Chinois emploient dans cette province, ce sont de longues boîtes de caoutchouc, et il m'a dit qu'un chinois paierait \$10 pour des boîtes américaines, lorsqu'il ne donnerait pas \$8 pour le même article fabriqué au Canada; et il a ajouté qu'il en était ainsi au sujet des pelles. Bien qu'il soit bon, à mon avis, d'établir nos industries manufacturières, je ne crois pas qu'elles devraient être protégées au point de forcer les canadiens à acheter des articles de qualité inférieure. Je crois qu'un tarif de revenu raisonnable devrait suffire, et j'espère qu'avant longtemps la protection élevée qui est actuellement en vigueur sera remplacée par un semblable tarif, car le Nord-Ouest se réjouira le jour où le tarif sera réduit.

L'honorable député de Hastings-Est a dit que les machines qui se vendaient autrefois \$100, se vendent aujourd'hui \$20 moins cher; et il a déclaré que ces machines pèsent 300 livres de moins. Je ne vois pas pourquoi une machine qui pèse 300 livres de moins qu'autrefois, ne serait pas fabriquée à meilleur marché qu'auparavant. Je crois que nous devrions aujourd'hui fabriquer les marchandises à meilleur marché que nous le faisons il y a cinq ou dix ans. Il n'y a pas de raison pour qu'une machine qui se vendait \$100 il y a dix ans ne se vende pas aujourd'hui \$75, et je ne crois pas que ce soit une juste comparaison de mettre en contraste les prix que rapportaient la vente des machines dans Ontario avant l'établissement de ce tarif élevé, avec les prix auxquels se vendent aujourd'hui ces machines, parce que, comme le savent tous ceux qui s'entendent dans la fabrication de ces instruments aratoires, il y a plus de profit à vendre ces machines \$75 aujourd'hui, qu'il n'y en avait il y a dix ans, lorsqu'on les vendait \$100.

M. TEMPLE: J'aimerais à dire quelques mots touchant la politique nationale, mais avant d'entamer ce sujet, je sens qu'il est de mon devoir de payer un tribut mérité à la mémoire de mon prédécesseur, qui a siégé dans cette Chambre pendant plusieurs années. M. John Pickard, un homme qui était, je crois, beaucoup respecté par les

M. WATSON

deux partis de cette Chambre, et qui était aimé et respecté par son pays et par le comté qu'il avait l'honneur de représenter, et dont j'ai aujourd'hui l'honneur d'être le représentant. Ce monsieur se présenta en 1882, lorsque la politique nationale constituait la principale question, et il fut élu par une majorité de 917 sur son adversaire, l'honorable M. John Fraser. Il mourut au grand regret de tous, et, le 29 janvier 1884, je posai ma candidature dans ce comté, puis, comme la Chambre le sait, j'obtins la majorité de M. Pickard, et j'eus en outre 178 voix de plus que mon adversaire, ce qui fit une différence de plus de 1,100 voix en faveur du gouvernement, et ceci eut lieu sous l'opération de la politique nationale. Je ne mentionne ceci que pour signaler le développement de l'opinion publique dans notre partie du pays, et la différence entre ce qu'est aujourd'hui cette opinion et ce qu'elle était lors de l'établissement de la politique nationale.

On a tant parlé depuis trois ou quatre mois des impôts sous l'opération de la politique nationale, que depuis ce bruit retentit continuellement à mes oreilles; mais, autant que je puis le voir, nous n'en entendons rien dire dans notre partie du pays, excepté par les politiciens, pendant les élections. Toute la clameur semble venir d'Ontario et de l'Ouest. On affirme de tous côtés que cette politique signifie ruine et désolation du pays, et rien autre chose. Mais, pour ce qui est de mon comté, il n'a jamais été dans une condition plus prospère qu'aujourd'hui. C'est là mon expérience, et c'est celle du public, car autrement je ne serais pas ici aujourd'hui.

Un des citoyens les plus riches que nous ayons dans le comté, et qui m'a fait de l'opposition lors de mon élection, est actuellement à construire une des plus grandes fabriques de coton qu'il y ait dans le pays. En présence de ce fait, il est impossible de croire qu'il était tout à fait convaincu des opinions qu'il prétendait professer, car autrement il ne se serait pas mis à construire cette manufacture. Quelques jours avant mon départ de chez moi, j'ai eu une conversation avec ce monsieur, et comme nous parlions de la question des cotonnades, que l'on a tant discutées depuis quelques jours, je lui ai dit: Les Américains exportent actuellement du coton à Montréal; il encombre le marché, et vendent moins cher que nos fabricants, et je lui ai demandé ce qu'il allait faire. Il m'a répondu qu'il ne voyait pas d'autre ressource que l'imposition par le gouvernement d'un droit plus élevé. Cependant, ce monsieur a les mêmes opinions que les honorables députés de la gauche.

On a beaucoup parlé des instruments aratoires, mais nous avons à Frédéricton une manufacture de faucheuses et de moissonneuses, et de toutes sortes d'instruments aratoires, et les propriétaires de cette manufacture ont considérablement augmenté leurs opérations depuis l'établissement de la politique nationale. Bien qu'ils eussent un commerce immense auparavant, cependant, depuis cette époque ils ont plus que doublé la force productive de leur établissement, et malgré cela ils ne peuvent répondre à la demande. Un de ces messieurs est aujourd'hui membre de la législature provinciale, et c'est lui qui, dans un discours prononcé contre moi durant la campagne électorale, a dit que l'arbre qui devait servir à fabriquer un siège pour un tory à la Chambre des communes n'avait pas encore poussé. Avant cela j'ignorais que je fusse un tory.

Nous avons un autre établissement, dont le chef est un bon conservateur; et je puis dire à ce sujet qu'une chose m'a frappé depuis que je suis ici, c'est que les honorables députés de la gauche, à en juger par leur abattement et leurs idées de découragement, doivent avoir une mauvaise cause. Je ne puis attribuer à une autre raison leur abattement et leur tristesse.

L'honorable monsieur auquel je fais allusion possède un établissement dans la province de Sainte-Marie, en face de Frédéricton, où il fabrique des attelles et d'autres articles pour le commerce du bois; et l'année dernière il a plus que dou-

blé la force productive de sa manufacture, ce qui cependant ne l'a pas encore mis en état de fabriquer assez d'articles pour répondre aux besoins du pays. Il expédie des articles jusqu'à Winnipeg, et reçoit des commandes de Toronto et de toutes les parties du pays. Je mentionne ces faits pour démontrer l'amélioration qu'a subie le commerce, grâce à l'établissement de la politique nationale dans notre partie du pays.

Je ne puis comprendre cette surproduction dont on parle tant. Dans notre région, les manufactures ne peuvent suffire aux demandes, et chaque année il faut en augmenter la force productive. Je n'ai entendu personne parler des provinces de l'Est en particulier, mais je sais que notre population est très satisfaite de la politique nationale, et de la politique générale du gouvernement.

M. CAMERON (Inverness) : Il me semble, M. l'Orateur, que vous avez entendu les représentants de toutes les provinces de la Confédération et de chaque partie de toutes les provinces de la Confédération, et il est à peu près temps, je crois, que vous entendiez quelqu'un de la vieille province du Cap-Breton.

À cette heure avancée, il serait fatigant pour vous, M. l'Orateur, et ce ne serait pas très agréable pour moi, si j'allais vous retenir beaucoup plus longtemps dans la position que vous occupez actuellement ; aussi, ai-je l'intention de parler le moins longtemps possible.

Je puis dire que j'ai écouté avec beaucoup de plaisir le débat qui a eu lieu sur cette très importante question, et j'ai pris un intérêt considérable aux opinions qui ont été exprimées à tous les points de vue.

Mon honorable ami de Middlesex-Sud (M. Armstrong) est venu hardiment proposer la taxe directe comme le seul moyen de prélever un revenu pour faire face aux besoins du pays. Tous les honorables députés de l'opposition qui ont porté la parole ont émis leurs propres opinions, si je les ai bien compris, et chacun semblait avoir une manière de voir très différente de celles exprimées par tous les autres orateurs ; de sorte que je suis arrivé à la conclusion qu'à moins qu'ils réunissent leurs idées et adoptent une politique uniforme, il leur sera absolument impossible de conduire un parti au pouvoir au moyen de la prétendue politique de tarif de revenu.

J'ai des opinions quelque peu différentes de presque toutes celles qui ont été exprimées par les deux orateurs. J'ai remarqué que tous les orateurs de l'opposition ont prétendu que c'est le consommateur qui paie les droits, et j'ai aussi remarqué que plusieurs partisans du gouvernement ont admis que le consommateur paie ces droits, et discuté à ce point de vue.

Je suis d'avis que le producteur paie plus souvent les droits que ne le fait le consommateur. J'ai écouté avec beaucoup de plaisir mon honorable ami d'Essex (M. Wigle), qui a fait un des discours les plus pratiques que j'aie entendus dans ce parlement, et avant d'aller plus loin, je désire déclarer que j'approuve tout ce qu'il a dit. Il n'a pas seulement prononcé un discours pratique, mais un discours sensé d'un bout à l'autre.

Je demanderai maintenant—et je regrette que mon honorable ami de Middlesex-Sud ne soit pas à son siège, parce qu'il représente un beau comté agricole, comme celui que je représente moi-même—j'aimerais à lui demander, lorsqu'il exporte de l'orge aux Etats-Unis, sur lequel ils imposent un droit de 15 cents, qui paie le droit dans ce cas ? Il dira, fidèle à son idée de la politique, que c'est le consommateur aux Etats-Unis qui le paie, mais je diffère d'opinion avec lui. S'il essaie de vendre son orge sur le marché américain, il apprendra par l'expérience que c'est lui qui paiera jusqu'au dernier sou du droit de 15 cents imposé sur l'orge. Qu'il essaie d'exporter du malt, sur lequel ils imposent un droit de 20 cents par minot, et il verra, aussi sûrement qu'il fera l'essai, que le producteur dans ce cas paiera jusqu'au dernier

sou du droit imposé aux Etats-Unis. Qu'il essaie d'exporter des pois, des fèves et d'autres articles sur lesquels ils imposent un droit de 10 cents par minot, et il verra qu'en sa qualité d'exportateur du Canada aux Etats-Unis, il paiera tout le droit, et que le consommateur américain n'en paiera pas un sou.

Qu'il essaie d'exporter du beurre ; si le beurre se vend aux Etats-Unis 25 cents la livre, et qu'il se vende également 25 cents au Canada, comment peut-il retirer un profit de la vente de son beurre sur le marché américain, lorsqu'il est obligé de payer un droit de 4 cents pour l'y exporter.

Une VOIX : On ne l'exporte pas là.

M. CAMERON : J'admets qu'on ne l'exporte pas là ; mais s'il l'y exporte, le producteur canadien paiera le droit. Il y a des circonstances qui forceront le producteur canadien à envoyer son beurre aux Etats-Unis, même à 4 cents par livre de perte, et ce n'est pas seulement aux Etats-Unis qu'il sera obligé d'agir ainsi. Lorsqu'il en a une grande quantité, il doit le vendre au rabais pour payer ses comptes, et accepter ce qu'il pourra en obtenir sur les marchés du monde. Qu'il essaie un autre article produit par les cultivateurs de ce pays et exporté sur le marché américain, et tous les cultivateurs du Canada avoueront que le producteur paiera le droit.

Mais le libre-échange dit, et cela avec quelque raison : "Oh ! tout cela est vrai ; lorsque nous exportons sur un marché étranger, il est vrai que nous payons les droits." Voilà quel semble être le principe mis en avant par les libres-échangistes. Eh bien ! c'est une règle fautive, qui ne s'applique pas à tous les cas. Si les exportateurs américains se trouvent obligés d'exporter leurs marchandises au Canada, n'est-il pas également raisonnable qu'ils paient le droit ? Mais voici la réponse à cet argument : Lorsque nous importons des Etats-Unis, nous payons le droit ; et lorsque nous exportons aux Etats-Unis, nous payons les droits qu'ils imposent sur les marchandises que nous exportons ; mais il n'en est pas ainsi. Aujourd'hui, les producteurs ou les agents sont réellement les importateurs dans les pays étrangers. Depuis vingt-cinq ans le commerce a subi une aussi grande révolution que celle qui s'est opérée lorsque les grosses diligences d'autrefois ont été remplacées par la locomotive. Autrefois, nous importions les marchandises de pays étrangers. De nos jours, les marchandises de provenance étrangère sont placées sur notre marché par les producteurs ou les agents de ces pays, précisément comme si les producteurs ou les agents des pays étrangers se transformaient en importateurs dans notre pays. Il y a plusieurs années, dans notre île, l'expérience nous a appris que nous payions invariablement les droits imposés par les Américains sur les marchandises que nous exportions. Nous avons essayé d'y exporter des pommes de terre, et nous étimes à payer un droit de 15 cents par boisseau, et aucun cultivateur de la province de la Nouvelle-Ecosse ou même du Cap-Breton ne niera qu'il paie tous les droits lorsqu'il arrive sur le marché américain. Il en est ainsi pour les chevaux, les bestiaux et tous les produits de la ferme, que nous avons à exporter aux Etats-Unis.

Il y a un autre article auquel nous prenons beaucoup d'intérêt dans les provinces maritimes, surtout dans le Cap-Breton, je veux parler du charbon. Nous avions coutume d'expédier du charbon aux Etats-Unis, sous l'opération d'un tarif de \$1.25 la tonne, et le résultat, c'est que les voituriers et les mineurs étaient dans la plus grande détresse. Le coût de la production et de l'expédition du charbon était si élevé que toute cette industrie tomba dans le marasme. Le droit fut réduit à 75 cents par tonne, et même alors, il était impossible à nos mineurs de retirer un profit quelconque de la vente du charbon sur le marché américain, et, comme résultat, pendant les quatre années qu'a duré l'ancien gouvernement, le besoin et la ruine régnaient dans les régions minières. Lorsque l'industrie de nos honillères de la Nouvelle-Ecosse est dans la stagnation, les intérêts agricoles

souffrent dans une même proportion. Dans l'île du Cap-Breton, que je connais mieux, pendant les quatre années d'administration de l'ancien gouvernement, on fit appel aux cultivateurs, et ce ne fut pas en vain, leur demandant de contribuer à soutenir des mineurs de cette île qui étaient dans la détresse. Mais depuis l'inauguration de la politique nationale, il n'y a pas une classe de la population de la Nouvelle-Ecosse qui éprouve plus de bien-être et occupe une position plus indépendante que les mineurs de cette île, et comme conséquence, les cultivateurs vendent facilement, argent comptant, tous les produits du sol dans l'est de la Nouvelle-Ecosse.

Je n'hésite pas à dire, et je le dis de manière à ce que mes commettants le sachent, que jamais les cultivateurs, les pêcheurs et les mineurs de l'île n'ont été dans une condition plus prospère qu'aujourd'hui, et j'attribue cela presque entièrement à la politique nationale.

Les honorables membres de l'opposition commettent une autre erreur. Ils semblent croire que le but exclusif de la politique nationale est de prélever les impôts sur le peuple. Ils font erreur en ceci. Le but de la politique nationale est, en premier lieu, de favoriser le développement des produits du sol, de la mer, des mines, des industries manufacturières, et de la forêt; deuxièmement, de fournir des facilités pour la distribution de tous ces produits; troisièmement, de faire obtenir au consommateur, dans le pays, toutes les marchandises nécessaires et utiles aux plus bas prix possibles; quatrièmement, de retenir notre population au pays; cinquièmement, de convaincre les immigrants des autres pays qu'il y a au Canada de la place pour les gens sobres et industrieux, qui peuvent s'y établir ainsi que leurs familles, et enfin d'obtenir pour le surplus de nos produits les meilleurs marchés étrangers. A mon humble avis, voilà ni plus ni moins le but de la politique nationale. Le meilleur moyen de favoriser le développement des produits du sol c'est de garder à notre population tout le marché indigène, et si nous pouvons produire plus que pour les besoins de notre consommation, notre devoir est alors de nous assurer les meilleurs marchés étrangers pour l'écoulement de ce surplus, et si nous n'agissions pas ainsi, nous faillirions aux devoirs qui nous incombent en notre qualité de représentants du peuple.

Il est encore de notre devoir de favoriser le développement des produits de la mer. Je n'hésite pas à dire que le gouvernement actuel a fait à ce sujet un pas dans la bonne voie. Jamais le gouvernement canadien n'a agi plus sagement dans le but de favoriser le développement des produits de la mer, qu'en accordant une prime aux pêcheurs des provinces maritimes. Par ce moyen il a non-seulement encouragé les pêcheurs à exercer leur état pendant un certain temps, mais il les a aussi encouragés à apporter plus de soin à la pêche, ce qui aura pour effet d'augmenter leurs succès. Nous voyons maintenant que l'adoption de cette sage politique a appris aux pêcheurs qu'une grande attention est absolument nécessaire pour obtenir des produits abondants de la mer. La pratique adoptée par le gouvernement a beaucoup contribué à les encourager dans cette voie, et comme résultat, il s'est produit une augmentation considérable dans l'exploitation des produits de la mer.

Le gouvernement a également agi avec sagesse en favorisant le développement des produits des mines, des manufactures et de la forêt, et il a rempli dans ce sens le grand but de la politique nationale.

Je remarque que plusieurs honorables membres de l'opposition se plaignent de ce qu'il y ait une forte émigration du Canada aux Etats-Unis. Suivant moi, cela prouve simplement que nous n'avons pas été assez loin.

M. BLAKE: Nous allons plus loin.

M. CAMERON: Je suis heureux de voir sourire le chef de l'opposition; s'il pouvait seulement me montrer que nos émigrants se rendent dans l'Angleterre libre-échangiste, son argument aurait quelque force; mais lorsque nous voyons

M. CAMERON (Inverness).

qu'ils vont dans un pays où les industries sont plus protégées qu'au Canada, c'est, à mon avis, un argument en faveur d'une plus grande protection aux industries canadiennes, comme on l'a fait aux Etats-Unis. Mais lorsque nous entendons des plaintes à l'effet que l'on émigre de certains comtés et de certaines parties du pays, je crois qu'il est du devoir du gouvernement, de rechercher la cause de cette émigration, car il se peut qu'il y ait moyen de remédier à ce mal.

D'après ce que j'ai entendu dire dans cette Chambre, une des raisons de cette émigration de certaines localités de la grande province d'Ontario, provient de ce qu'il n'y a pas de facilités pour distribuer les produits de ces localités. S'il y a quelque chose de nature à chasser la population d'une partie d'un pays, c'est l'absence de facilités pour distribuer ces produits de cette région; et si cette population émigre aux Etats-Unis, c'est qu'elle y trouve de plus grande facilités pour distribuer les produits des mines, du sol et des manufactures. Si vous jetez un coup d'oeil sur une carte des Etats-Unis, vous y voyez un réseau de chemins de fer.

M. BLAKE: Il en est de même pour Ontario.

M. CAMERON: Malheureusement, il n'en est pas ainsi au Cap-Breton; et vous constaterez que dans les parties d'Ontario où il y a des facilités pour la distribution des produits, l'émigration aux Etats-Unis est beaucoup moindre que dans les régions où ces facilités font défaut.

Je dirai maintenant quelques mots en réponse à mon honorable ami, l'ancien ministre de la milice, qui a maintenant l'honneur de représenter le comté de Digby (M. Vail). Cet honorable monsieur a dit qu'avant l'établissement de la Confédération, on avait promis à la Nouvelle-Ecosse que les impôts ne seraient pas portés à plus de 15 pour 100. Je ne puis voir aucun rapport entre cette question et la politique nationale. Il a aussi montré, par un calcul extraordinaire, que tandis qu'avant l'établissement de la Confédération nous payions, dans la Nouvelle-Ecosse, \$1,200,000 de droits de douane, sur de fortes importations, nous payons aujourd'hui une somme beaucoup plus élevée sur de faibles importations. Ceci non plus, ne prouve rien contre la politique nationale. Mais l'honorable monsieur est comme tous les libre-échangistes. Si un libre-échangiste se permet de parler contre la protection, il ne manque pas de convaincre tout homme d'affaires intelligent que ses théories ne sont pas exactes dans la pratique. Il ne manque pas de soulever les préjugés des masses contre les "monopoliseurs, engraisés" de s'étendre sur le "vol légalisé," et de verser un pleur sur les misères du pauvre homme qui paie les taxes. Mais avant de terminer il ne manque pas de laisser voir la fausseté de son raisonnement, en parlant des résultats pratiques.

L'honorable député de Digby (M. Vail), comme tous ses prédécesseurs, est tombé dans son propre piège. Après avoir parlé des effets iniques de la politique nationale, il a dit

Le grand objet de la politique protectrice était d'aider nos industries naissantes. Quant à moi, je ne puis voir que ces industries aient été aidées sous le moindre rapport. Il est vrai que la politique protectrice a contribué à augmenter le nombre des fabriques dans certaines parties du pays, et que l'on en exploite aujourd'hui une plus grande quantité qu'en 1878; mais quand nous voyons par exemple les actions des marchés aux cotons cotées aujourd'hui à environ 60 pour 100 de valeur au pair, tandis que, même sous l'ancienne politique commerciale du gouvernement, du député de York-Est, elles étaient cotées à 80 pour 100 au pair; quand nous voyons cela, dis-je, je crois que l'on peut facilement constater que l'industrie du coton n'a pas été beaucoup favorisée, bien qu'elle l'ait été plus que toute autre par la protection.

Pendant que je traite cette question, je me permettrai de faire allusion à une remarque faite par le député de Cardwell relativement aux prix du coton. Je pense que cet honorable membre n'a pas eu raison de comparer les prix des Etats-Unis avec les prix qui avaient cours en Canada l'année dernière.

Chacun sait que l'année dernière il y avait, dans ce pays, un excédant de production de coton dans les fabriques, et que, dans les provinces maritimes, les agents offraient de vendre les produits de ces fabriques et de les commander comme livrés au printemps de cette année, bien qu'ils fussent livrés dans l'automne, et cela dans le but de se débarrasser de ces marchandises.

On verra ainsi que la surproduction et la quantité que les fabricants avaient en mains a amené une concurrence qui a réduit la valeur du coton beaucoup plus qu'elle ne l'était, et partant, il n'était pas convenable de prendre les prix de l'année dernière pour les comparer avec ceux des États-Unis.

De cette manière, lorsqu'ils traitent cette question du libre-échange, tous ceux qui sont en faveur du libre-échange doivent admettre que la concurrence abaisse les prix de toutes les marchandises fabriquées dans ce pays. Ils doivent arriver à la conclusion, comme l'admet tout Canadien de bon sens, que l'offre et la demande règlent toujours les prix de toutes les marchandises, et les mettent à la portée de la bourse du consommateur.

Comme il en est ainsi, la politique du gouvernement a été de développer les produits du sol, de la mer, des manufactures, et de la forêt, et en développant ces produits, elle a placé ces articles entre les mains des consommateurs du Canada aux plus bas prix possibles. Outre qu'elle a favorisé la concurrence dans le pays, la politique nationale n'a pas nui à l'importation de marchandises de pays étrangers. Elle n'a pas élevé une muraille de Chine qui empêche les concurrents des pays étrangers de venir au Canada faire de la concurrence à nos manufactures; et le résultat, c'est que, grâce à la vive concurrence qui existe entre les manufacturiers du pays et ceux de l'étranger, les consommateurs se procurent aujourd'hui les articles de toute sorte à meilleur marché qu'à aucune autre époque de l'histoire du Canada.

C'est là notre expérience, au Cap-Breton, et je n'ai pas le moindre doute que tous ceux qui étudieront cette question avec soin et qui examineront les résultats pratiques de la politique nationale, ne devront venir à la conclusion qu'elle produit le même effet dans toutes les parties du Canada.

M. KIRK : Je n'ai pas l'intention de retenir longtemps la Chambre, à cette heure avancée de la nuit, et à cette phase avancée du débat. La question du libre-échange et de la protection, ou du tarif de revenu et de la politique protectionniste a été tellement discutée, que je n'ai pas besoin d'en dire grand'chose.

Je n'aurais pas pris la parole sans une remarque que le ministre de la marine et des pêcheries, que je suis heureux de voir à son siège, a faite lorsqu'il a prononcé un discours d'une heure, discours qui a amusé la Chambre, s'il ne l'a pas instruite. Cet honorable monsieur, en essayant de justifier, comme je l'ai compris, son vote sur la question du chemin de fer du Pacifique, savoir, la concession de \$30,000,000 pour aider à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à construire sa ligne au nord du lac Supérieur, a dit que les habitants du Manitoba et du Nord-Ouest, lorsqu'ils viennent au Canada, doivent sentir qu'ils viennent dans un pays étranger, à cause de la longue distance qu'ils ont à parcourir à travers les États-Unis. L'honorable monsieur a aussi dit que c'était là ce qu'il éprouvait, ainsi que les autres habitants de la Nouvelle-Écosse, lorsqu'ils venaient ici, parce qu'ils étaient obligés de faire un long trajet sur le territoire américain. Je vais lire ce que l'honorable monsieur a dit en cette occasion :

Pour aller au Nord-Ouest, il nous faut faire 1,100 milles à travers un pays étranger. Un homme du Nord-Ouest qui vient au Canada en passant par les États-Unis, sent lorsqu'il arrive ici qu'il est presque en pays étranger. Je sais ce qui en était pour nous des provinces maritimes avant que nous eussions en des communications directes avec cette partie du Canada durant l'hiver. Je sais que lorsque nous venions ici pour assister au parlement, nous étions obligés d'aller d'abord à New-York et à Boston, et d'y prendre les chemins de fer pour venir ici, et lorsque nous arrivions, il nous semblait presque que nous étions en pays étranger. Ce n'est qu'après la construction de l'Intercolonial et lorsque nous avons eu des communications directes avec l'Ouest du Canada au moyen de cette voie ferrée, que nous avons commencé à sentir que nous faisons partie de la grande nation canadienne.

La plupart des habitants de la Nouvelle-Écosse éprouvaient un sentiment de cette nature lorsqu'ils venaient ici; mais je nie que ce fût parce qu'ils avaient à passer sur le territoire américain. Je vais rappeler à l'honorable monsieur pourquoi les habitants de la Nouvelle-Écosse éprouvaient ce

sentiment, et je me permettrai en même temps de lire quelques beaux extraits des discours que l'honorable monsieur a lui-même prononcés dans la législature de la Nouvelle-Écosse au sujet de la Confédération, et je laisserai à la Chambre à juger si c'était parce qu'ils traversaient les États-Unis qu'il semblait aux habitants de la Nouvelle-Écosse qu'ils se rendaient dans un pays étranger lorsqu'ils venaient ici.

Dans les *Débats* de la Nouvelle-Écosse, 1866, page 277, je trouve un discours de l'honorable monsieur dans lequel il est dit

M. PAINT : Qu'est-ce que cela a à faire avec la question ?

M. KIRK : Je vois que l'honorable monsieur, dans son discours, disait :

Je suis opposé à cette proposition, et je crois qu'elle est mauvaise en elle-même, car notre situation territoriale est telle qu'elle aura pour effet de détruire l'harmonie et la bonne entente qui existent entre les provinces en amenant les divers intérêts en conflit; cela entravera la prospérité de la province, en nous imposant de lourds fardeaux financiers; qu'elle affaiblira le lien qui nous unit à la mère-patrie et nos moyens de défense, en rendant le peuple moins attaché à la forme du gouvernement qui le régit, et qu'elle finira par nous jeter entre les bras de nos voisins de la grande république.

L'honorable monsieur a fait tous ses efforts pour effrayer le peuple après notre entrée dans la Confédération canadienne, en disant que nous tomberions certainement entre les bras de nos voisins de la république, et il n'est pas étonnant qu'il ait eu peur en voyageant sur le territoire américain.

Maintenant, dans les mêmes *Débats* de 1867, après l'établissement de la Confédération, à la page 27 du rapport, je vois que l'honorable monsieur a prononcé les paroles suivantes :

Nous sommes situés de telle façon qu'une canonnière peut bombarder presque toutes les parties de notre territoire, et non-seulement les trésors en charbon et en minéraux que nous avons ont besoin d'être protégés, mais il en est de même de notre commerce au dehors; nos navires sur toutes les mers ont besoin de protection, et cependant ce projet que l'on nous impose ne nous laissera pas d'autre protection que celle du Canada. Comment nous laisser sans autre protection que celle du Canada? Quelle absurdité. Mais, M. l'Orateur, le Canada ne pourrait pas protéger une de nos chaloupes à pomme de terre. Mettez-en une dans le port et appelez pour la protéger toute la marine du Canada, et c'est à peine s'il existe une puissance navale de cinquième ordre qui ne considérerait pas comme une tâche facile de prendre la chaloupe et d'exterminer ses défenseurs en se servant de la cargaison comme de projectiles pour leur lancer à la figure. Ensuite, pour ce qui est de la protection de nos pêcheries contre les Américains, cela est tout simplement ridicule. Il ne pourrait protéger un hareng fumé à Digby, encore moins une morue vivante ou un banc de maquereau qui prendrait ses ébats le long de nos côtes.

Est-il étonnant que l'honorable monsieur ait eu peur de venir au Canada. Il sentait qu'il venait en pays étranger en venant ici, et bien qu'il n'était pas obligé de voyager sur une ligne américaine en venant ici, il savait quelle impression il éprouverait en arrivant. L'honorable monsieur est allé devant le peuple en 1867, après avoir prononcé ce discours.

Il a fait quelques discours devant le peuple et l'a porté à croire que les fardeaux dont il était chargé serait augmentés énormément, que le peuple de la Nouvelle-Écosse serait taxé outre mesure en proportion des autres parties de la Confédération, et bien que je n'aie pas le compte-rendu de ces discours qu'il a prononcés, j'ai une lettre d'un correspondant de son comté, lettre à laquelle l'honorable monsieur n'a jamais répondu. L'honorable monsieur était candidat en 1867, et il a été élu par une forte majorité. Il était opposé à la Confédération, et le candidat de l'opposition était M. A. G. Archibald, un gentleman qui s'était prononcé fortement en faveur de la Confédération.

Le correspondant dit en s'adressant à l'honorable monsieur :

Pourquoi, à une assemblée, dans votre village, lorsque vous répondiez à M. Archibald, avez-vous fait une carte sur le mur pour démontrer que la Confédération serait "une liasse étroite de territoire, et que la Nouvelle-Écosse, étant au bout, n'avait aucune relation naturelle avec les

autres provinces ? Pourquoi nous avez-vous dit que si nous entrions dans la Confédération, il nous faudrait acheter largement dans Ontario et ne rien vendre au peuple de cette province ? Pourquoi nous avez-vous dit qu'Ontario nous enverrait son bœuf, son beurre, son fromage, et toute espèce d'objets manufacturés sans accepter en échange autre chose que des espèces sonnantes, que nous nous procurerions comme nous le pourrions ?

Je crois que cette assertion est à peu près exacte. Ontario nous envoie son bœuf, ses produits fabriqués, tout ce qu'elle produit, et elle n'accepte en échange rien ou presque rien autre chose que des espèces sonnantes. Le correspondant ajoute :

Pourquoi avez-vous répété, mille fois, que l'augmentation de notre tarif de 10 pour 100 à 15 pour 100 entraînerait pour nous une taxe difficile à supporter, et pourquoi avez-vous prouvé au moyen de calculs adroits à combien cette taxe s'élèverait pour chacun de nous en particulier ? Vous nous avez dit de plus que nos revenus nous seront enlevés pour élargir les canaux du Haut-Canada. Vous nous avez dit de plus que Québec régnerait sur la Confédération ; Québec, la province ignorante et soumise à la prétraille ; Québec, qui par le une langue étrangère, ferait nos lois. Lorsqu'on vous a dit que cela était impossible, que les provinces maritimes s'uniraient à Ontario et tiendraient Québec en échec, vous avez répondu : non, les tories des provinces maritimes rechercheront le vote français, et les bleus de Québec nous feront la loi.

L'honorable monsieur fut élu, et comme je l'ai dit, en 1862, il est venu ici en qualité d'adversaire engagé de la Confédération.

L'abrogation de l'acte d'Union était son cri de guerre. Il disait qu'il ne pourrait jamais se soumettre à cette Confédération qu'on nous avait imposée. Il disait que nous avions été entraînés dans l'Union contre notre volonté, et qu'en conséquence il la combattrait et ferait annuler l'acte de la Confédération s'il était en son pouvoir. Il y a plus, il attribuait à ceux qui prouvaient la Confédération des motifs malhonnêtes. Je vais lire quelques-unes de ses remarques sur ce point. Il disait :

L'honorable député d'Inverness dit que tous les avocats—tous les principaux hommes d'Etat—tous les hommes politiques, sont en faveur de ce projet, et qu'en conséquence, il y a une forte présomption en sa faveur. J'ai l'honneur de différer d'opinion avec lui dans sa conclusion. Lorsque les politiciens de profession, dans un pays—ceux qui gagnent leur vie à faire de la politique—s'entendent sur une mesure, je ne puis considérer ce fait comme une preuve que la mesure est avantageuse pour le pays. Le simple fait qu'elle doit améliorer la position de ceux d'entre eux qui réussissent, peut les rendre unanimes à voter en sa faveur, et en comparant la liste des traitements en Canada à ceux de la Nouvelle-Ecosse nous trouvons une différence si grande qu'il est impossible que cela n'ait pas produit une certaine influence. Qu'il me soit permis de mentionner quelques-uns des salaires compris dans cette liste.

	Canada.	Nouvelle-Ecosse.
Procureur général, Est et Ouest.....	\$10,000	\$2,000
Solliciteur général do	6,000	800
Dépenses contingentes do	3,800	000
Secrétaire provincial do	5,000	2,800

Si nous étions disposés à le faire, nous pourrions tirer de cette comparaison la conclusion que l'unanimité de nos politiciens de profession provient du fait que la Confédération leur rapportera des traitements beaucoup plus élevés

Tels sont les motifs qu'il attribuait à ces messieurs que l'on appelle aujourd'hui les pères de la Confédération. Mais quels étaient les motifs qui l'animaient lui-même, lorsque après être venu ici en s'engageant à obtenir l'abrogation de l'acte d'Union il s'est associé au politicien qu'il avait combattu aussi violemment, à un homme dont il ne voulait pas s'approcher de crainte de se souiller, un homme qu'il avait représenté comme un homme qui avait une paire de mains artificielles enfoncées dans ses poches, tandis qu'il vidait les poches des autres avec ses mains véritables, un homme qu'il avait accusé d'être le grand prêteur de la corruption ? Qu'est-ce qui peut l'avoir porté à se mettre sous l'aile de ce grand prêteur de la corruption ? N'avons-nous pas quelques raisons de suspecter ses motifs, de croire que les influences dont il a parlé relativement à ceux qui ont appuyé la Confédération ont été les mêmes qui l'ont porté à s'associer à un honorable monsieur qu'il a si longtemps décrié sur les tréteaux publics, qu'il a représenté comme le premier corrupteur de la Nouvelle-Ecosse ?

M. KIRK.

Maintenant, M. l'Orateur, bien qu'on en ait dit bien long au sujet du libre-échange et de la protection, tandis que j'ai la parole, je crois que je vais dire quelques mots relativement à cette question. La politique de protection nous a été imposée sous prétexte qu'elle encouragerait toutes les industries du pays. Eh bien, je puis indiquer une des grandes industries de la Nouvelle Ecosse qui n'a pas été protégée, mais à laquelle la protection a nui au contraire ; je veux parler de l'industrie de la marine. Je me souviens parfaitement qu'en 1874, lorsque le ministre des finances d'alors a proposé de porter à 17½ pour 100 l'ancien tarif de 15 pour 100, le ministre actuel des chemins de fer, qui représentait alors comme aujourd'hui le comté de Cumberland, s'est opposé à la proposition en disant que cela aurait pour effet de fermer des milliers de chantiers de construction de navires dans les provinces maritimes.

M. FARROW : Combien y en a-t-il ?

M. KIRK : Eh bien, cette question a été posée à l'honorable député de Cumberland, lorsqu'il a fait cette déclaration, et on lui a dit qu'il n'y en avait pas même des centaines. Il a répondu que cela les fermerait tous. Mais ils n'ont pas tous été fermés, et la protection ne les a pas encore tous fermés, bien qu'elle ait été bien près de le faire. L'honorable député de Cumberland a déclaré alors que l'augmentation du tarif aurait ici un effet semblable à celui qu'elle avait produit aux Etats-Unis, et il nous a démontré que la protection aux Etats-Unis avait fait disparaître le pavillon américain des mers du globe. Je me suis donné la peine d'examiner la force maritime des Etats-Unis à cette époque, et j'ai constaté que lorsque les Etats Unis ont adopté la protection, ils avaient sur les mers des navires dont le tonnage réuni s'élevait à 6,000,000 de tonneaux. Ils ont environ 2,000,000 de tonneaux aujourd'hui. Tel a été l'effet de leur politique de protection, et c'était d'après l'honorable député de Cumberland l'effet que produirait ici une politique semblable à celle qui était alors adoptée par le ministre des finances. Et que supposez-vous que le ministre des finances voulait faire à cette époque ? Tout simplement imposer un droit de 10 pour 100 sur les matériaux qui entrent dans la construction des navires et qui étaient alors admis en franchise. L'honorable député de Cumberland déclara que cela aurait pour effet de fermer des centaines de chantiers de construction de navires et de ruiner cette industrie.

Cela n'a pas eu cet effet, mais je vais démontrer quel effet cela a produit. Bien que le ministre des finances avait l'intention de fixer le droit à 10 pour 100, les représentations de ses amis dans la Chambre l'ont engagé à le fixer à 5 pour 100. Maintenant, en consultant les livres bleus, je constate que sous ce tarif le tonnage des navires que nous avons construits pendant chaque année s'est élevé à 188,098 tonneaux en 1875, à 165,041 tonneaux en 1876, à 127,291 tonneaux en 1877, et à 126,160 tonneaux en 1878, soit un total de 606,596 tonneaux en quatre ans. C'était là un montant considérable, et à \$21 par tonneau, prix payé pour les navires à cette époque, cela faisait un total d'environ \$12,675,616.

Maintenant voyons à combien s'est élevée la construction des navires depuis l'adoption de la politique nationale. Je laisse de côté l'année 1879, parce que les deux systèmes s'appliquent à cette année. En 1880 nous avons construits des navires jaugeant en tout 68,756 tonneaux ; en 1881, 79,364 tonneaux ; en 1882, 68,140 tonneaux, et en 1883, 73,576 tonneaux, soit un total de 289,836 tonneaux pendant les quatre années, ou 313,660 tonneaux de moins que le nombre de tonneaux construits pendant les quatre années qui ont précédé immédiatement cette période sous le tarif de revenu. En d'autres termes, la construction des navires a été pendant les quatre ans qui ont précédé l'adoption de cette politique de taxes, double de ce qu'elle a été pendant les quatre années qui se sont écoulées depuis. La diminu-

tion annuelle de la construction des navires a été pendant les quatre dernières années de 79,162 tonneaux en moyenne.

Maintenant, M. l'Orateur, nous avons entendu ici des honorables députés parler de l'augmentation du nombre d'hommes employés dans les manufactures et les houillères, mais on n'a rien dit des hommes qui ont été privés de travail par la destruction de l'industrie de la construction des navires. Maintenant, je ne sais pas, et je ne crois pas qu'aucun autre sache, le nombre d'hommes qui ont été employés grâce à l'adoption de la politique nationale, et en conséquence de l'augmentation du nombre de manufactures. Je ne sais pas le nombre d'hommes et de garçons qui ont été employés dans les houillères en sus de ceux qui étaient employés auparavant.

M. PAINT : L'honorable député sait très bien que la construction des navires a doublé, dans son propre comté, depuis deux ans.

M. KIRK : Si l'honorable député veut me répondre, il aura occasion de le faire lorsque j'aurai fini ; mais je ne sais rien de tel, et même si la construction des navires avait augmenté dans mon comté, ce ne serait pas une preuve que cela est dû à la politique nationale. En 1878, le nombre d'hommes employés aux mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse, était de 3,135, y compris les jeunes garçons et y compris les artisans, tant à la surface que dans les puits, tandis qu'en 1882 il y avait en tout 4,235 hommes d'employés—artisans, mineurs et jeunes garçons. C'est là une augmentation très faible.

Cependant l'honorable député d'Inverness (M. Cameron) nous a cité le fait qu'il y avait un nombre beaucoup plus considérable d'hommes employés dans les houillères du Cap-Breton, avait donné une grande impulsion à l'agriculture et à toutes les autres industries dans l'île, tandis que le fait est que dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse, il n'y a guère plus de mille hommes employés à l'industrie charbonnière, en sus de ceux qui étaient employés auparavant.

M. CAMERON (Inverness) : Je voudrais demander à l'honorable monsieur combien d'hommes ont été employés à bord des navires qui ont été employés à l'exportation des 600,000 tonneaux de charbon en sus de ce qui a été exporté en 1877-78.

M. KIRK : Juste le nombre d'hommes qui ont pu transporter le charbon miné par les mille hommes additionnels, et cela ne veut pas dire un très grand nombre. Comme je l'ai dit, je ne sais pas combien d'hommes ont été employés dans les manufactures en sus de ceux qui étaient employés auparavant, mais je ne crois pas qu'il y en ait la moitié autant que les honorables messieurs de la droite l'ont prétendu.

Voyons combien d'hommes ont été privés d'emploi en conséquence de la diminution de la construction des navires. J'ai dit qu'il y avait eu une diminution annuelle dont la moyenne s'est élevée à 79,162 tonneaux pendant les quatre dernières années, où il y a eu de construit en moins 396 navires d'un tonnage moyen de 200 tonneaux. Maintenant la construction de chacun de ces navires a employé dix hommes, et la navigation de ces 396 navires aurait donné de l'emploi à 3,960 hommes en sus, de sorte qu'il y a eu au moins ce nombre d'hommes de privés d'emploi par cette diminution de l'industrie de la construction des navires.

Dans la Confédération canadienne, nous construisons des navires pour les manœuvrer plutôt que, pour les vendre. Maintenant, combien de marins eût-il fallu pour manœuvrer ces navires ? En allouant dix hommes pour chaque navire de 200 tonneaux, nous arriverions à démontrer que 3,960 marins ont été privés d'emploi comme marins l'année dernière, en conséquence de la politique nationale.

Depuis l'introduction de cette politique de taxes, nous constatons que 23,760 marins et constructeurs de navires ont été privés d'emploi ; ou en d'autres termes, si l'industrie

de la construction des navires eût été aussi prospère depuis quatre ans qu'elle l'était auparavant, ce nombre d'hommes aurait été employé dans le pays.

Voilà comment la politique nationale a affecté l'industrie de la construction des navires dans le pays. Mais on dira peut-être qu'il n'en est pas ainsi. L'honorable ministre des finances a dit : Nous leur avons donné une remise égale au montant du droit. Nous leur donnons maintenant des primes tout comme aux Etats-Unis ; mais bien que les Etats-Unis aient donné à leurs constructeurs de navires des remises et des primes équivalant aux droits imposés, il n'en est pas moins vrai que leur pavillon a été chassé des mers. Notre politique a absolument le même effet dans le pays. Si nous prenons la valeur de ces navires comme article d'importation et comme article de manufacture, et il est raisonnable que nous les considérions ainsi, nous constatons qu'en 1878 nous avons vendu et exporté des navires pour \$1,236,145. C'est là un joli chiffre d'exportation. Combien en avons-nous exporté l'année dernière ? Tout juste pour \$506,528 ; de sorte que nous en avons exporté en 1878 pour \$729,609 de plus qu'en 1883. Cependant on vient nous dire que nous protégeons toutes les industries du pays. En voilà au moins une que nous n'avons pas protégée. C'en est une que nous avons détruite, et c'est une industrie qui est particulière aux provinces maritimes.

Je veux savoir ce que le ministre de la marine et des pêcheries a à dire à ce sujet, car je crois qu'il est intéressé dans la construction des navires. Mais les honorables messieurs de la droite disent qu'à la Nouvelle-Ecosse un nombre considérable d'hommes sont employés dans les mines de charbon ; mais après tout, le nombre des ouvriers n'a été augmenté que de 1,100 hommes et garçons. Je suis prêt à admettre que les droits imposés sur le charbon ont été de quelque avantage pour l'exploitation des mines ; cela a été un avantage en ce sens que cela a fermé la porte au charbon de la mère-patrie, qui a été remplacé par le nôtre. Ils ont eu cet effet et rien de plus, et cette quantité a été portée à 100,000 tonneaux par M. Lithgow dans sa lettre, lue à la Chambre l'autre jour par l'honorable député de Digby. Que l'industrie houillère soit dans une condition prospère, cela n'offre aucun doute. Le Cap-Breton est dans un état prospère. Et pourquoi ? La manière de faire les affaires change d'année en année, et elle a changé de beaucoup depuis quelques années. Les navires qui font maintenant la traversée d'Europe en Amérique, au lieu de prendre un approvisionnement complet de charbon, n'en prennent qu'un petit approvisionnement, et arrêtent ensuite à Sydney et prennent un nouvel approvisionnement à cet endroit, et les mines du Cap-Breton en retirent de grands avantages. Il y a encore des raisons importantes tout à fait en dehors de la politique nationale et qui expliquent leur prospérité.

Lorsque je suis venu au parlement pour la première fois en 1874, j'y suis venu comme l'a dit l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, en passant à travers une partie du territoire américain, et j'ai constaté que les chemins de fer sur lesquels nous voyagions alors ne brûlaient que du bois. Lorsque l'Intercolonial a été d'abord exploité et pendant des années après, on ne brûlait que du bois sur son parcours, mais aujourd'hui presque tous les compagnies de chemins de fer emploient le charbon seulement. On emploie plus de charbon pour le chauffage des maisons qu'autrefois ; les cultivateurs et les habitants des villages et des villes l'emploient aussi en plus grande quantité. Le résultat est que les mineurs vendent plus de charbon et font plus de profits qu'autrefois. Je ne crois pas que l'honorable député d'Inverness ait voulu dire qu'ils vendent leur charbon plus cher ; car ils ne le vendent pas plus cher, et je crois que les mineurs auraient retiré tous ces avantages même si la politique nationale n'eût jamais existé, et je ne crois pas qu'une semblable politique mérite qu'on lui décerne le titre de politique nationale.

Il y a dans la Confédération canadienne d'autres industries minières à part celle du charbon qui n'ont pas été améliorées par la politique nationale. Voyez par exemple l'industrie des mines d'or, une industrie très importante dans la Nouvelle-Ecosse, industrie qui emploie un grand nombre d'hommes, mais peut-être moins que l'industrie houillère.

Comment le tarif affecte-t-il les chercheurs d'or? Quelqu'un voudra-t-il me dire que la politique nationale ne nuit pas aux chercheurs d'or? Je dis qu'elle leur nuit. Tout le monde sait que l'or en ce pays se trouve dans le quartz, dans la pierre dure, et qu'il faut beaucoup de travail et d'outillage pour l'extraire. On emploie la poudre et la dynamite en grande quantité, et l'augmentation des droits sur la poudre même affecte le mineur très sérieusement. L'augmentation des droits sur la poudre a eu pour effet d'en augmenter le prix de 50 cents sur chaque baril de 25 livres, ou de \$2 par 100 livres, ce qui constitue un item important dans les frais d'exploitation de cette industrie. En outre elle a eu pour effet d'augmenter le prix de l'acier, du fer, des machines, et de tout ce dont le chercheur d'or a besoin.

Un gentleman très intelligent qui était chargé de la direction d'une mine à la Nouvelle-Ecosse l'année dernière, m'a informé qu'il avait fait un calcul très minutieux et qu'il s'était assuré que le droit additionnel imposé sur le matériel des mines avait coûté à sa compagnie 4 cents pour chaque trou qu'ils avaient foré et chaque coup de mine qu'ils avaient fait partir pour désagréger le roc afin d'en extraire de l'or. C'est là une taxe très sérieuse, et l'on viendrait me dire que l'industrie minière a bénéficié de l'adoption de cette politique de taxe. Je le nie, et j'affirme que la protection a nui sérieusement à cette industrie.

Mais on nous dit que le cultivateur en a retiré des avantages. Je n'admets pas que le cultivateur ait retiré le moindre avantage de cette politique, mais j'affirme qu'il a souffert considérablement de la mise en vigueur de la politique nationale. L'agriculture constitue la première industrie du Canada. Bien qu'elle soit la plus considérable et peut être aussi rémunérative qu'aucune autre, cependant il n'y a pas plus de la moitié des cultivateurs en Canada qui récoltent assez de blé pour nourrir leurs familles, et encore moins qui en récoltent assez pour en vendre. Dans les quatre provinces de l'Est les cultivateurs ne produisent pas assez de farine pour l'usage de leurs familles, encore moins en produisent-ils assez pour en vendre. En conséquence, je soutiens que la politique qui place un droit sur le blé ne profite pas à celui qui n'en a pas à vendre. Mais s'il est obligé d'en acheter et si les droits augmentent les prix du blé et de la farine, cela tourne à son grand détriment. Je ne suis pas prêt à dire si ces droits augmentent ou non le prix de la farine et du blé. Je vois que d'honorables membres de cette Chambre diffèrent sur ce point, d'honorables députés qui sont en faveur de la politique nationale. L'un dit qu'elle augmente le prix; l'autre prétend qu'elle ne l'augmente pas. Je suis sous l'impression qu'elle augmente le prix du blé et de la farine.

Un comité a été nommé ici en 1882 dans le but d'instituer une enquête sur les effets de la politique nationale sur les intérêts agricoles, et je suppose qu'on s'est donné beaucoup de peine pour se renseigner sur ce point. Dans tous les cas, après avoir compilé bien des chiffres, après avoir fait bien des calculs, le comité en est venu à la conclusion, que pendant les années écoulées depuis sa mise en vigueur, elle a eu pour effet d'augmenter de 10½ cents par boisseau le prix du blé de printemps. C'est là le rapport du comité dont mon honorable ami le député de Wellington-Centre (M. Orton) était le président. Si cela est exact, la protection augmente de 45 cents ou un peu plus, le prix du blé nécessaire pour produire un baril de farine—c'est-à-dire quatre boisseaux et demi, si je suis bien renseigné. Si elle augmente le prix du blé dans cette proportion, ce que j'ai peine à croire, bien que nous devons considérer qu'il en est ainsi, M. Kirk.

puisque l'honorable monsieur le dit, alors, après que l'on a converti le blé en farine, il lui faut soutenir la concurrence contre la farine américaine, sur laquelle on impose un droit de 50 cents. En conséquence, je soutiens que l'argument qui prouve que le prix du blé même est augmenté de 10½ cents par boisseau, prouvera aussi que le prix de la farine est aussi augmenté après qu'elle a été mise en baril. Donc il y a une augmentation de 45 cents, de 50 cents, et peut-être de 60 cents sur le baril de farine consommé par le cultivateur et les autres classes de la société.

Maintenant, nous avons les pêcheurs, et l'on prétend que les pêcheurs ont retiré un grand avantage des primes qui leur ont été accordées. On a dit qu'en conséquence de cette prime les constructeurs de navires en ont construit un plus grand nombre qu'auparavant. Est-ce vrai? En 1881 le tonnage réuni des navires construits durant l'année était de 79,364 tonneaux; en 1882, de 68,240 tonneaux, et l'an dernier, de 71,576 tonneaux, et ces navires ont été construits sans que l'on sût qu'une prime serait accordée. En conséquence, je maintiens que la prime n'a produit, n'a eu jusqu'à présent aucun effet quelconque sur l'augmentation du tonnage total des navires construits, et elle n'a été pour rien non plus dans le fait que l'an dernier un plus grand nombre de navires ont été employés à la pêche que l'année précédente.

La raison pour laquelle on a employé plus de navires l'an dernier à la pêche des bancs, c'est que ceux qui s'y étaient livrés l'année précédente en avaient retiré de jolis bénéfices. C'était une saison prospère, et je suis heureux de savoir que l'an dernier la saison a été excellente; voilà pourquoi dans les comtés du Cap-Breton la population est si à l'aise cette année; ce n'est pas parce qu'on a fait beaucoup plus en matière d'exploitations minières, mais parce que les pêcheurs ont bien réussi et que les cultivateurs ont eu de bonnes récoltes. Je n'ai aucun doute que l'augmentation de la production du charbon a aussi produit son effet; mais il ne faut pas lui attribuer tout le mérite des temps prospères dont jouit le Cap-Breton.

Mais on nous dit que les pêcheurs reçoivent une prime et qu'en conséquence ils n'ont aucune raison de se plaindre. Il est vrai que les pêcheurs ont reçu une prime, mais ils n'ont reçu que ce à quoi ils avaient droit. Ils n'ont pas reçu cette prime en remboursement des taxes additionnelles dont on les a surchargés, mais elle leur a été payée à même l'argent reçu pour l'indemnité des pêcheries et je soutiens que les pêcheurs du Canada n'ont pas reçu tout ce à quoi ils avaient droit lorsqu'on leur a payé \$150,000. Ils auraient dû recevoir \$200,000 par année; ils ont réellement droit à ce montant, qui est l'intérêt à 5 pour 100 sur \$4,000,000.

Pourquoi ne les recevraient-ils pas? S'ils ont droit à \$150,000, s'ils ont droit à une partie, ils ont droit au tout, et pourquoi ne recevraient-ils pas le tout? Mais à quoi sert-il de leur donner d'une main si vous leur enlevez de l'autre?

L'an dernier le tarif a été augmenté; on a imposé des droits additionnels sur les matériaux employés par les pêcheurs. Les droits ont été doublés sur les cordages et la toile à voile. Il est vrai que l'on a inséré une disposition pourvoyant à ce qu'une remise fût donnée aux pêcheurs pour la toile employée à la confection des voiles de bateaux.

J'ai demandé un rapport il y a quelque temps, et ce rapport n'a pas encore été produit. Je voulais m'assurer du montant payé aux pêcheurs sous forme de remise. Je ne crois pas qu'on ait fait aucun paiement de cette nature aux pêcheurs. Si quelqu'un a retiré un profit de cette remise, c'est l'importateur, et non le pêcheur. J'ai démontré que tel serait l'effet de cette mesure lorsqu'elle a été soumise à la Chambre, et je suis d'opinion que tel en a été l'effet; c'est ce que nous verrons lorsque le rapport que j'ai demandé sera produit.

Un agent manufacturier m'a dit l'automne dernier que c'était une affaire de si peu de conséquence, que les importateurs n'en tenaient aucun compte, et que les pêcheurs

étaient obligés de payer tout le droit imposé quand même, parce que les marchands de gros ne voulaient pas se donner la peine de tenir des comptes. Je constate que les droits sur les cordages ont très élevés. En 1878, les droits sur les cordages ont rapporté un peu plus de \$3,000; l'andernier ils ont dépassé \$25,000. Ceci est payé par les pêcheurs. Voilà de quelle façon l'industrie de nos pêcheries est encouragée. On donne une prime d'une main, à même l'argent qui est dû aux pêcheurs, et de l'autre on la retire de leurs goussets—de l'argent qui n'appartient pas au gouvernement fédéral, mais que le gouvernement fédéral leur arrache.

On nous dit qu'une immigration très considérable s'en va au Nord-Ouest, qu'il nous vient en ce pays une immigration très considérable, et l'on nie le fait que nos gens s'en vont aux Etats-Unis. Si je ne me trompe, j'ai entendu l'honorable député d'Inverness, dans un discours qu'il a prononcé il y a quelque temps, dire que la population de son comté émigrerait aux Etats-Unis, et il pronait la construction d'un chemin pour aller au Nord-Ouest en disant que cela permettrait à ces gens d'aller au Nord-Ouest au lieu d'aller aux Etats-Unis. Eh bien! M. l'Orateur, les jeunes gens s'en vont, et il nous est impossible de les retenir dans le pays.

M. DALY : Mais ils reviennent aussi.

M. KIRK : Il y en a qui reviennent; mais si l'honorable monsieur vivait à la campagne, comme moi, il s'apercevrait qu'ils ne reviennent que pour voir leurs amis et pour s'en retourner. Je n'ai presque jamais vu un jeune homme ou une jeune femme qui après avoir demeuré un an ou deux aux Etats-Unis, soit revenu ici pour y rester.

M. DALY : J'en ai vu un grand nombre.

M. KIRK : Cela est probable, mais ce n'est pas là mon expérience. Je sais que les jeunes gens et les jeunes filles du pays quittent leurs parents pour aller aux Etats-Unis à mesure qu'ils grandissent. Je parle de mon propre comté—je ne sais pas ce qui en est dans le reste de la Confédération, mais je crois qu'il en est de même dans toutes les parties de la Nouvelle-Ecosse dans tous les cas. Dans la municipalité à laquelle j'appartiens, depuis l'adoption de la politique nationale, la diminution du nombre des contribuables en 1880-81 a été de 17 pour 100. Que sont devenus ces gens? Sont-ils allés au Nord-Ouest? Pas un seul d'entre eux, tous sont allés aux Etats-Unis. En présence de ce fait, nous savons tous qu'il n'est pas vrai de dire que notre population n'émigre pas; mais qu'au contraire il est vrai de dire que notre population s'en va aux Etats-Unis, qu'elle s'y en va presque tous les jours. Il y en a quelques-uns qui reviennent, il est vrai, mais pas pour rester.

Maintenant, pour ce qui est de l'argent déposé aux banques d'épargnes. Je ne sais pas ce qui en est dans le reste de la Confédération, mais dans ma propre municipalité, plus de la moitié de l'argent déposé aux banques d'épargnes est envoyé au pays par les jeunes gens et les jeunes filles qui sont allés aux Etats-Unis. Ils ont peut-être l'intention de revenir, mais ils remporteront leur argent avec eux. Cet argent n'est pas gagné dans le pays; il est gagné aux Etats-Unis, par des gens qui l'envoient à leurs amis en ce pays, pour que ces derniers le déposent à la banque pour eux.

Le ministre de la marine et des pêcheries a dit que le chef de l'opposition est allé à la Nouvelle-Ecosse et a conseillé au peuple de faire le commerce avec les Etats-Unis. Eh bien, je crois que je pourrais nommer d'autres messieurs qui appartiennent à la Nouvelle-Ecosse et qui ont conseillé au peuple de faire le commerce avec les Etats-Unis. Je crois pouvoir me rappeler le temps où l'honorable ministre de la marine et des pêcheries était l'humble partisan du regretté Joseph Howe, où il était toujours prêt à battre des mains pour l'applaudir à chaque parole qu'il prononçait; et lorsque M. Howe a conseillé au peuple de la Nouvelle-Ecosse de faire le commerce avec les Etats-Unis, lorsqu'il a démontré le fait que les Etats-Unis étaient nos clients naturels et que nous ne pourrions jamais dans aucune circonstance faire un

commerce profitable avec le Canada, l'honorable ministre de la marine et des pêcheries restait encore partisan abject. Maintenant qu'il me soit permis de lire un court extrait d'un discours prononcé par feu l'honorable Joseph Howe, dont l'honorable ministre de la marine et des pêcheries était, comme je l'ai dit, l'un des humbles partisans et l'un des admirateurs les plus enthousiastes. L'honorable M. Howe a fait un discours à Halifax, et j'ose dire que l'honorable ministre de la marine et des pêcheries était présent, et j'ose dire qu'il n'a révoqué en doute aucune des assertions en question. M. Howe disait :

Je ne vous retiendrai pas longtemps pour vous faire l'histoire de nos droits sur la farine. Je vous demanderai seulement si la farine n'est pas déjà assez chère à \$12. Mais nous payons volontiers le prix du marché, sachant qu'il est réglé par l'offre et la demande; mais lorsqu'on vient dire à un homme qu'il doit payer un chelin de plus pour manger de la farine canadienne, que pense-t-il de cette proposition? Le commerce de la farine avec les Etats-Unis n'est-il pas un commerce naturel? Un homme part avec une chaloupe de charbon et s'en va aux Etats-Unis. Il lui faut une cargaison de retour et vous lui dites qu'il ne doit pas rapporter de farine des Etats-Unis mais qu'il doit remonter le Saint-Laurent et faire à Québec un voyage qui durera vingt-cinq ou trente jours. Un commerçant ne peut faire que deux ou trois voyages à Québec pendant tout l'été, tandis qu'il peut faire vingt voyages aux Etats-Unis, remettant ainsi plusieurs fois son capital dans le commerce. Cependant vous voulez que l'eau coule en montant et vous voulez envoyer nos pêcheurs dans le haut du Saint-Laurent pour y chercher sa nourriture.

Et le ministre de la marine et des pêcheries d'applaudir à outrance, en entendant ce discours. De plus, parlant des relations commerciales avec les Etats-Unis, M. Howe disait dans le même discours.

Nos voisins peuvent avoir leurs défauts et leurs malheurs, mais ils sont 24,000,000 d'hommes énergiques et actifs séparés de nous par la baie de Fundy seulement, comme s'il n'y avait que la largeur d'une rue entre nous. Où trouverons-nous un marché constant? Aux Etats-Unis. Où sera notre marché pour les meules à aiguiser? Aux Etats-Unis. Où sera notre marché pour le poisson, pour le plâtre, et pour les pommes de terre? Voici cinq articles importants, pour la vente desquels nous trouvons notre marché aux Etats-Unis, et cependant ces hommes ont fait tout ce qu'ils ont pu pour ennuyer et pour irriter le peuple américain. Il est vrai que le gouvernement américain a refusé de renouveler le traité de réciprocité, mais pourquoi l'a-t-il refusé? C'est parce que le gouvernement canadien a imposé des droits différentiels sur nos canaux, et que nous avons augmenté nos droits d'importation.

Maintenant, M. l'Orateur, c'était là le conseil donné par l'honorable Joseph Howe, et applaudi à outrance, non-seulement par le ministre de la marine et des pêcheries, mais par tous les Néo-Ecossais vraiment dévoués à leur pays. Tous les habitants de la Nouvelle-Ecosse savent que le marché naturel de notre peuple est aux Etats-Unis. Les Américains ont besoin de tout ce que nous avons à vendre, et ils sont prêts à acheter tout ce que nous avons à vendre. Le ministre de la marine et des pêcheries nous a dit que nous exportons aux Etats-Unis plus que nous n'importons de ce pays. Eh bien! s'il est vrai, comme l'a prétendu l'honorable député d'Inverness, que les Américains paient les droits sur tous les produits que nous achetons chez eux, pourquoi n'imposons nous pas un tarif plus élevé et ne faisons-nous pas payer les droits par les Américains? Le simple fait que nous n'avons pas porté le tarif à un taux plus élevé, et que nous n'avons pas fait payer ces droits par les Américains au lieu de les payer nous-mêmes, constitue à mon sens une preuve évidente que les droits sont payés par nous et que le revenu perçu est payé par le peuple du Canada. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, et je remercie les honorables députés de l'attention qu'ils m'ont prêtée.

La résolution n° 1 est lue la seconde fois et approuvée.

La résolution n° 2 est lue la seconde fois.

Sur motion demandant qu'elle soit approuvée.

M. BLAKE: Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de retenir la Chambre un seul instant, après la discussion qui a eu lieu en comité; mais je crois qu'il est à propos d'enre-

gistrer mes opinions relativement à la faïence et à la poterie. En conséquence, je propose en amendement à la motion que tous les mots après " que " soient retranchés et que les suivants soient insérés à leur place.

Que le droit de 30 pour 100 sur la poterie commune, tenant compte de la casse et du droit considérable payé sur les colis, est égal à une imposition d'environ 35 pour 100, et augmente le coût d'importation de cet article utile à près de 90 pour 100 au-dessus du coût au lieu de fabrication; que le droit sur la porcelaine est de 25 pour 100, ce qui met le coût d'importation de cet article de luxe à environ 45 pour 100 seulement au-dessus du coût au lieu de fabrication, ou environ la moitié du coût d'importation de la poterie.

Que le droit de 30 pour 100 sur la poterie commune est oppressif et inégal, et que la résolution soit renvoyée de nouveau en comité des voies et moyens, avec pouvoir de réduire le droit proposé de manière à ce qu'il ne pèse pas sur l'acheteur de poterie commune plus lourdement que ne pèse sur l'acheteur de porcelaine le droit sur la porcelaine.

L'amendement est rejeté sur la division suivante.

POUR :
Messieurs

Blake,
Burpee (Sunbury),
Cartwright,
Casey,
Davies,
Fisher,

Gillmor,
King,
Kirk,
Landerkin,
Mills,
Mulock,

Paterson (Brant),
Trow,
Watson,
Weldon,
Wilson.—17.

CONTRE :
Messieurs

Bain (Soulanges),
Baker (Missisquoi),
Baker (Victoria),
Bell,

Dodd,
Farrow,
Guillet,
Hesson

Moffat,
O'Brien,
Orton,
Paint,

Bergeron,
Blondeau,
Bourbeau,
Bowell,
Cameron (Inverness),
Carling,
Chapleau,
Daly,
Desjardins,

Hickey,
Kaulbach,
Kinney,
Kranz,
Langevin,
Macdonald (Sir John),
McDonald (Cape Breton),
McDongald,
McLelan,

Reid,
Small,
Stairs,
Taylor,
Temple,
Tilley,
White (Renfrew),
Wigle,
Williams.—39.

La deuxième résolution est approuvée:

Les résolutions 3 et 4 sont lues séparément pour la deuxième fois et approuvées.

Sir LEONARD TILLEY: Je propose que les résolutions qui précèdent, au sujet des droits de douanes, prennent effet le et après le 12 mars courant.

M. BLAKE: Alors ce n'est pas l'intention de l'honorable monsieur de retenir les droits qu'il a prélevés depuis le premier de janvier sur les cotons teints et imprimés, car si c'était son intention, il lui faudrait donner un effet rétroactif à l'imposition de ce droit, en autant qu'il s'agit de ce genre de marchandises.

Sir LEONARD TILLEY: Il y a là quelque chose de vrai. Il y en a eu fort peu d'importé, et peut-être, dans les circonstances, vaudrait-il mieux de faire les remises.

La motion est adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La proposition est adoptée, et (à une heure a.m.) la Chambre s'ajourne.

INDEX.

ABBOTT, l'honorable M. J. C. (Argenteuil.)

Bill (N° 30) pour étendre à la Confédération du Canada les pouvoirs de la corporation appelée "*De Nederlandsch-Americanse Land Maatschappij* (The Netherlands American Land Company), 90, 186, 708.

Bill (N° 32) pour confirmer la location du chemin de fer Ontario et Québec, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien et pour autres fins, 90, 186.

Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 312.

Déclaration au sujet d'un vote sur l'emprunt de la compagnie du Pacifique, 484.

Votation en Chambre, 876.

ALLEN, N.-B. (Grey-Ouest.)

Bill (N° 45) à l'effet de constituer la compagnie du Bassin de radoub, de construction de navires et de navigation d'Owen-Sound, 141, 186.

Bill (N° 70) pour étendre la juridiction de la cour Maritime d'Ontario, 174, 491.

Pétition demandant des amendements à l'acte des pêcheries, 320, 323.

Inspection des navires, 648.

Edifices publics à Owen-Sound, Ont., 856.

Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1365.

SUBSIDES : en comité des—Distribution des documents parlementaires aux instituts d'artisans, etc., 1071; association britannique du progrès des sciences, 1393.

ALLISON, M. W. H. (Hants.)

Arbitrage de la section " B " ; en comité des subsides, 1748.

ALLISON, M. D. W. (Lennox.)

Percepteur de la douane à Napanee; demande de document, 223.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Dragage de la rivière Napanee, 1303.

AMYOT, M. G. (Bellechasse.)

Requêtes d'Eugène Gosselin, de Louis Chabot et de Charles Chabot, aux arbitres fédéraux; demande de documents, 30.

Bill (N° 18) pour donner l'existence légale à la corporation des pilotes qui font le service entre Montréal et Québec, 72, 95, 141.

Rajustement ou augmentation des subsides aux provinces, 165.

Ecole de marine de Québec; demande de documents, 214.

Déclaration au sujet du vote sur la question de l'emprunt de la compagnie du Pacifique, 484.

AMYOT, M. G.—Suite.

Commission, serment et instructions du gouverneur général, 556.

Actes 13 et 14 Vic., chap. 123, et 16 Vic., chap. 258, concernant les pilotes de Québec; interpellation, 697.

Distribution des statuts du Canada; interpellation, 849.

Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des liqueurs de 1883,—998.

Premier rapport du comité de la bibliothèque, 1026.

Acte des licences fédérales; interpellation, 1028.

Bill (N° 116) modifiant l'acte concernant les certificats de capitaines et seconds, 1124.

Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1172.

Terrains du gouvernement dans le comté de Richelieu; interpellation, 1179; demande de documents, 1197.

Expropriations à Beaumont, pour l'embranchement de Saint-Charles; demande de documents, 1276.

Cinquième rapport du comité spécial des *Débats*, 1353.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1584, 1587; bill (N° 147) y relatif, 1723.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Salle d'exercices militaires de Québec, 1269; école de navigation à Québec, 1557.

ARMSTRONG, M. J. (Middlesex-Sud.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 398.

Discours sur le budget et le tarif, 735.

Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le tarif, 836.

AUGER, M. M. (Shefford.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 458.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1647.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1695, 1698, 1639.

BAIN, M. J. (Wentworth-Nord.)

Terres et fonds de bois sur l'île Hunter; interpellation.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Quarantaine des animaux à Halifax, 1076; édifices publics de Galt, 1273; les *Débats*, 1423; immigration, 1491, 1493, 1494, 1500, 1501, 1502, 1504, 1506.

BAKER, M. E. C. (Victoria, C.B.)

Comité spécial sur la navigation de la baie d'Hudson, 223.

Station navale à Esquimalt; interpellation, 305.

BAKER, M. E. C.—*Suite.*

- Fortifications et milice de la Colombie-Britannique; interpellation, 305.
 Police à cheval pour la Colombie-Britannique; interpellation, 358.
 Bâtiments pour les immigrants à Victoria, C.B.; interpellation, 358.
 Devoirs et salaires de l'agent d'immigration et de l'officier de quarantaine dans l'île de Vancouver; interpellation, 359.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 527.
 Bassin de radoub d'Esquimalt, C.B.; demande de documents, 548.
 Le steamer *Sir James Douglas*; demande de documents, 548.
 Employés du service civil dans la Colombie-Britannique; demande de documents, 548.
 Station navale d'Esquimalt; demande de documents, 549.
 Service de la malle entre Port-Townsend, territoire de Washington, et Victoria, C. B.; demande de documents, 644.
 Maître de poste pour la ville de Victoria, C. B.; demande de documents, 644.
 Certificats de capitaines et seconds de navires; demande de documents, 645.
 Nomination d'un agent d'immigration et d'un officier de quarantaine sur l'île Vancouver; interpellation, 784.
 Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Orangiste, 987.
 Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1038, 1039, 1363, 1366.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1099, 1100, 1105; (bill N° 126) y relatif, 1247, 1248.
 Le steamer *Sir James Douglas*; demande de documents, 1277.
 Salaires judiciaires; interpellation, 1472.
 Bill (N° 130) amendant les actes du service civil, 1477.
 Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1694, 1696, 1697.
 Examens du service civil, 1751.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES :—
 Quarantaine de Victoria; 1076; exposition fédérale, 1163; statistique mortuaire, 1164; école d'artillerie, à la C. B., 1237; service du téléphone, 1274; steamers du gouvernement, 1305; examens des capitaines et seconds, 1307; sifflet de brume à la Pointe de l'Est, C. B., 1312; pêcheries, 1314; observations météorologiques, 1335; inspection des bateaux à vapeur, 1336; sauvages de la C. B., 1347, 1349; transport des malles entre Victoria et San-Francisco, 1379; accise, 1399; gaz, poids et mesures, 1399, 1400; lignes télégraphiques de la Colombie-Britannique, 1400; agent du département des travaux publics à la Colombie-Britannique, 1400, 1401; maître de poste à Victoria, C. B., 1402; rapport du comité sur les

BAKER, M. E. C.—*Suite.*

explorations géologiques, 1541; impression en langues sauvages de certains vocabulaires manuscrits, 1706.

BARNARD, M. F. J. (Yale.)

Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1366.

BEATY, M., jun. (Toronto-Ouest.)

Délai pour la réception des pétitions relatives aux bills privés, 43.

Bill (N° 14) pour fusionner la Chambre de Commerce et la Halle aux blés de Toronto, 46, 95, 537.

Présentation des bills privés, 174.

Bill (N° 79) pour la répartition équitable des biens des insolubles, 213.

Bill (N° 81) pour amender de nouveau l'acte à l'effet de donner l'existence légale à la compagnie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes-Rocheuses, et pour changer le nom de la compagnie en celui de "La compagnie du chemin de fer de Battleford et de la Rivière-à-la-Paix, 247, 537.

Bill (N° 88) concernant la compagnie de prêt sur biens-fonds du Canada, à responsabilité limitée, 305, 537, 1100.

Bill (N° 92) constituant la banque des Négociants du Canada, 324, 537, 708.

Bill (N° 82) pour légaliser une convention entre le village de Parkdale et le Grand Tronc, 538.

Bill (N° 6) punissant la séduction, etc., 711.

Bill N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 921.

Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Orangiste, 985.

Résolutions de M. Foster prohibant le trafic des liqueurs onivantes, 1185.

Délai pour la réception des bills et des rapports sur bills privés, 1319, 1442, 1443.

Pétition de la compagnie d'assurance sur la vie de London, 1371.

Bill (N° 139) concernant la compagnie d'assurance sur la vie de London, 1471, 1555, 1608, 1609.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, 1675, 1691, 1692.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Bureaux des examinateurs du service civil, 1052; salle d'exercices militaires pour Toronto, 1235.

BÉCHARD, M. F. (Iberville.)

Bill (N° 113) à l'effet d'amender l'acte 38 Vict., chap. 88, concernant la propriété littéraire et artistique, 697.

Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1173.

Destitution de J. E. Gaboury, maître de poste de Saint-Césaire; demande de documents, 1276.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1654.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des liqueurs de 1883, 1694.

BELL, M. J. W. (Addington.)

Bill (N° 80) à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, 247, 537, 862, 1249.

BELLEAU, M. J. (Lévis.)

Adresse en réponse au discours du trône, 7.
Réclamations de MM. Eustache Dorion et Moïse Leduc, du village de Lauzon, P.Q., demande de documents, 95.
Canal Rideau et colonisation; demande de documents, 1276.
Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1671; bill (N° 147) y relatif, 1725.

BERGERON, M. J. G. H. (Beauharnois.)

Bill (N° 12) pour amender l'acte relatif aux contrats entraînant la dépense de deniers publics, 314.
Question de privilège relative à un article de l'*Étendard*, de Montréal, 499.

BERGIN, M. D. (Stormont et Cornwall.)

Bill (N° 44) à l'effet d'autoriser le transport du chemin de fer Welland à la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc et pour autres fins, 95, 916, 943.
Bill (N° 67) pour amender de nouveau l'acte constituant la compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, 174, 290, 641.
Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 311, 710, 711.
Inspection des bateaux à vapeur, 814.
Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 872.
Le cas de Daniel McCourt, 942.
Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1174.
Bill (N° 114) concernant la falsification des aliments et drogues, 1327.
Cinquième rapport du comité spécial des *Débats*, 1353.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Examineurs du service civil; santé publique, 1078, 1079, 1080; solde de l'état-major de district, 1081; canal cornwall, 1120.

BERNIE, M. M. E. (Saint-Hyacinthe.)

Bureau de poste à Saint-Hyacinthe; interpellation, 1028.
Entrepreneurs de la salle d'exercices militaires à Montréal; interpellation, 1028.
Salle d'exercices militaires à Montréal; demande de documents, 1277.

BILLY, M. L. A., (Rimouski.)

L'affaire Skiffington, 662.
Réclamation de M. George Lavoie; interpellation, 849.
Réclamation de M. Joseph Danjou; interpellation, 850.
Contrat d'exploration n° 10 de L. J. E. Garon; demande de documents, 1277.

BLAKE, l'honorable M. E., (Durham-Ouest.)

Arrangements conclus avec la compagnie du Pacifique; interpellation, 3.
Adresse en réponse au discours du trône, 9.
Comité spécial chargé de préparer les listes des comités permanents, 30.
Changements ministériels, 31.
Comité de la bibliothèque, 33.
Bill concernant le cens électoral, 34.
Pétitions relatives aux bills privés, 43.
Désaveu des lois provinciales, 45.
Etat détaillé du fonds de retraite; demande de documents, 46.
Réglementation de la vente des liqueurs enivrantes; demande de copies de jugement, etc., 46.
Comité spécial des *Débats*, 46.
Immigration au Canada, etc.; interpellation, 47.
Vente de la ferme n° 20, sur le Creek-au-Poisson, T. N. O., 51.
Rapport du haut commissaire sur l'immigration, 52.
Etat du nombre de personnes entrées et sorties du Manitoba par les chemins de fer, 52, 53, 54.
Coupe du bois sur la réserve des sauvages de Fort-William; demande de documents, 54, 55, 56.
Tracés du chemin de fer du Pacifique et de ses embranchements, terres réservées, etc.; demande de document, 57.
Remises faites à des fournisseurs de la compagnie du Pacifique; demande de documents, 57.
Mouture en entrepôt; demande de documents, 57.
Haut commissaire canadien à Londres; demande de documents, 57, 58, 59, 60, 152.
Négociation de traités de commerce; demande de documents, 61.
Traitements des juges, 63.
Accusations contre le juge Hughes, 64.
Situation, perspectives, affaires, etc., etc., de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; demande de documents, 71.
Bill (n° 22) pourvoyant à l'introduction chez les bourgeois sauvages d'un système de gouvernement autonome, 72.
Résolutions relatives à l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 72.
Résolution autorisant des avances aux écoles publiques du Manitoba, 73, 74.
Résolution relative au traitement du juge de la cour de comté de Caribou, C. B., 74, 75.
Montants payés à l'honorable John O'Connor; demande de documents, 75.
Importation du charbon de la Nouvelle-Ecosse aux Etats-Unis; demande de documents, 75.
Primes d'encouragement à l'industrie du fer; demande de documents, 76.
Saisies faites aux ports d'entrée; demande de documents, 76.
Terrains houillers au Nord-Ouest; demande de documents, 76.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

- Arrangements conclus avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; interpellation, 77.
- Comptes d'Ontario et Québec ; interpellation, 77.
- Distribution du dernier volume du recensement ; interpellation, 77.
- Garantie du chemin de fer canadien du Pacifique ; interpellation, 77, 78.
- Obligations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, envers le gouvernement ; interpellation, 77.
- Subvention postale du chemin de fer canadien du Pacifique ; interpellation, 77, 84.
- Dépôt des effets de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; interpellation, 78.
- Permis pour la vente des liqueurs au Nord-Ouest ; demande de documents, 78.
- Questions de déshérence ; demande de documents, 79.
- Comité spécial sur les industries agricoles, 79.
- Vente des terres comprises dans la zone du chemin de fer canadien du Pacifique, 83.
- Négociations entre le Canada et la Colombie-Britannique, etc ; demande de documents, 84.
- Comptes du Canada avec Ontario et Québec, demande de documents, 84.
- Tarif des prix sur le chemin de fer du Pacifique canadien ; interpellation, 85.
- Projet de loi concernant les manufactures ; demande de documents, 88.
- Droits sur les tarifs du fret ; demande de documents, 88.
- Dépenses pour les documents de la session ; demande de documents, 89.
- Dépenses de chauffage des édifices publics ; demande de documents, 89.
- Suspension de certaines restrictions de l'acte du revenu de l'intérieur ; interpellation, 91.
- Certificats aux officiers de vaisseaux côtiers et de l'intérieur ; interpellation, 92.
- Iles des sauvages dans le lac Ontario, 93.
- Subventions aux chemins de fer ; demande de documents, 95.
- Subventions à la province du Manitoba, extension de ses limites, réserves scolaires, chemins de fer, etc ; demande de documents, 95.
- Volontaires de 1837-38,—96.
- Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 121, 442, 484, 485, 486, 499.
- Renvoi au comité des bills privés du projet de loi concernant les pilotes, 142.
- Publication dans les journaux des rapports du département, 151.
- Ecole de marine à Québec, 216.
- Navigation de la baie d'Hudson, 222, 223.
- Coût des travaux du Pacifique, exécutés par la compagnie elle-même et la compagnie de construction, copie

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

- des contrats, noms des entrepreneurs, etc. ; montants payables et payés à la compagnie de construction, etc. ; demandes de documents, 234, 235, 236, 237, 238.
- Achat par la compagnie du Pacifique de l'embranchement de Saint-Lin, du stock de la compagnie des terres du Nord-Ouest, de la charte du chemin de fer l'Atlantique et du Nord-Ouest, et état du paiement fait par la compagnie au sujet des garanties ou des propriétés du chemin de fer du Sud-Est ; demande de documents, 239.
- Emission de trente millions de stock, par la compagnie du Pacifique ; demande de documents, 240, 243.
- Correction des épreuves de la première édition anglaise des *Débats*, 278.
- Nomination d'officiers de douane à Windsor ; interpellation, 279.
- Bill (N° 3) amendant la loi de la preuve dans les causes criminelles, 299, 713, 714.
- Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 310, 710.
- Protestation contre la perte de temps, 401.
- Question de privilège soulevée par M. Ouimet à propos d'un article du *Mail* de Toronto, 437.
- Coût du Pacifique entre le sommet des montagnes Rocheuses et Kamloops ; sur les divisions du lac Supérieur et Nipissingue etc ; navigation des steamers de la compagnie du Pacifique sur les grands lacs ; interpellations, 488.
- Pratique parlementaire sur la question de la votation en Chambre, 488, 489.
- Rapport incomplet déposé sur le bureau concernant le haut commissaire, 489.
- Bills concernant le cens électoral et les fabriques, etc ; interpellation, 500.
- Résignation du ministre du revenu de l'intérieur ; interpellations, 539, 559.
- Emploi des immigrants, 545.
- Règlements concernant les mines, 546.
- Travaux des mines et métallurgie, 549.
- Destitution de Daniel McCourt, éclusier sur le canal Cornwall ; demande de documents, 550.
- La compagnie du Pacifique et le chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa ; demande de documents, 550.
- Le lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest, 552.
- Mémoire des habitants de Neebing au sujet d'un boni à la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's Landing et Kaministiquia, 558.
- Bill (N° 105) concernant les banques agricoles, 558.
- Bill (N° 106) concernant les fabriques, 558.
- Bill (N° 101) concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 559, 560, 569, 570, 571, 603, 604, 605.
- Explication personnelle, 563, 564.
- Bill (N° 23) accordant un gouvernement autonome aux sauvages, 574, 576, 577.
- Question de privilège soulevée au sujet du ministre des chemins de fer occupant aussi le poste de haut commissaire à Londres, 577, 597.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

- Coût de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien,—(1^o) entre Winnipeg et un point situé 45 milles à l'est de la Saskatchewan; (2^o) entre tel point et Calgary; (3^o) entre Calgary et le sommet des montagnes Rocheuses; et (4^o) entre Callander et un point situé 40 milles à l'ouest de Callander; interpellation, 642.
- Accusations contre M. Cox, maître de poste de Wheatley, comté d'Essex, 643.
- Règlements relatifs aux mandats d'articles d'argent; demande de documents, 653.
- Bureau de poste et compagnie de lotterie de Saint-Etienne, N.-B., 653, 654.
- Réclamations de John Robertson pour terrains au Manitoba; demande de documents, 654, 655.
- Etat des subventions aux chemins de fer, 656.
- Bill (N^o 111) relatif à l'acte de l'indépendance du parlement, 664, 665, 1534.
- Résolutions modifiant le tarif, 695, 696.
- Comité chargé du bill (N^o 12) concernant les contrats publics, 696, 697.
- Rapport incomplet au sujet de la réclamation de M. Dusan, de Halifax, pour remise de droits, 714.
- Omission du nom de M. Hesson sur la liste de division sur le bill N^o 6, 754.
- Rapport du ministre de l'agriculture; interpellation, 754.
- Explications personnelles au sujet d'un article de journal, intitulé: "Est-ce une crise?" 783.
- Résolution de M. Orton concernant les banques agricoles, 811.
- Enquêtes sur les naufrages, 812.
- Le second volume du recensement, 815.
- Le haut commissaire et l'immigration; demande de documents, 851.
- Traité entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne; demande de documents, 852.
- Bureau de poste à Napanee, 858.
- Filature de coton de Sainte-Croix, N.-B., 860.
- Bill (N^o 12) concernant les contrats publics, 871, 872.
- Votation en Chambre, 874, 875, 876.
- Motion de M. Houde concernant l'acte relatif à la vente des liqueurs de 1883, 876, 877, 878.
- Bill (N^o 32) concernant le louage du chemin de fer d'Ontario et Québec à la compagnie du Pacifique, 913, 914, 916.
- Résolution de sir Charles Tupper concernant le chemin de fer de Prolongement-Est, 939.
- Deuxième rapport du comité des *Débats*, 940, 941.
- Fête Saint-Patrice et ajournement, 942.
- Bill (N^o 84) concernant la corporation épiscopale catholique romaine de Pontiac, 946.
- Bill (N^o 95) concernant le diocèse catholique romain d'Ottawa, 947.
- Bill (N^o 21) concernant la compagnie du Grand-Tronc, 948, 952, 953, 1606, 1607, 1608.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

- Bill (N^o 93) pour incorporer l'association Orangiste-962.
- Affaires de la Chambre, 1087.
- Résolutions de sir Charles Tupper concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1096.
- Le ministre des chemins de fer et la charge de haut-commissaire à Londres, 1109.
- Promesses de nomination faites à John A. Wilkinson; interpellation, 1121.
- Paiements à la compagnie du Pacifique au sujet de sa dette flottante interpellation, 1121.
- Compte de la subvention du chemin du Pacifique; interpellation, 1121.
- Billets de la Banque d'Echange; interpellation, 1122.
- Paiements faits à J. A. Wilkinson au sujet du recensement; interpellation, 1122.
- Paiements ou avances à la compagnie du Pacifique non compris dans les états déjà soumis; demande de documents, 1122.
- Amendements à l'acte d'inspection générale, 1123.
- Amendements aux actes concernant l'inspection du gaz, 1123.
- Bill (N^o 119) concernant la vente de la houille, 1125.
- Bill (N^o 124) concernant les fortifications et constructions militaires, 1129.
- Bill (N^o 87) amendement à l'acte des Sauvages de 1880, 1130.
- La question de l'immigration, 1146.
- Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1173, 1175.
- Vois de lettres, par le maître de poste de Parry-Sound et un facteur sauvage; interpellation, 1179.
- Question contestée de M. Temple en rapport avec la subvention d'un chemin de fer, 1180.
- Rapports partiels fournis par les ministres, 1198.
- Bill (N^o 108) concernant l'inspection du gaz et des gazomètres, 1200, 1201.
- Bill (N^o 125) ratifiant une convention entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Ecosse, 1202.
- Bill (N^o 117) relatif aux enquêtes sur les naufrages, 1202, 1203, 1374.
- Bibliothèque du parlement; transfert des livres de droit, 1240, 1242.
- Affaires du gouvernement; interpellations, 1243, 1471.
- Bill (N^o 126) concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1248.
- Bill concernant les fabriques; interpellation, 1321.
- Bill (N^o 120) amendement à l'acte des poids et mesures de 1879,—1321, 1322, 1323.
- Résolution concernant les analystes publics, 1323, 1324.
- Bill (N^o 114) pour empêcher la falsification des substances alimentaires et des drogues, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1330, 1331, 1332, 1333, 1334, 1374.
- Cinquième rapport du comité spécial des *Débats*, 1353.
- Rumeurs concernant les arrangements faits avec la compagnie du Pacifique; interpellation, 1354.

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

Bill (N° 131) concernant la compagnie du chemin de fer et des vapeurs de Winnipeg et de la Baie d'Hudson, 1362.

Mort du prince Leopold, 1373.

Délai pour la réception des bills privés, 1442.

Bill (N° 129) concernant les marins malades et dans la détresse, 1443.

Bill (N° 130) modifiant les actes du service civil, 1444, 1474, 1475, 1476, 1477, 1478, 1479, 1480, 1510.

Bill (N° 87) amendant l'acte relatif aux Sauvages, de 1880,—1483, 1484, 1485.

Ajournement de Pâques, 1509.

Certificat à James Chesunt, comme capitaine de navires; interpellation, 1532.

Bill (N° 124) concernant les travaux publics du Canada, 1534, 1683.

Résolution de sir John A. Macdonald modifiant l'acte des licences, de 1883;—1558.

Résolution relative au traitement d'un autre juge puisné au Manitoba, 1569.

Résolutions de sir Charles Tupper subventionnant certains chemins de fer, 1577, 1578, 1579, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1588, 1589, 1590, 1591, 1592, 1595, 1596, 1597, 1599, 1600, 1601, 1602, 1603, 1604; discussion générale, 1610, 1611, 1612, 1613 à 1625, 1649, 1650, 1663.

Question de privilège au sujet d'une attaque dirigée contre lui dans un journal, 1605.

Bill (N° 133) concernant la compagnie d'assurance sur la vie, de London, 1608, 1609.

Son discours sur les sociétés secrètes, 1639, 1640.

Amendement du Sénat au bill (N° 57) concernant le chemin de fer du Nord, 1642, 1643.

Résolution de sir Leonard Tilley concernant le rajustement des subsides aux provinces, 1680, 1681, 1682.

Résolution de sir Leonard Tilley concernant le rachat d'emprunts, 1686, 1687.

Résolution de sir John A. Macdonald concernant une concession de terres à la compagnie du chemin de fer du Manitoba à la Baie d'Hudson, 1687.

TARIF: Jeannettes et coutils, 741, 782; cotons de 42 pouces de largeur et plus, 741; faïence et poterie, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747; poudres saponifères, 775; acier, 775, 776, 777, 778; sucres, 780; mélasses, 781; zinc, 782.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :

Banques d'épargne, 882, 884; bureau du secrétaire du gouverneur général, 886; ministère de la justice, 887; ministère de la milice, 888, 889, 890, 891, 892; haut-commissariat, 1050; administration de la justice, en général, 1057, 1058, 1059, 1060; impressions, 1071; rapport du comité sur le commerce interprovincial, 1073; le Pacifique, de Prince Arthur's Landing à la rivière Rouge, 1113; à la Colombie-Britannique, subventions, 1115; Intercolonial, Prolongement-Est, améliorations à Saint-Jean, N.-B., embranchement de Saint-Charles et divers, 1115,

BLAKE, l'honorable M. E. - *Suite.*

1116, 1427, 1428; canaux, en général, 1117; archives, 1157, 1158; recensement, 1160, 1161; exposition fédérale, 1163; statistique agricole, industrielle, etc., 1164, 1165; chemin de fer Intercolonial, 133; police à cheval du Nord-Ouest, 1373; agence de M. Fabre, à Paris, 1386, 1389, 1390; association britannique du progrès des sciences, 1391, 1392, 1393; réclamations des marchands de l'Île du Prince-Edouard, pour droits payés aux États-Unis, sur le poisson et l'huile de poisson, en 1871, 1393, 1396, 1397, 1543, 1544, 1545; Conseil privé, services spéciaux de M. Burpee, 1416; traitement de MM. Aldrich et Holt, du ministère de la milice, 1416, 1417; paiement à A. E. Chateauvert, à d'autres commis surnuméraires, etc, du ministère du revenu de l'intérieur, 1417, 1418; paiement à F. A. Dixon, du ministère des chemins de fer et canaux, 1418; appointment de Henry Brooke, de la division des affaires des sauvages, 1418; augmentation des salaires de certains officiers du ministère des postes et du Conseil privé, 1418, 1419; frais de voyage du haut-commissaire, 1419; examinateurs du service civil, 1419, 1420; paiement à MM. Lowe, J. F. Dionne et T. McCabe, du ministère de l'agriculture, 1420; pénitencier du Manitoba, 1421; remboursement du dépôt d'un candidat à Vaudrouil, 1421, 1422; l'indemnité du député de Bothwell, 1422; traduction française, 1422; les *Débats*, 1423; réclamations de certains officiers-rapporteurs, 1424; salle d'armes et soin d'armes, 1426; embranchement de la Rivière-du-Loup, 1427; compte de construction pour l'Intercolonial, 1428, réclamation de Alexander Macdonell et Cie, entrepreneurs de la section 5 de l'Intercolonial, 1428, 1429; appointments et dépenses des ingénieurs contrôleurs sur le Pacifique, 1431; usage d'un *flanjer* breveté par Thomas Temple, 1431; services de M. Perley sur le canal Saint-Pierre, 1433; services de M. John Page, en rapport avec le canal Beauharnois, 1434; réclamation de madame C. S. Holden, 1434, 1435; avaries à la cargaison et à la coque de la goëlette *St-Andrews*, 1435; services de P. W. Marchand, en rapport avec le canal Beauharnois, 1436, 1437, 1553; lumière électrique dans les édifices publics à Ottawa, 1441, 1442; édifices des écoles d'infanterie, etc., à Toronto, Saint-Jean, P.Q., et Frédéricton, N.B., 1450; maison, ameublement, etc., du haut commissaire à Londres, 1451, 1452, 1453, 1528; police de rade de Montréal et Québec, 1453; prime des pêcheries, 1454; reconstruction du village sauvage de Kemesquit, C.-B., détruit par le steamer *Rocket* de S. M., 1456; mouline au Nord-Ouest, 1457; gratification à la veuve de Geo. E. McLaughlin, 1457, 1458; impression par le *Courrier de St-Hyacinthe* des tableaux du service civil, 1459, 1460, 1461; deuxième volume des causes jugées d'après l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,—1462; statuts refondus, 1463; frais relatifs à la question des frontières, 1463; expédition à la baie d'Hudson, 1464, 1465; réclama-

BLAKE, l'honorable M. E.—*Suite.*

tion de A. W. P. Allan, économiste de l'asile de Rockwood, 1466; dépenses encourues pour les réponses aux ordres du parlement, 1460; gratification à M. Miall, commissaire des étalons, 1467; mise en vigueur de l'acte des licences, 1467, 1468: terres fédérales, 1469, 1471; immigration, 1491, 1492, 1493, 1494, 1495, 1498, 1499, 1506; subventions postales pour le service des lacs Huron et Supérieur, 1541; subvention pour le service entre le Canada, les Antilles et le Brésil, 1541, 1542; douanes, perception des revenus, 1546; examinateurs du service civil, 1548; comptes d'officiers-rapporteurs, 1548, 1549; réclamation pour dommages causés à la cargaison du *Jennie Graham*, dans le canal Welland, 1550, 1551, 1552; impressions du ministère de l'intérieur, 1556; division du ministère de la marine et des pêcheries, 1558; rapporteur et rapports de la cour suprême, 1565, 1566; indemnité sessionnelle, 1566.

BLONDEAU, M. C. B. (Kamouraska.)

Pêche aux marsouins de la rivière Ouelle; demande de documents, 92.
Emploi de M. Skiffington, sur l'Intercolonial; interpellation, 642; demande de documents, 661.
Vente des bâtiments sur l'Intercolonial entre Hadlow et la Rivière-du-Loup; demande de documents, 664.
Arbitres officiels; demande de documents, 1034.
Explorations dans le comté de Kamouraska; demande de documents, 1276.
Plaintes contre Clovis Caron, garde-pêche; demande de documents, 1276.

BOLDUC, M. J. (Beauce.)

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1694, 1695.

BOSSÉ, M. J. G. (Québec-Centre.)

Bill (N° 69) à l'effet de constituer la compagnie du Pont de chemin de fer de Québec, 174, 290, 1100.
Bill (N° 3) amendant de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles, 298, 714.
Bill (N° 90) concernant la Compagnie du Grand Chemin de fer du Nord, 305, 537, 1041.
Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 306, 1042.
Bill (N° 95) concernant le diocèse catholique romain d'Ottawa, 947.
Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des liqueurs de 1883,—1004.
Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1653.
Pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent à Québec; interpellation, 1734.

BOURASSA, M. F. (Saint-Jean, P. Q.)

Travaux devant faciliter l'accès à l'Île aux Noix; interpellation, 1028.

BOURBEAU, M. D. O. (Drummond et Arthabaska.)

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1696.

BOWELL, l'honorable M. M. (Hastings-Nord.)

Dépose sur le bureau les Tableaux du commerce et de la navigation pour l'exercice expiré le 30 juin 1883, 29.
Etat des articles importés et exportés, et soumis à des droits ou admis en franchise, pendant le semestre finissant le 31 décembre 1883, 30.
Propose la nomination du comité spécial des *Débats*, 30.
Remise de droits sur articles fabriqués pour l'importation, 42.
Nomination de trois autres membres du comité spécial des *Débats*, 46.
Remises faites à des fournisseurs de la compagnie du Pacifique, 57.
Mouture en entrepôt, 57.
Explication au sujet de la mouture en entrepôt, 61.
Droits sur les tarifs de fret, 88, 89.
Traduction des *Débats*, 92.
Percepteur de la douane à Napanee, 223.
Nomination d'officiers de douane à Windsor, 279.
Le port de Mulgrave, 305.
Appointements des estimateurs, 305.
Officiers de douane dans le comté d'Inverness, N.-B. 497.
Nomination de D. Brassard et J. Bushell à la douane de Windsor, Ont., 542.
Emploi des immigrants, 544.
Droits imposés sur le foin par les États-Unis, 554.
Droits d'exportation sur les billots de pin et d'épinette, 697.
Nomination d'un agent d'immigration et d'un officier de quarantaine sur l'Île Vancouver, 784.
Machines importées pour la filature de coton de Sainte-Croix, N.-B., 860.
Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 871.
Vote en Chambre, 875.
Bill (N° 123) modifiant l'acte concernant les douanes, 1883, 46 Vic., ch. 12,—942, 1126, 1127, 1128, 1199.
Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1249, 1280, 1281, 1290, 1291.
Message du gouverneur général transmettant le premier budget supplémentaire, 1319.
TARIF: Fibre végétale, capelines, chapeaux en paille d'Italie, non finis, cellulose, moulée et façonnée pour manches de couteaux et fourchettes, non perforés, ni autrement ouvrés, 740; tapis, paillasons et nattes de chanvre, 740, 741; jeannettes et coutils, cotons imprimés et peints, coton de 42 pouces de largeur, et plus, chaîne de coton, faïence et poterie, décorée, imprimée ou spongieuse, etc., 741, 742, 743; caoutchouc, manches vulcanisés pour couteaux et fourchettes, 749; fourchettes de fer, d'acier, étiquettes pour boîtes à conserves de poisson, pour fruits, viande, et épingles fabriquées avec du fil de laiton, ou du métal en général, 750; poudres saponifères, 775; sucres, 780, 781; zinc, 782.

BOWELL, l'honorable M. M.—Suite.**EN COMITÉ DES SUBSIDES :—**

Ministère des douanes, 896, 897; rapport du comité spécial sur l'opération du tarif au point de vue agricole, 1070, 1071.

BRECKEN, M. F. de St. C. (Queen's, I. P. E.)

Bill (N^o 3) pour amender la loi de la preuve dans les causes criminelles, 102.

Résolutions de sir Charles Tupper, concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 354.

Inspecteur de douane pour l'Île du P. E., 496.

Inspection des navires, 652.

Bill (N^o 111) concernant l'indépendance du parlement, 933.

L'Île du Prince-Edouard et la sentence arbitrale dans la question des pêcheries, 1357.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Service entre le Cap Traverse et le Cap Tormentine, 1307; service de sauvetage, 1307, 1308; indemnité pour blessures reçues par diverses personnes, en 1880, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 1430.

BRYSON, M. J. (Pontiac.)

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1590, 1591.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Enlèvement des roches aux Narrows, en amont de Pembroke, Ont., 1303.

BURPEE, M. C., (Sunbury.)

Dépenses du comité des intérêts agricoles de 1882; demande de documents, 142.

Bill (N^o 54) concernant la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et les voies ferrées affermées à cette compagnie, 151, 537, 1100.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 535.

Explorations du creek et du lac du Cygne, comté de Sunbury, N. E.; demande de documents, 644.

Longueur de l'Intercolonial entre la Rivière du-Loup et Moncton, ainsi qu'entre les limites du Nouveau-Brunswick et Truro, le coût de construction, etc.; demande de documents, 664.

Réclamation du gouvernement du Nouveau-Brunswick pour le prolongement est de l'Intercolonial; demande de documents, 784.

BURPEE, l'honorable I. (Saint-Jean, N. B.) (ville et comté.)

Chemin de fer Intercolonial: en comité des subsides, 1337, 1338.

Service à la vapeur entre le Canada et le Brésil; en comité des subsides, 1380.

CAMERON, M. D. M., (Middlesex-Ouest.)

Bill (N^o 18) à l'effet de constituer en corporation la compagnie de Tempérance et d'Assurance Générale sur la vie, du Canada, 89, 186.

M. H. H. Smith au département de la milice à Truro; interpellations, 279, 487.

Pétitions relatives à l'union de l'Église Méthodiste, 358.

CAMERON, M. D. M.—Suite.

Nomination dans l'état major du collège militaire; interpellation, 643.

Batteries "A" "B" et "C," 860.

Emploi de J. A. Wilkinson; interpellation, 1027.

Bill (N^o 139) concernant la compagnie d'assurance sur la vie, de London, 1609.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Solde de l'état-major de district, 1083; fabrication des cartouches, 1084; confection des vêtements militaires, 1086; allocation pour instruction militaire, 1166; bâtiments militaires, 1235; collège militaire royal, 1236; école de cavalerie et d'infanterie, 1238, 1239; édifices publics dans les villes, 1272; armes et accoutrements pour la milice, 1426.

CAMERON, M. Hector (Victoria-Nord.)

Bill (N^o 31) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer du lac Nipissingue et de la Baie James, 90, 186.

Bill (N^o 33) autorisant la compagnie de charbon et de navigation du Nord-Ouest, à construire un chemin de fer à partir de Medicine-Hat, 90, 95, 783.

Bill (N^o 34) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer et de charbon d'Alberta, 90, 186, 783.

Bill (N^o 51) à l'effet d'amender l'acte constituant la compagnie canadienne de Téléphone Bell, 141, 186, 537.

Bill (N^o 64) à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, 154, 290, 537.

Bill (N^o 91) constituant en corporation la compagnie du Pont de la frontière de Niagara, 305, 537, 1292, 1643.

Bill (N^o 93) constituant l'Association Loyale Orangiste de l'Amérique Britannique, 324, 955, 989.

Bill (N^o 6) punissant la séduction et autres offenses de même nature, 709.

Bill (N^o 3) pour amender la loi de la preuve dans les causes criminelles, 753.

Bill (N^o 107) pour amender les actes 40 Vic., chap. 49, et 45 Vic., chap. 24, concernant les sociétés de construction, de prêt et d'épargnes qui opèrent dans Ontario, 849, 876.

Motion de M. Houde concernant l'acte relatif à la vente des liqueurs, de 1883,—877.

Bill (N^o 44) autorisant le transfert du chemin de fer de Welland au Grand-Tronc, 916.

Bill (N^o 111) concernant l'indépendance du parlement, 919.

Fête de la Saint-Patrice; ajournement, 941.

Bill (N^o 21) concernant la compagnie du Grand-Tronc, 947, 948, 949, 952, 954, 1606, 1607.

Navigation de la Trent; en comité des subsides, 1118.

Résolutions de M. Foster prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1186.

Bibliothèque du parlement; transfert des livres de droit, 1241.

CAMERON, M. Hector.—*Suite.*

- Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1249, 1280, 1287, 1290.
 Bill (N° 80) concernant le chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, 1249.
 Requête de la compagnie du chemin de fer et de steamers de Winnipeg et de la Baie d'Hudson, 1278.
 Suspension de la 51e règle affectant la pétition de la compagnie du chemin de fer et des vapeurs de Winnipeg et de la Baie d'Hudson, 1320.
 Bill (N° 131) amendant l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer et des vapeurs de Winnipeg et de la Baie d'Hudson, 1320, 1362, 1472.
 Bill (du Sénat) (N° 122) modifiant les actes 40 Vic., chap. 49, et 45 Vict., chap. 20, concernant les sociétés de construction permanentes dans Ontario, 1363.
 Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1589.
 Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer de 1879,—1674, 1675, 1676, 1677, 1690, 1698.
 Bill (N° 136) amendant l'acte de tempérance, de 1878,—1719, 1720.

CAMERON, M. Hugh (Inverness.)

- Subventions aux chemins de fer, 283.
 Officiers de douane dans le comté d'Inverness, N.-E., demande de documents, 493.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 523.
 Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le tarif, 841.
 Dragage du havre de Chéticamp; interpellation, 1028.
 Traité de réciprocité avec les Etats-Unis, 1265.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1670, 1671.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES :—
 Edifices publics à Arichat, N.-E., 1257; pêcheries, 1317.

CAMERON, M. M. C. (Huron-Ouest.)

- Bill (N° 2) pour amender la loi criminelle et pour étendre les dispositions de l'acte relatif aux offenses contre la personne, 29, 85, 99, 873.
 Bill (N° 3) pour amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles, 29, 100, 102, 103, 104, 105, 290, 296, 712, 714, 750.
 Agent des terres dans la section de Calgary; interpellation, 29.
 Agent des terres d'Assiniboia; interpellation.
 Vente de la ferme N° 20 sur le Creek-au-Poisson, près Calgary; interpellation, 30; demande de documents, 47, 51.
 Bill (N° 5) pour refondre et amender les actes concernant l'élection des membres de la Chambre des communes, 30, 1370.
 Regina, capitale du Nord-Ouest; demande de documents, 39.
 Bill (N° 17) à l'effet d'abroger l'acte concernant la vente des liqueurs enivrantes et la délivrance de licences à cette fin, 61.

CAMERON, M. M. C.—*Suite.*

- Services rendus par les volontaires de 1837; interpellation, 61.
 Fermes d'approvisionnement et d'instruction pour les sauvages du Nord-Ouest; demande de documents, 63.
 Administration des Territoires du Nord-Ouest; demande de documents, 80.
 Réserves de terres et de villes; demande de documents, 81.
 Retrait du marché des terres situées au sud du chemin de fer du Pacifique. Vente de ces terres, réclamations des squatters, etc., 85.
 Bill (N° 12) à l'effet d'amender l'acte relatif à la prévention de la fraude en rapport avec les contrats dont l'exécution entraîne la dépense de deniers publics, 85, 86, 871.
 Nomination de Samuel E. Saint-Onge Chapleau; interpellation, 92; demande de documents, 156.
 Moulins du gouvernement au Nord-Ouest; interpellation, 214; demande de documents, 540.
 Ferme d'approvisionnement sur le Creek Pincher; interpellations, 214, 304; demande de documents, 657, 658.
 Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 312.
 Résolutions de sir Charles Tupper, concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 371.
 Règlements concernant les mines, 547.
 Absence du lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest; demande de documents, 551.
 Le ministre des chemins de fer et le poste de haut-commissaire; question de privilège soulevée par M. Blake, 585.
 Bill (N° 110) concernant la représentation des Territoires du Nord-Ouest dans la Chambre des communes, 637.
 Dragueurs et remorqueurs en usage sur le territoire canadien; interpellation, 641.
 Correspondance entre les gouvernements fédéral et provinciaux au sujet de l'acte des licences de 1883; demande de documents, 658.
 Vente des bestiaux du gouvernement au Nord-Ouest; demande de documents, 658.
 Edifices publics à Fort-McLeod; demande de documents, 659.
 Emplacement de ville à Fort-McLeod; demande de documents, 664.
 Bill (N° 32) concernant le louage du chemin de fer d'Ontario et Québec à la compagnie du Pacifique, 862, 863, 864, 912.
 Votation en Chambre, 874.
 Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 899.
 Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Loyale Orangiste, 956.
 Bill (N° 127) amendant de nouveau la loi criminelle, 1120.
 Les griefs du Nord-Ouest, 1210.

CAMERON, M. M. C.—*Suite.*

EN COMITÉ DES SUBSIDES :

Édifices publics dans les villes, 1272 ; édifices publics à Régina, T. N. O., 1274 ; ports et rivières, à Ontario, 1302, 1304.

CAMPBELL, M. C. J. (Victoria, N. E.)

Brise-lames d'Antigonish ; demande de documents, 96.

CARLING, l'honorable M. J. (London.)

Service des messageries par le gouvernement, 61.

Port des lettres, 61, 95.

Service de la malle à Saint-Gilles, 73.

Transport des malles au Nouveau-Brunswick, 84.

Service des malles sur le chemin de fer du Grand-Tronc, de la Baie Georgienne et du lac Erié, 96.

Transmission des journaux et revues, 231.

Bureau de poste à Lansdowne, comté de Norfolk, 339.

La malle entre Medicine Hat et Fort-McLeod, 539.

Le directeur de poste de Duart, 543, 544, 1120.

Accusations contre M. Cox, maître de poste de Wheatley, comté d'Essex, 643, 644.

Règlements relatifs aux mandats d'articles d'argent, 653.

Bureau de poste et compagnie de lotterie de Saint-Etienne, N. B., 653, 654.

M. R. Venn et la vente de timbres-poste à Windsor, Ontario, 698.

Service du bureau de poste de Montréal, 849.

Mandats-poste entre la France et le Canada, 1028.

Vols de lettres par le maître de poste de Parry-Sound et un facteur sauvage, 1179.

Le maître de poste de Stayner, Ont., 1179.

Bill (N° 130) modifiant les actes du service civil, 1444.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :

Subventions postales, service des paquebots, etc., 1379, 1380 ; service postal, 1401, 1402 ; subventions postales, pour le service sur les lacs Huron et Supérieur, 1541 ; service à vapeur entre Halifax et St-Jean *via* Yarmouth, 1542 ; somme payée au Pacifique Canadien pour le transport des malles, 1547 ; nomination de commis, 1726.

CARON, l'honorable J. P. R. A. (comté de Québec.)

Services rendus par les volontaires de 1837, 61.

Dépose sur le bureau le rapport annuel de l'état de la milice et de la défense du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1883, —105.

Publication dans les journaux de rapports des départements, 151.

M. H. H. Smith et le département de la milice à Toronto, 280, 488.

Fortifications et milice de la Colombie-Britannique, 305.

Plaintes contre le major général Luard, 315, 801, 803, 805.

Tentes de la milice, 539, 1198.

Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 869, 870.

Votation en Chambre, 874.

CARON, l'honorable J. P. R. A.—*Suite.*

Bill (N° 84) concernant la corporation épiscopale catholique romaine de Pontiac, 946.

Bill (N° 124) concernant les fortifications et constructions militaires, 1129, 1130.

Sténographes et traducteurs français des *Débats*, 1174.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Ministre de la milice, 887, 888, 889, 890, 891, 1528 ; bureau des examinateurs du service civil, 1053, 1056 ; pensions pour la milice, 1080, 1081 ; solde de l'état-major de district, 1082, 1083 ; solde des majors de brigade, munitions, cartouches, accoutrements, matériel, 1083, 1084, 1085, 1086, 1087 ; arsenaux, soin des armes, etc., 1165, 1233, 1426, 1700 ; allocation pour instruction militaire, 1165, 1167 ; solde des exercices et autres dépenses se rattachant à l'instruction militaire des volontaires, 1167, 1168 ; associations de carabiniers, musiques de corps, fabrication de cartouches, 1231, 1232, 1700 ; association de tir du Canada, 1232 ; salles d'exercices et champs de tir, 1233, 1700 ; entretien des propriétés cédées par les autorités impériales, 1233, 1529 ; ingénieur militaire, 1234 ; propriétés militaires, entretien et réparations, 1234, 1235 ; collège militaire royal, 1235, 1236 ; batteries "A," "B," et "C," et écoles d'artillerie, 1237 ; cuir pour harnais et bottes, école de cavalerie et d'infanterie, 1238 ; artilleurs canadiens en Angleterre, 1239 ; pièces d'artillerie, 1239 ; traitements de MM. Aldrich et Holt, 1416, 1417 ; uniformes, 1425 ; impressions, reliure des ordres généraux et règlements de la milice, 1426 ; édifices des écoles d'infanterie à Toronto, Saint-Jean, P. Q., et Frédéricton, N. B., 1450 ; réclamations des volontaires du bataillon de Grey, 1530 ; réclamation des héritiers de Enoch Walkely, 1700.

CARTWRIGHT, l'honorable sir Richard (Huron-Sud)

Etat des articles importés, soumis à des droits ou admis en franchise, ainsi que des articles produits en Canada et exportés pendant le semestre expiré le 31 décembre 1881 ; demande de documents, 30.

Etat des recettes et dépenses imputables au fonds consolidé ;—des importations et exportations ;—du montant déposé au crédit du gouvernement ;—du nombre d'immigrants établis dans Ontario, en 1879, 1880, 1881, 1882 et 1883 ; demande de documents, 30.

Etat du compte du gouvernement fédéral avec la Banque d'Echange ; demande de documents, 37.

Emprunt canadien de quatre millions ; demande de documents, 43.

Domages causés au havre de Bayfield ; interpellation, 43.

Vente de la ferme N° 20 sur le Creek-au-Poisson, T. N. O., 50, 51, 52.

Résolution autorisant des avances aux écoles publiques du Manitoba, 73.

CARTWRIGHT, l'honorable sir Richard.—*Suite.*

- Réserves de terres et de villes, 82.
 Mission du ministre des finances en Angleterre, en 1883, 93.
 Les Mille-Iles, 94.
 Etat des recettes et dépenses imputables au fonds consolidé jusqu'au 10 février, en 1883 et 1884,—demande de documents, 151.
 Résolution concernant la Banque d'Echange du Canada, 163.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 186, 325, 485.
 Exposé financier; interpellation, 305.
 Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 306, 307, 309, 711.
 Coût d'impressions et d'annonces depuis 1874,—324.
 Coût d'arpentages à mettre au compte du capital, 324.
 Bill (N° 52) amendant l'acte refondu des chemins de fer de 1879, 491.
 Question de privilège, 523.
 Discours sur le budget, en réponse à sir Leonard Tilley, de 622 à 637.
 Réclamations de John Robertson pour terrains au Manitoba, 655.
 Edifices publics à Fort-McLeod, et fonds de bois, 659, 660.
 Attaques dirigées contre lui, 774.
 Plaintes contre le major général Luard, 805.
 Inspection des bateaux à vapeur, 813.
 Grievs du Nord-Ouest; interpellation, 815.
 Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le tarif, 815.
 Bureaux de poste et de douane à Napanee, 856.
 Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 868, 869, 870.
 Le bibliothécaire; interpellation, 1066.
 Bill (N° 108) concernant l'inspection du gaz et des gazomètres, 1201, 1202.
 Les grievs du Nord-Ouest, 1225.
 Recettes et dépenses; importations et exportations; demande de documents, 1276.
 Budget supplémentaire communiqué à la presse avant d'être déposé sur le bureau de la Chambre, 1319.
 Les dépenses publiques, 1410.
 Délai pour la réception des bills privés, 1443.
 Commerce avec Terrenouve; interpellation, 1445, 1752.
 Bill (N° 130) amendant les actes du service civil, 1476, 1477.
 Résolution de sir Leonard Tilley concernant le rajustement des subsides aux provinces, 1680, 1682.
 Résolution de sir Leonard Tilley concernant le rachat d'emprunts, 1685, 1686, 1687.
 Bill (N° 140) concernant le département de la marine et des pêcheries, 1707.

CARTWRIGHT, l'honorable sir Richard.—*Suite.*

- Bill (N° 144) concernant le territoire disputé entre le Canada et la province d'Ontario, 1733.
 TARIF: acide acétique, 740; tapis, paillassons et nattes de chanvre, 741; faïence et poterie, 747; manches de couteaux et fourchettes en caoutchouc vulcanisé, 749; acier, 775, 776, 777; sucres, melado, sirops, etc., 778, 779; sucres 778.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES:—
 Frais de gestion, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886; bureau du secrétaire du gouverneur général, 886; bureau du Conseil privé, 887; ministère de la justice, pénitenciers, 887; ministère de la milice, 897, 888, 889, 890, 891, 892, 1528; secrétariat d'Etat, 892; ministère de l'intérieur, 892, 893, 894; affaires des sauvages, 895; bureau de l'auditeur général, 896; ministère des finances et conseil de la trésorerie, 896; ministère des douanes, 896, 897; directeur général des postes, 897; ministère de l'agriculture, 897; département des travaux publics, 897, 898; département des chemins de fer et canaux, 898; dépenses contingentes des départements, 898; bureau de la papeterie, 1049; haut-commissariat, 1049, 1050; caisses d'épargne, 1050; bureau des examinateurs du service civil, etc., 1050, 1051, 1052, 1053, 1054, 1419, 1547, 1548; administration de la justice, en général, 1057; pénitenciers de Kingston, 1060, 1061, 1062; de Saint-Vincent de Paul, 1062, 1063; de Dorchester, 1063; de Manitoba, 1064, 1065; de la Colombie-Britannique, 1065, 1066; Sénat, 1066; Chambre des Communes, 1066; bibliothèque, 1066; impressions, papier à imprimer et relieure, documents sessionnels, 1068, 1528; rapport du comité spécial sur l'opération du tarif au point de vue agricole, 1071; achat d'ouvrages sur l'Amérique, 1073; quarantaine; lazaret de Tracadie et santé publique, 1074, 1075, 1077; pensions pour la milice, 1080, 1081; solde de l'état-major de district, 1083; fabrication des cartouches, 1083, 1084; le Pacifique, de Prince-Arthur's Landing à la Rivière-Rouge, 1113; canaux: de Lachine, de Cornwall, 1116, 1117; du Rapide Plat, Murray, 1117, 1118; navigation de la Trent, 1118; archives, 1157; le *Patent Record*, 1158, statistique criminelle, 1159; recensement, 1160, 1162; solde des exercices et autres dépenses se rattachant à l'instruction militaire des volontaires, 1167; associations de carabiniers: association de tir du Canada, 1232; salles d'exercices et champs de tir, 1233; propriétés cédées par le gouvernement impérial, 1233; ingénieur militaire, 1234; propriétés militaires, construction et réparations, 1234, 1235; collège militaire royal, 1235, 1236; école de cavalerie et d'infanterie (le major Smith), 1238, 1239; pièces d'artillerie, 1239; édifices publics à la Nouvelle-Ecosse, 1266, 1267; à l'Île du Prince-Edouard, 1267; au Nouveau-Brunswick, 1267;

CARTWRIGHT, l'honorable sir Richard.—*Suite.*

à Québec, 1268, 1269; à Ontario, 1269, 1270, 1271; 1272, 1273, 1274; au Nord-Ouest, 1274; réparations, meubles, chauffage, éclairage, téléphone, etc., des édifices publics à Ottawa, 1274, 1275; ports et rivières, à la Nouvelle-Ecosse, 1295; à Québec, 1300, 1301; à Ontario, 1301, 1302; lignes télégraphiques, 1304; service de sauvotage, 1308; phares et service côtier, 1311, 1312; pêcheries, pisciculture, etc., 1313; observations météorologiques, 1335; inspection des bateaux à vapeur, 1335, 1336; chemin de fer Intercolonial, 1336, 1337, 1338, 1727, 1728; canaux, 1341, 1342; explorations géologiques, 1342; sauvages en général, 1344, 1347, 1348, 1350; police à cheval du Nord-Ouest, 1375, 1376; subventions postales, service des paquebots, etc., 1379, 1380; dépenses dans Kéwatin, 1382; refonte des lois fédérales, 1383; commission des chutes Niagara, 1384; tableau commémoratif de la Confédération, 1390; douanes: appointements et dépenses contingentes aux différents ports, 1397, 1398; accise, 1398; inspection et mesurage du bois, 1399; gaz, poids et mesures, 1399; inspection des aliments, 1400; lignes télégraphiques du Manitoba et de la Colombie-Britannique, 1400; service postal, 1401; Conseil Privé, services spéciaux de M. Burpee, 1416; ministre du revenu de l'intérieur: paiement à A. E. Chateaubert, à des commis surnuméraires, etc., 1416; frais de voyage du haut-commissaire, 1419; paiement de l'indemnité à certains membres, 1422; chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, matériel roulant, 1429; services de M. Perley sur le canal Saint-Pierre, 1433; paiement de certains ouvriers employés sur le canal Welland, 1433; service de John Page en rapport avec le canal Beauharnois, 1443; avaries à la goëlette *St-Andrews*, 1435, 1712; services de F. W. Marchand, en rapport avec le canal Beauharnois, 1436, 1553; dommages causés aux terres par le canal Rideau entre Lower Brewers et Kingston Mills, 1437; portes Kent et Saint-Louis, à Québec, 1437; maison et ameublement du haut commissaire à Londres, 1450, 1451, 1452, 1714; exposition internationale des pêcheries, 1453; impression par le *Courrier de St-Hyacinthe*, des tableaux du service civil, etc., 1459, 1460, 1461, 1462, 1554; expédition à la Baie d'Hudson, 1465, 1705, 1715; dépenses imprévues de 1882-1883,—1468; terres fédérales, 1470, 1471; immigration, 1490, 1491, 1494, 1497, 1499, 1501, 1503, 1504, 1554; compagnies d'assurances, 1511; arpentages, 1511, 1512, 1514; inspecteurs des compagnies de colonisation, 1515; inspecteurs de homesteads, 1516; permis de coupes de bois, 1517, 1523, 1525, 1526; biographie de sir Charles Tupper par C. Thibault, 1527; statistique sanitaire, 1528, 1529; soin des propriétés militaires cédées par le gouvernement impérial, etc., 1529; perception du revenu pour

CARTWRIGHT, l'honorable sir Richard.—*Suite.*

l'Intercolonial, 1538; droits payés aux Etats-Unis, par des marchands de l'Île du Prince-Edouard, sur du poisson et de l'huile de poisson, 1544; douanes, perception des revenus 1545, 1546; postes, somme payée au Pacifique canadien, 1547; impressions du ministère de l'intérieur, 1556; division du ministère de la marine et des pêcheries, 1558; havre de Port-Arthur, 1701, 1714; explorations entre Mattawan et le lac Témiscamingue, 1704; réclamations de MM. MacLean, Roger et Cie, imprimeurs du gouvernement, 1705; réclamations de certains officiers-rapporteurs, 1709; travaux à la rivière de la Poule d'Eau, Man., 1715; achat d'une presse pour le Rvd. Père Lejeune, 1716; traitement des agents d'accise, 1716; services de J. Page, en rapport avec le canal Welland, 1716; officiers du Sénat, 1726; réclamations en rapport avec l'Intercolonial, 1728, 1729; arbitrage de la cation "seB" du Pacifique, 1730, 1731, 1732, 1744.

CASEY, M. G. E. (Elgin-Ouest.)

Section B—chemin de fer canadien du Pacifique; demande de documents, 83.
 Navigation de la Baie d'Hudson, 220.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 508.
 Nomination de E. McCollum, directeur de poste de Duart; demande de documents, 543, 544.
 Le ministre des chemins de fer et le poste de haut commissaire; question de privilège soulevée par M. Blake, 592.
 Discours sur le budget et le tarif, 715.
 Plaintes contre le major général Luard, 802.
 Le premier commis du secrétariat d'Etat; interpellation, 849.
 Canal entre la Thames et le lac Erié; interpellation, 849.
 Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 867, 868.
 Maître de poste à Duart, M. Ephraïm Britton, 1120.
 Havre de Morpeth; interpellation, 1121.
 Approvisionnements pour la police à cheval et les sauvages du Manitoba et du Nord-Ouest, etc.; demande de documents, 1276.
 Commerce de bétail avec l'Angleterre; demande de documents, 1277.
 Suspension ou mise à la retraite de W. F. Witcher; demande de documents, 1277.
 Réclamations des entrepreneurs de la section "B" du Pacifique; demande de documents, 1277.
 Nomination d'Alphonse Audet dans le service civil; demande de documents, 1277.
 La "Grange" et les intérêts agricoles; demande de documents, 1277.
 Nomination d'Ephraïm Britton, maître de poste de Duart; demande de documents, 1277.

CASEY, M. G. E.—*Suite.*

Bill (N° 114) concernant la fabrication des aliments et drogues, 1330, 1331, 1332, 1333.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1697.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Bureau des examinateurs du service civil, 1054, 1055, 1056, 1419 ; inspection des animaux importés (au Nord-Ouest, 1076 ; journal sanitaire du Dr Playter, 1077 ; hôpitaux, services professionnels, 1078 ; santé publique, 1079 ; solde de l'état-major de district, 1083 ; fabrication des cartouches, 1084 ; capotes et bonnets de milice, 1085 ; le Pacifique, de Prince-Arthur's-Landing à la Rivière-Rouge, 1114, 1115 ; statistique criminelle, 1159 ; arsenaux, 1165 ; allocation pour instruction militaire, 1165, 1166, 1167 ; ports et rivières, en Ontario, 1302, 1303 ; sauvetage, 1310 ; police fédérale, 1420 ; pénitencier du Manitoba, 1421 ; arpentages, 1512 ; arbitrage pour la section " B " du Pacifique, 1730, 1731, 1732, 1733.

CASGRAIN, M. P. B. (L'Islet).

Lenteur des procédés, 31, 32.

Bill (N° 12) pour amender l'acte relatif à la prévention la plus efficace de la fraude dont sont susceptibles les contrats dont l'adjudication entraîne la dépense de deniers publics, 43, 312, 314, 664, 696, 697, 866, 869, 870, 871, 872, 873.

Pêche aux marsonins de la Rivière-Ouelle, 92.

Nomination de M. J. A. Mousseau au poste de juge, 147.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 199.

Gare à la station du chemin d'Elgin, comté de L'Islet : interpellation, 213.

Emploi à Paris de l'honorable M. Hector Fabre ; interpellation, 359.

Quai à l'Isle-aux-Grues ; demande de documents, 550.

Quai à Saint-Jean-Port-Joli ; demande de documents, 551.

Commission, serment et instructions du gouverneur général ; demande de documents, 555.

Commission, serment et instructions des lieutenants-gouverneurs ; demande de documents, 556.

Quai à l'Isle-aux-Grues, interpellation, 783.

Question d'ordre relative aux bills privés, 864.

Votation en Chambre, 874.

Les arbitres officiels, 1036.

CATUDAL, M. M. (Napierville).

Droits imposés sur le foin par les Etats-Unis, 555.

CHAPLEAU, l'honorable M. J. A. (Terrebonne.)

Comité spécial des industries agricoles, 80.

École de marine de Québec, 217.

CHAPLEAU, l'honorable M. J. A.—*Suite.*

Bill (N° 3) amendant la loi de la preuve dans les causes criminelles, 300, 750, 753.

Document relatif au transport des malles dans le comté de Prince-Edouard, 489.

Préparation et présentation des documents demandés par la Chambre, 490.

Le ministre des chemins de fer et le poste de haut-commissaire ; question de privilège soulevé par M. Blake, 590.

Acte du service civil, 697.

Acte Scott dans le comté de Cumberland, N. E., 783.

Plaintes contre le major général Luard, 804, 805.

Distribution des statuts du Canada, 849.

Le premier commis du secrétariat d'Etat, 849.

Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 871, 872.

Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 929.

Bill (N° 95) concernant le diocèse catholique romain d'Ottawa, 947.

Bill (N° 130) pour amender les actes de 1882 et 1883, concernant le service civil, 1242, 1444, 1473, 1474, 1475, 1476, 1477, 1478, 1479, 1480, 1510, 1751.

Résolution amendant les actes du service civil, 1293.

Cinquième rapport du comité spécial des *Débats*, 1353, 1354.

Résolution concernant les traitements des sous-inspecteurs des ports et autres, 1444, 1445.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1625, 1647.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Bureau des examinateurs du service civil, etc., 1050, 1052, 1053, 1054, 1055, 1056, 1419, 1420 ; distribution des statuts, 1067, 1063 ; imprimerie nationale, 1068 ; agence de M. Fabre, à Paris, 1385, 1386, 1387, 1390 ; réclamations de certains officiers-rapporteurs, 1424, 1425, 1709.

CHARLTON, M. J., (Norfolk-Nord.)

Bill (N° 6) à l'effet de pourvoir à la punition de la séduction et des crimes de même nature, 30, 152, 305, 310, 311, 312, 708, 709, 710, 711, 864, 865, 866.

Baux de terres à pâturages ; demande de documents, 78.

Homesteads et préemptions, etc., en 1883 ; demande de documents, 84.

Arpentage des terres au Nord-Ouest, en 1883 ; demande de documents, 84.

Vente de terres publiques, en 1883 ; demande de documents, 84.

Vente ou administration des terrains agricoles, miniers, à bois ou pâturage, et des emplacements de ville ; demande de documents, 84.

Licences ou permis pour la coupe du bois, etc. ; demande de documents, 84.

CHARLTON, M. J.—*Suite.*

- Frais de port sur les lettres; demande de documents, 93.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 405, 486.
 Question d'ordre, 566.
 Bill (N° 101) concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 572.
 Bill (N° 112) à l'effet d'empêcher les excursions le dimanche, 697.
 Discours sur le budget et le tarif, 754.
 Dette publique du Canada; interpellation, 793.
 Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le tarif, 820.
 Motion de M. Houde concernant l'acte relatif à la vente des liqueurs de 1883, 877.
 Nomination d'un bibliothécaire; en comité des subsides, 1066, 1067.
 Bill (N° 124) concernant les fortifications et constructions militaires, 1129.
 La question de l'immigration, 1154.
 Bill (N° 126) concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1243.
 Traité de réciprocité avec les Etats-Unis, 1258.
 Statistique d'émigration du Canada aux Etats-Unis depuis 1867; demande de documents, 1276.
 Arrestation en Canada de déserteurs de l'armée américaine; demande de documents, 1277.
 Cinquième rapport du comité spécial des *Débats*, 1353.
 Dépenses publiques, 1404.
 Nomination de J. St-Onge Chapleau; interpellation, 1472.
 Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences de 1883, 1696, 1698.
 Bill (N° 138) amendant l'acte des terres fédérales de 1883, 1721.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES :—
 Pénitencier de la Colombie-Britannique, 1065; rapport du comité spécial sur les intérêts agricoles, au point de vue du tarif, 1067; imprimerie nationale, 1068; rapport du comité sur le commerce interprovincial, 1073; lazaret de Tracadie, 1074; quarantaine des bestiaux, 1075; stations du Pacifique à la Colombie-Britannique, 1115, 1538, 1539; Intercolonial, embranchement de Saint-Charles, 1116; navigation de la Trent, 1118; recensement, 1162; lumière électrique, 1275; service de sauvetage, 1308; pêcheries, 1313; inspection des bateaux à vapeur, 1336; police à cheval du Nord-Ouest, 1378; subventions postales, 1379; service à la vapeur entre le Canada et le Brésil, 1380; les *Débats*, 1422, 1423; arpentages, 1512; permis de coupes de bois, 1516, 1517; explorations géologiques, 1539, 1541; havres de Port-Arthur et du cap Tormentine, 1701; réclamation de MM. MacLean, Roger et Cie, imprimeurs du gouvernement, 1704, 1705.

COCKBURN, M. A. P. (Ontario-Nord.)

- Chemin de fer de Gravenhurst et Callander; demande de documents, 43.
 Inspection des bateaux à vapeur, 814.
 Exposition forestière d'Edimbourg, 851.
 Ventes des terres et de bois sur l'Île Hunter; interpellation, 1027.
 Région située au nord des lacs Huron et Supérieur, 1033.
 Élargissement des sections 4 et 10 des canaux du Saint-Laurent; demande de documents, 1276.
 EN COMITÉ DE SUBSIDES :—Dragueurs, 1304; inspection des bateaux à vapeur, 1336; volontaires, 1426; permis de coupes de bois, 1521.

COLBY, M. C. C. (Stanstead.)

- Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1285.
 Permis de coupes de bois: en comité des subsides, 1526.

COOK, M. H. H. (Simcoe-Est.)

- Agent des sauvages à Penetanguishene; interpellation, 34.
 Construction d'édifices publics, 44.
 Vente de la ferme N° 20, sur le Creek-au-Poisson, T. N.-O., 51, 52.
 Fermeture de l'agence des sauvages à Toronto; demande de documents, 289, 314.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 477.
 Le bureau de poste de Barrie, Ont., 854.
 L'agent des sauvages à Parry-Sound; interpellation, 1644.
 Permis de coupes de bois; en comité des subsides, 1518, 1519, 1520.

COSTIGAN, l'honorable M. J. (Victoria, N.-B.)

- Dépose sur le bureau les rapports, états et statistiques du revenu de l'intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883, 29.
 Prétendue suspension de certaines prescriptions de l'acte du revenu de l'intérieur, 92.
 Accise à Perth et Québec, 142.
 Mesurage des billots et du bois de construction, 359.
 Propose l'ajournement du débat sur les résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 442.
 Bill (N° 108) pour amender les actes concernant l'inspection du gaz et des gazomètres, 637, 1123, 1124, 1199, 1200, 1201, 1202.
 Bill (N° 109) pour amender et refondre, tels qu'amendés, les divers actes concernant la falsification des substances alimentaires et des drogues, 637, 1124.
 Bill (N° 114) pour empêcher la falsification des substances alimentaires et des drogues, 697, 1203, 1324, 1326, 1327, 1329, 1330, 1331, 1333, 1374, 1375.

COSTIGAN, l'honorable M. J.—*Suite.*

Résolution concernant la vente et la livraison de la houille, 813.

Bill (N° 119) concernant la vente de la houille, 813, 1123, 1126, 1716.

Résolution concernant les poids et mesures, 813.

Bill (N° 120) à l'effet d'amender l'acte des poids et mesures de 1879,—813, 1126, 1202, 1321, 1322, 1374.

Acte des licences fédérales, 1023.

Résolution et bill (N° 123) à l'effet d'amender de nouveau l'acte d'inspection générale de 1874,—1122, 1123, 1480, 1509.

Entrepôts du revenu, 1292.

Résolution concernant les analystes publics, 1293, 1323, 1324.

Rapports des poids et mesures.—supplément N° 2 du rapport du département du revenu de l'intérieur pour 1883, et le rapport sur l'adulteration des substances alimentaires,—supplément N° 3, 1403.

Bill (N° 130) amendant les listes du service civil, 1580.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences de 1883,—1696.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Ministère du revenu de l'intérieur, 896 ; accise, 1338 ; inspection et mesurage du bois, 1390, 1547 ; gaz, poids et mesures, 1399 ; menus revenus, terres fédérales, 1400 ; paiements à A. E. Chateauvert, et à d'autres commis sur-numéraires, etc., 1417, 1418 ; ostampilles, et remboursement à W. G. Reid, commissaire des étalons, 1467 ; mise en vigueur de l'acte des licences, 1467, 1468 ; douanes, perception des revenus, 1546 ; agent d'accise, 1706, 1716.

COUGHLIN, M. T., (Middlesex-Nord.)

Bill (N° 103) concernant les obligations des voituriers par terre, 537.

COURSOL, M. C. J., (Montréal-Est.)

Délai pour la présentation de bills privés, 76.

Réclamations de la province de Québec contre le Canada ; demande de document, 84.

Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 307.

Opération de l'acte des licences de 1883 ; interpellation, 539.

Plaintes contre le major-général Luard, 797.

Subvention à Québec ; interpellation, 940.

Sténographes et traducteurs ; quatrième rapport du comité spécial des *Débats*, 1171, 1173.

Cinquième rapport du comité spécial des *Débats* ; rémunération des traducteurs français, etc., 1351, 1352.

Bill N° 143) amendant l'acte des licences, de 1883,—1736.

Agence de M. Fabre à Paris ; en comité des subsides, 1388.

CURRAN, M. J. J. (Montréal-Centre.)

Bill (N° 21) relatif à la compagnie du Grand-Tronc du Canada, 72, 95, 947, 949, 1039, 1040.

Bill (N° 71) à l'effet de pourvoir à la répartition des biens des débiteurs insolubles, 174.

Remise de contributions au fonds de retraite ; interpellation, 305.

Bill (N° 106) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 306.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 326.

Le pont Wellington, sur le canal Lachine ; demande de documents, 850.

Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Orangiste, 982.

La question de l'immigration, 1145.

Réclamations de certains officiers-rapporteurs ; en comité des subsides, 1710.

DALY, M. M. P. (Halifax.)

Bill (N° 3) pour amender la loi de la preuve dans les causes criminelles, 102.

Bill (N° 27) à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime d'Halifax, 89, 186, 537.

Bill (N° 48) à l'effet de constituer la compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de l'Atlantique, 141, 186, 708.

Bill (N° 49) à l'effet de constituer la compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de la Nouvelle-Ecosse, 141, 186, 708.

Appointements des officiers de douane à Halifax, 497.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 535.

Fête de la Saint-Patrice ; ajournement, 941.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Pensions militaires, 883 ; école de cavalerie et d'infanterie, 1238 ; pêcheries, 1315 ; pisciculture, 1560.

DAVIES, M. L. H. (Queen's, I. P. E.)

Inspection des bateaux à vapeur de l'Île du Prince-Edouard ; demande de documents, 64, 63.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 247.

Inspection des quais et jetées de l'Île du Prince-Edouard ; interpellation, 280.

Salaire des employés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard ; demande de documents, 318.

Quais et jetées de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ; interpellation, 488.

Bill (N° 70) pour étendre la juridiction de la cour maritime d'Ontario, 491, 492.

Inspection des navires, 649.

Destruction d'un édifice public dans le comté de Queen. I. P. E. 857.

DAVIES, M. L. H.—*Suite.*

L'Intercolonial et les mines de charbon de Spring-Hill, 860.
 Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 871, 872.
 Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 924.
 Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des liqueurs, de 1883, 1009.
 Paiement des ouvriers et journaliers sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard; interpellation, 1027.
 Jetées de l'Île du Prince-Edouard; interpellation, 1121; demande de documents, 1242.
 Amendement à l'acte d'inspection générale, 1122, 1123.
 Bill (N° 117) relatif aux enquêtes sur les naufrages, etc., 1244, 1373.
 Traité de réciprocité avec les États-Unis, 1250.
 Traité de Washington et pêcheries canadiennes; demande de documents, 1276.
 Bill (N° 120) amendant l'acte des poids et mesures de 1879,—1322, 1323.
 Bill (N° 114) concernant la falsification des aliments et drogues, 1334.
 L'Île du Prince-Edouard et la sentence arbitrale dans la question des pêcheries, 1355, 1358.
 Bill (N° 130) amendant les actes du service civil, 1476.
 Bill (N° 134) relatif aux travaux publics du Canada, 1682, 1683, 1684.
 Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences de 1883,—1696, 1698, 1699, 1700, 1737, 1738.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES :—
 Frais de gestion des banques d'épargnes, 879, 882; archives, 1158; statistique criminelle, 1160; reconsement, 1161, 1162; exposition fédérale, 1162, 1163, steamers du gouvernement, 1305; service entre le Cap Traverse et le Cap Tourmentine, 1307; service de sauvetage, 1307; pêcheries, 1315; inspection des bateaux à vapeur, 1335, 1336; chemin de fer Intercolonial, 1338; chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 1339, 1340, 1341; levées hydrographiques des lacs, etc., 1384; réclamations des marchands de l'Île du Prince-Edouard, pour droits payés aux États-Unis sur le poisson et l'huile de poisson, en 1871, 1393, 1394, 1395, 1396, 1397, 1544, 1545; indemnité sessionnelle, 1425; indemnités pour blessures reçues par certaines personnes sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, en 1880, 1430, 1431; quais et jetées à l'Île du Prince-Edouard, 1446, 1447, 1448, 1449; prime des pêcheries, 1454; brise-lames de Victoria, I. P. E., 1531; tableaux des importations et exportations du poisson, 1554; division du ministère de la marine et des pêcheries, pisciculture, etc., 1557, 1558, 1559, 1560, 1561, 1562; havre du Cap Tourmentine, 1701, 1714; nouvel édifice fédéral à l'Île du Prince-Edouard, 1702; réclamations de M. MacLean,

DAVIES, M. L. H.—*Suite.*

Roger, et Cie, imprimeurs du gouvernement, 1705; expédition à la Baie d'Hudson, 1705, 1715; réclamations pour dommages causés à la cargaison du *Jennie Graham*, dans le canal Welland, 1712, 1714; arbitrage pour la section "B" du Pacifique, 1730, 1732, 1733, 1746, 1747, 1748.

DAWSON, M. S. J. (Algoma.)

Coupe de bois sur la réserve des sauvages de Fort William, 56.
 Navigation de la baie d'Hudson, 219.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 418.
 Bill (N° 22) accordant un gouvernement autonome aux sauvages, 576.
 Inspection des navires sur les lacs Supérieur et Huron; demande de documents, 645.
 Inspection des navires, 652, 814.
 Région située au nord du lac Supérieur; demande de documents, 1029.
 Bill (N° 87) amendant l'acte de 1880, relatif aux sauvages, 1489.
 Bill (N° 144) concernant le territoire disputé entre le Canada et la province d'Ontario, 1730.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Service de sauvetage, 1308; pêcheries, 1315; sauvages, leurs écoles, 1346; levées hydrographiques des grands lacs, 1384; service postal entre Portage-la-Prairie et Minnedosa, 1401; exposition des pêcheries, 1455; la question des frontières, 1464; immigration, 1504; explorations géologiques et comité spécial, 1541; expédition à la Baie d'Hudson, 1705; mission et orphelinat pour les sauvages à Fort-William, 1705.

DE ST-GEORGES, M. J. E. A. (Portneuf.)

Bill (N° 147) accordant les subventions pour chemins de fer, 1726.

DESJARDINS, M. A. (Hochelaga.)

Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 308, 709, 864, 868.
 Bill (N° 22) accordant un gouvernement autonome aux sauvages, 576.
 Bill (N° 3) amendant la loi de la preuve dans les causes criminelles, 714.
 La nomination d'un bibliothécaire; en comité des subides, 1066.
 Sténographes et traducteurs; quatrième rapport du comité des *Débats*, 1172, 1176.
 Droits prohibitifs de Terre-Neuve; interpellation, 1292.
 Bill (N° 114) pour empêcher la falsification des substances alimentaires et des drogues, 1327.
 Niveau des traverses de chemin de fer dans les villes, etc.; interpellation, 1354.
 Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences de 1883, 1693, 1736.

DEJARDINS, M. A.—*Suite.*

EN COMITÉ DES SUBSIDES:—Salubrité publique, 1076 ; service à la vapeur entre le Canada, la France et le Brésil, 1381, 1382 ; service postal dans les municipalités environnant Montréal, 1401 ; les traducteurs français, 1422.

DUNDAS, M. J. R. (Victoria-Sud.)

Importation de blé et de farine des Etats-Unis ; demandes de documents, 70.

DUPONT, M. F. (Bagot.)

Etat des subventions aux chemins de fer ; demande de documents, 280.

Discours sur le budget et le tarif, 763.

FAIRBANK, M. J. H. (Lambton-Est.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 273.

Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des liqueurs de 1883,—1023.

Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1366.

EN COMITÉ DES SUBSIDES:—

Rapport du comité spécial sur l'opération du tarif, au point de vue agricole, 1071 ; casques et accoutrements militaires, 1085 ; arbitrage de la section " B " du Pacifique canadien, 1731.

FARROW, M. T. (Huron-Est.)

Paiements des avances faites aux colons du Manitoba ; interpellation, 61.

Service des messageries par le gouvernement ; interpellation, 61.

Port des lettres ; interpellation, 61.

Bill (N° 52) amendant l'acte refondu des chemins de fer de 1879,—491.

TARIF: faïence et poterie, 748.

Erection d'édifices publics, 857.

Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Orangiste, 983.

Sommes payées par le gouvernement fédéral à celui d'Ontario ; demande de documents, 1275.

FERGUSON, M. C. F. (Leeds-Nord et Grenville.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 518.

Réponse à une question de privilège soulevée par sir Richard Cartwright, 525.

TARIF: faïence et poterie, 746 ; immigration, 1509 ; permis de coupes de bois, 1519, 1552.

EN COMITÉ DES SUBSIDES:—

Distribution des *Débats* aux instituts d'artisans et aux bibliothèques, 1068, 1069 ; rapport du comité spécial sur l'opération du tarif, au point de vue agricole, 1073 ; santé publique, 1080 ; pensions militaires, 1080.

FERGUSON, M. J. (Welland.)

Bill (N° 41) pour constituer la compagnie de chemin de fer de Saskatoon et du Nord, 95, 186, 953.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 342.

Paiement de certains employés sur le canal Welland ; en comité des subsides, 1433.

FISHER, M. S. A. (Brome.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 330.

Réclamation de H. J. Beemer ; interpellation, 642.

Exposition forestière d'Edimbourg, 851.

Résolution de M. Foster prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1042.

Traité de réciprocité avec les Etats-Unis, 1264.

Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 1537.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1659.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences de 1883, 1694, 1695, 1697, 1698.

Allocation pour instruction militaire ; en comité des subsides, 1166, 1167.

FLEMING, M. J. (Peel.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 339.

La réclamation Goodwin ; interpellation, 642.

Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des liqueurs de 1883, 1000.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences de 1883, 1696, 1698, 1699, 1735, 1736, 1738.

FORTIN, M. P. (Gaspé.)

Inspection du hareng de Terre-Neuve ; demande de documents, 34.

Exposition internationale des pêcheries ; demande de documents, 86.

Primes d'encouragement aux pêcheurs ; demande de documents, 151.

Ecole de marine de Québec, 216, 217.

Question de privilège soulevée à propos de certaines observations du député de Lanark-Sud, 861.

Votation en Chambre, 874, 875.

Amendements à l'acte d'inspection générale, 1123, 1481, 1482.

Bill (N° 147) accordant des subventions pour chemins de fer, 1725.

FOSTER, M. G. E. (King's, N. B.)

Comité spécial des industries agricoles, 80.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 259.

Bill (N° 6) concernant la séduction et autres crimes de même nature, 307, 311, 709, 1042.

FOSTER, M. G. E.—*Suite.*

Résolutions prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 698, 706, 1189, 1193.

Question de privilège soulevée à propos d'une dépêche parue dans l'*Inter-Ocean* concernant les résolutions prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 811, 1042.

Bureaux de poste, 885.

Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Orangiste, 987.

Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1367.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des liqueurs, de 1883,—1696.

Bill (N° 136) pour amender l'acte de tempérance, de 1878,—1718.

GAULT, M. M. II. (Montréal-Ouest.)

Carnaval de Montréal; interpellation, 89.

Appointements des estimateurs; interpellation, 305.

Appointements des douaniers à Montréal, 496.

Bassins du canal Lachine; interpellation, 1292.

Exposition fédérale, 1292.

Bill (N° 128) amendant l'acte d'inspection générale, de 1874,—1480.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Ministère des douanes, 897; bureau des examinateurs, 1051; association britannique du progrès des sciences, 1391; service postal à Montréal, 1402; comptes d'officiers-rapporteurs, 1549.

GIGAULT, M. G. A. (Rouville.)

Industries agricoles; demande de documents, 36.

Comité spécial sur les industries agricoles, sa nomination, 79; son rapport, 1473.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences de 1883,—1698.

GILMOR, M. A. H. (Charlotte.)

Transport des malles au Nouveau-Brunswick; demande de documents, 83.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 471.

Amendement à l'acte d'inspection générale, de 1874,—1122, 1123.

Traité de réciprocité avec les États-Unis, 1263.

Bill (N° 129) concernant les marins malades et dans la détresse, 1443.

Résolution de sir Charles Tupper accordant des subventions à certains chemins de fer, 1577.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Edifices publics au Nouveau-Brunswick, 1267, 1268; prime des pêcheries, 1454.

GIROUARD, M. D. (Jacques-Cartier.)

Chemin de fer Union Jacques-Cartier, 45

Nomination de M. J. A. Mousseau, comme juge, 149.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 336.

Bill (N° 111) pour mieux assurer l'indépendance du parlement, 905.

GIROUARD, M. D.—*Suite.*

Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des liqueurs, de 1833,—1008.

Rapport du comité des privilèges et élections au sujet de sir Charles Tupper, 1351, 1371.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1644, 1649, 1651, 1652.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1683.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1696, 1697, 1735, 1738.

GORDON, M. D. W. (Ile de Vancouver.)

Chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo; interpellation, 91.

Bureau de poste de Nanaïmo, 857.

Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1038, 1366, 1369.

Résolution de sir Charles Tupper concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1092, 1104; bill (N° 126) y relatif, 1244, 1247, 1248.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1698.

Sauvages de la Colombie-Britannique; en comité des subsides, 1347, 1349.

GRANDBOIS, M. P. E. (Témiscouata.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1671.

GUILLET, M. G. (Northumberland-Ouest.)

Arrestation de prétendus déserteurs de l'armée américaine; demande de documents, 93.

Dépenses du comité des intérêts agricoles de 1882,—143.

Inspection des navires, 649.

Plaintes contre le major général Luard, 798.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Administration de la justice, cour maritime d'Ontario, 1059; rapport du comité sur l'opération du tarif, au point de vue agricole, 1071.

GUNN, M. A. (Kingston.)

Bill (N° 68) concernant la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pombroke, 174, 213.

HACKETT, M. E., (Prince, I. P. E.)

Inspection des bateaux à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard, 68.

Traité de réciprocité avec les États-Unis, 1256.

L'Ile du Prince-Edouard et la sentence arbitrale dans la question de pêcheries, 1360.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Pêcheries, pisciculture, 1313, 1316; chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 1341.

HAGGART, M. J. G., (Lanark-Sud.)

Moulins du gouvernement à Calgary, 541, 542.

Plaintes contre le major-général Luard, 790.

Explications au député de Gaspé, 861.

HAGGART, M. J. G.—*Suite.*

Bill (N° 32) concernant le louage du chemin de fer d'Ontario et Québec à la compagnie du Pacifique, 862, 898, 912, 913, 914, 916, 913.

Bill (N° 46) concernant la compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, 943, 945, 1361.

Police sur la frontière sud-ouest d'Ontario; interpellation, 1121.

Bill (N° 21) concernant le chemin de fer Grand-Tronc, 1605, 1606.

HALL, M. R. M. (Sherbrooke.)

Bill (N° 50) concernant la compagnie du chemin de fer Intercolonial, 141, 186.

Mesure des billots et du bois de construction; interpellation, 359.

Travaux des mines et métallurgie; comité spécial, 549.

Bill (N° 62) constituant la compagnie du Tunnel de Sainte-Clair, 641.

Bill (N° 120) amendant l'acte des poids et mesures, 1879,—1321, 1322.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1583.

Bill (N° 139) concernant la compagnie d'assurance sur la vie de London, 1609.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1677.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Solde de l'état-major de district, 1082; explorations géologiques, 1342, 1540.

HESSON, M. S. R. (Perth-Nord.)

Transport de charbon sur l'Intercolonial, 70.

Comptes entre les gouvernements du Canada, d'Ontario et de Québec; interpellation, 78.

Bill (N° 43) à l'effet de constituer la corporation de Fidéicommissaires l'Union du Canada, 95, 186, 537.

Statistique postale; demande de documents, 97.

Banques pour les cultivateurs, 229.

Commission, serment et instruction des lieutenants-gouverneurs, 557.

Coupes de bois, 660.

Bill (N° 6) punissant la séduction, etc., 711.

TARIFF : faïence et poterie, 744, 747.

Omission de son nom sur la liste de division sur le bill (N° 6).

Plaintes contre le major général Luard, 807.

Résolutions de sir Leonard Till y modifiant le tarif, 831.

Bureau de poste de Stratford, 855.

Votation en Chambre, 874.

Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1177.

Fonds d'amélioration des terres d'Ontario; interpellation, 1292.

Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1367.

Service de la douane à Saint-Vincent, Man., interpellation, 1532.

HESSON, M. S. R.—*Suite.*

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Caisses d'épargne, 883; fonds d'amortissement, 886; postes, 897; bureau des examinateurs du service civil, 1052; pensions militaires, 1081; exposition fédérale, 1163; immigration, 1491, 1500, 1502, 1507; comptes d'officiers-rapporteurs, 1549; rapporteur de la Cour Suprême, 1565.

HICKEY, M. C. E. (Dundas.)

Bill (N° 40) à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, 95, 186, 641.

Subventions aux journaux d'hygiène; interpellation, 1472.

HOLTON, M. E. (Chateauguay.)

Avances faites à la banque d'Echange; interpellations, 214, 280, 359.

Service du bureau de poste de Montréal; interpellation, 819.

Bureau de poste à Sainte-Clotilde, com'é de Chateauguay; interpellation, 1354.

HOMER, M. J. A. R. (New-Westminster.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, 477.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1091, 1103; bill (N° 126) y relatif, 1246, 1250.

Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1366.

HOUDÉ, M. F. (Maskinongé.)

Chemin de fer Union Jacques-Cartier; demande de documents, 44.

Bill (N° 25) à l'effet d'abroger l'acte des licences pour la vente des liqueurs, passé en 1883, 77.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 470.

Résolution pour abroger l'acte des liqueurs, de 1883,—992, 1019.

Mandats-poste entre la France et le Canada; interpellation, 1028.

Passage à niveau du Grand-Tronc; interpellation, 1472.

Chemin de fer de la Rive-Nord et Grand-Tronc; interpellation, 1473.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemin de fer, 1582, 1585, 1591, 1593, 1648, 1649, 1650, 1651, 1654.

INNES, M. J. (Wellington-Sud.)

Bill (N° 72) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de jonction de Guelph, 213, 577, 1100.

L'Intercolonial et la fabrique d'acier de Londonderry, N. E., 860.

Filature de coton de Saint-Croix, N. B., 860.

IRVINE, M. D. (Carleton, N.B.)

Nomination de J. J. Jacques et Charles Kearney, dans le service civil; demande de documents, 233.

Appointements des inspecteurs de licences, 81; interpellation, 359.

Officiers de douane dans le comté d'Inverness, N.E., 497.

Droits de douane imposés par les Etats-Unis sur le foin; demande de documents, 553.

Discours sur le budget et le tarif, 759.

Le comté de Carleton et le gouvernement, 855.

Résolutions de M. Foster prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1196.

Bill (N° 143) amendant l'acte des licences, de 1883,—1738.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Service préventif de Florenceville et M. Charles Kearney, 1398; immigration, 1504; douanes, perception des revenus, 1546.

IVES, M. W. B. (Richmond et Wolfe.)

Bill (N° 3) concernant la loi de la preuve dans les causes criminelles, 100.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Bill (N° 104) pour amender l'acte de tempérance du Canada, 1878,—537.

Emploi des immigrants, 545.

Bill (N° 6) punissant la séduction, etc., 711.

Edifices publics à Sherbrooke, 856.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1689.

Bill (N° 136) pour amender l'acte de tempérance de 1878,—1717, 1719.

JACKSON, M. J. (Norfolk-Sud.)

Vente de terrain ou de bois de construction dans la région de la rivière de l'Arc; interpellation, 78; demande de documents, 96.

Amélioration du havre de Morpeth; interpellation, 142.

Bureau de poste de Lansdowne, comté de Norfolk; interpellation, 359.

Accusation contre le capitaine du bateau de sauvotage de Port-Rowan, comté de Norfolk; demande de documents, 555.

Achat de remorqueurs et dragueurs; demande de documents, 1277.

JAMIESON, M. J. (Lanark-Nord.)

Bill (N° 107) pour venir en aide à John Graham (du Sénat), 617, 708, 1042.

Résolutions de M. Foster prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1187.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des liqueurs de 1883,—1695, 1696.

KAULBACH, M. C. E. (Lunenburg.)

Inspection du hareng de Terre-neuve, 35.

Exposition internationale des pêcheries, 86.

Marins malades et nécessiteux; interpellation, 214; demande de documents, 232.

Amendements à l'acte d'inspection générale de 1874,—1482.

Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 1536.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Administration de la justice, cours de vice-amirauté, 1060; pêcheries, pisciculture, 1316.

KILVERT, M. F. E. (Hamilton.)

Bill (N° 9) pour amender les lois relatives à la compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, 43, 61, 416, 948.

Bill (N° 10) pour amender de nouveau l'acte relatif à la constitution en corps légal de la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan-Sud, 43, 95, 537.

Bill (N° 65) concernant la compagnie du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest, 154, 537, 1249.

KING, M. G. G., (Queen's, N.-B.)

Dragage à Jemseg, N.-B.; demande de documents, 316.

Résolutions de sir Charles Tupper, concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 531.

Résolutions de sir Charles Tupper, concernant les subventions pour chemins de fer, 1603.

KINNEY, M. J. B., (Yarmouth.)

Son vote sur le bill (N° 93) pour incorporer les Orangistes, 991.

KIRK, M. J. A., (Guysborough.)

Brise-lames d'Oyster-Pond; interpellation, 142.

Travaux à New Harbour et au Havre-des-Sauvages; interpellation, 142.

Le port de Mulgrave, N.-B.; interpellation, 305.

Acte des licences de 1883; interpellation, 488.

Résolutions de sir Charles Tupper, concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 527.

L'élévateur d'Halifax; interpellation, 642.

Remise de droits sur toile à voiles; demande de documents, 664.

Phare sur l'île aux Oies, N.-E.; interpellation, 697.

Résolutions de sir Leonard Tilley, modifiant le tarif, 843.

M. Alfred Ogden; interpellation, 850.

Edifices publics à Guysboro, N.-E., 856.

Amendements à l'acte d'inspection générale, 1123.

Mise à la retraite de James Hearn, douanier à Arichat, N.-B.; demande de documents, 1180, 1369.

Résolutions de M. Foster, prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1193.

Traité de réciprocité avec les Etats-Unis, 1264.

Législation concernant la tempérance, 1688.

KIBK, M. J. A.—*Suite.*

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Comité spécial sur les intérêts agricoles, au point de vue du tarif, 1070 ; brise-lames à New-Harbour, dans le comté de Guysboro, N.-E., prime des pêcheries, 1454, 1455.

KIRKPATRICK, l'honorable G. A., (Frontenac)

Traduction française ; en comité des subsides, 1422.

Le coût des *Débats*, 1423.

L'indemnité sessionnelle, 1566.

Augmentation des salaires de certains employés des Communes, 1567.

Voir aussi ORATEUR.

LANDERKIN, M. G., (Grey-Sud.)

Service des malles sur le chemin de fer du Grand-Tronc, de la baie Georgienne et du lac Erié ; interpellation, 96.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 350.

Votation en Chambre, 874, 875, 876.

Subventions aux chemins de fer par certains townships et le gouvernement provincial ; demande de documents, 1276.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Distribution des procès-verbaux des Communes aux instituts d'artisans, 1069 ; santé publique, 1079, 1089 ; examens des capitaines et seconds, 1307 ; service postal, 1401 ; réclamations de volontaires du bataillon de Grey, 1529, 1530, 1531.

LANDRY, M. C. P. R., (Montmagny.)

Industrie agricole, 37.

Bill (N° 15) à l'effet de restreindre la juridiction de la cour suprême en appel, 46.

Refonte des statuts ; interpellation, 78.

Serments des gouverneurs généraux et des lieutenants-gouverneurs du Canada ; demande de documents, 85.

Port de débarquement pour les immigrants européens ; interpellation, 95.

Pétrole dans les comtés de Maskinongé et de Saint-Maurice ; interpellation, 91.

Bureau de l'Intercolonial à Québec ; interpellation, 92.

Accise à Perth et Québec ; interpellation, 142.

Ecole de marine à Québec ; interpellation, 151.

Rajustement ou augmentation des subsides aux provinces, 163.

Travaux faits dans chacune des provinces de la Confédération ; demande de documents, 173.

Montant dû par les provinces de Québec et d'Ontario au gouvernement canadien ; interpellation, 213.

Droit de passage sur l'embranchement de Saint-Charles ; demande de documents, 247.

LANDRY, M. C. P. R.—*Suite.*

Exposition forestière internationale ; interpellation, 279.

Station commune à la Traverse ; interpellation, 279.

Ouverture de l'embranchement de Saint-Charles ; interpellation, 279.

Tarif sur l'Intercolonial entre Saint-Charles et Québec ; interpellation, 279.

Réclamation de Joseph Charles Lislois ; interpellation, 279, 1026.

Employés supérieurs au service du gouvernement sur l'Intercolonial ; demande de documents, 324.

Réclamation de M. Fraser, du comté de Pictou, pour pertes subies sur l'Intercolonial ; interpellation, 697.

Plaintes contre le major général Luard, 799.

Bill (N° 6) punissant la séduction, etc., 864, 865, 866.

Bill (N° 12) pour mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant la dépense de deniers publics, 867.

Les arbitres officiels, 1034, 1035, 1036.

Cinquième rapport du comité spécial des *Débats*, 1352, 1353, 1354.

LANDRY, l'honorable M. P. A., (Kent, N.-B.)

Bill (N° 3) pour amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles, 293

Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1176.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1599.

Dépenses des *Débats* ; en comité des subsides, 1424.

LANGEVIN, l'honorable sir Hector L. (Trois-Rivières.)

Dépense sur le bureau le rapport annuel du ministre des travaux publics, 29.

Industrie agricole, 37.

Dommages causés au havre de Bayfield, 43.

Traitements des juges, 43.

Construction d'édifices publics, 44.

Tarif des prix sur le chemin de fer du Pacifique canadien, 85.

Edifices publics à Amherstburg, 85.

Bill (N° 2) pour amender la loi criminelle au sujet des offenses contre la personne, 85.

Surnuméraires au département des travaux publics, 88.

Brise-lames d'Antigonish, 96.

Edifices publics à Saint-Thomas, 98.

Dépenses de chauffage des édifices publics, 89.

Travaux du havre de Kingsville, 92.

Renvoi au comité des bills privés du projet de loi concernant les pilotes, 142.

Exploration de la baie d'Hudson, 142.

Brise-lames d'Oyster-Pond, 142.

Brise-lames à New-Harbour et au Havre-des Sauvages, 142.

Travaux au havre de Morpeth, 142, 1121.

Nomination de M. J. A. Mousseau, au poste de juge, 148.

LANGEVIN, l'honorable sir Hector L.—*Suite.*

- Ecole de marine à Québec, 217.
 Améliorations à la rivière Fairford, Man., 225.
 Phares et lumières sur le Saint-Laurent, 233.
 Inspection des quais et jetées de l'île du Prince-Edouard, 280.
 Station navale à Esquimalt, 305.
 Bill (N° 12) amendement l'acte relatif aux contrats entraînant la dépense de deniers publics, 314, 664, 696, 866, 871.
 Agence des sauvages à Toronto, 315.
 Havre de Port-Stanley, 315.
 Dragage à Jemseg, N. B., 316.
 Emplacements de bureaux de douane et de poste d'Amherstburg, 318.
 Coût d'impressions et d'annonces, depuis 1874,—324.
 Bâtiments pour les émigrants à Victoria, 359.
 Quais et jetées de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, 488.
 Employés du Canada dans la Colombie-Britannique, 548.
 Quai de l'île-aux-Grues, 553.
 Quai à Saint-Jean-Port-Joli, 551.
 Délai pour la réception des rapports du comité des bills privés, 603, 991, 1169, 1442, 1443.
 M.M. Mills et Temple ajoutés aux comités des privilèges et élections, des chemins de fer, canaux et télégraphes, 605.
 M. Girouard substitué à M. Tupper, comme membre du comité des privilèges et élections, 606.
 Dragueurs et remorqueurs, 641.
 La réclamation Goodwin, 642.
 Réclamation de H. J. Boemer, 643.
 Fuites de gaz dans les édifices publics d'Ottawa, 643.
 L'affaire Skiffington, 682.
 Pilotis sur la Belle-Rivière, comté d'Essex, 693.
 Renseignements relatifs à la réclamation de M. Dustan, de Halifax, pour remise de droits, 715.
 Quai à l'île-aux-Grues, 783.
 Pierre pour un nouvel édifice public à Curryville, N.-B. 784.
 Canal entre la Thames et le lac Erié, 849.
 Les édifices publics, 857.
 Bill (N° 6) punissant la réédification, etc., 864, 865.
 Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des liqueurs, de 1883,—996.
 Bill (N° 124) concernant les fortifications et constructions militaires et leur entretien et réparation, 1026, 1128, 1199.
 Emplacement du bureau de poste de Carleton, N.-B. 1027.
 Emploi de M. Achille Talbot, 1028.
 Bureau de poste à Saint-Hyacinthe, 1028.
 Salle d'exercices militaires à Montréal, 1023.
 Travaux à l'île-aux-Noix, 1028.
 Le havre de Chéticamp, 1028.
 Les arbitres officiels, 1035, 1036.
 Bill (N° 107) pour faire droit à John Graham, 1042.

LANGEVIN, l'honorable sir Hector L.—*Suite.*

- Quai à Lotbinière, 1120.
 Jetées de l'île du Prince-Edouard, 1121, 1242.
 La question de l'immigration, 1139.
 Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1173, 1175.
 Résignation de M. Méthot, député de Nicolet, 1178.
 Terrains du gouvernement dans le comté de Richelieu, 1179.
 Accusations contre le juge Hughes, 1179.
 Bill (N° 133, du Sénat) pour amender l'acte 37 Vic., chap. 42, étendant à la Colombie-Britannique certaines lois criminelles, 1402.
 Bill (N° 133, du Sénat) amendement l'acte 38 Vic., chap. 54, étendant au Manitoba la loi qui accélère en certains cas le procès des personnes accusées de félonies et de délits dans Ontario et Québec, 1402.
 Bill (N° 134, du Sénat) concernant les travaux publics du Canada, 1402, 1533, 1683, 1683, 1684, 1707.
 Contradiction d'une nouvelle du *Globe* au sujet de la compagnie du Pacifique, 1403.
 Nomination de J. Saint-Onge Chapleau, inspecteur des travaux publics au Nord-Ouest, 1472.
 Rapport du comité sur les industries agricoles, 1473.
 Chemin de fer du Nord et Grand-Tronc, 1473.
 Explication personnelle au sujet des attaques du *Globe*, 1455.
 Ajournement pour le Vendredi saint, 1567.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1585, 1586, 1603 ; bill (N° 147) y relatif, 1723.
 Bill (N° 148) autorisant une avance aux commissaires du port de Québec pour compléter leur bassin à flot, 1677, 1717.
 Bill (N° 149) autorisant une avance aux commissaires du port de Québec pour compléter le bassin de radoub de Lévis, 1677, 1717.
 Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1833,—1693, 1695, 1696.
 EN COMITÉ DES SUBS'DES:—
 Ministère des travaux publics, 897, 898 ; pénitenciers : de Kingston, 1061, de Dorchester, 1063, du Manitoba, 1065, 1421 ; édifices et travaux publics : à Ottawa, 1265, à la Nouvelle-Ecosse, 1265, 1266 ; à l'île du Prince-Edouard, 1267 ; à Québec, 1263, 1450 ; à Ontario, 1269, 1270, 1271, 1272, 1273, 1274, 1457, 1450 ; au Manitoba, 1274 ; au Nord-Ouest, 1274 ; à la Colombie-Britannique, 1274 ; au Nouveau-Brunswick, 1450 ; réparations, meubles, chauffage, éclairage, téléphone, etc., des édifices publics, à Ottawa, 1274, 1275, 1411, 1442, 1445 ; ports et rivières : à la Nouvelle-Ecosse, 1295, 1296, 1297, 1298 ; à l'île du Prince-Edouard, 1298, 1445, 1446, 1447, 1448 ; au Nouveau-Brunswick, 1299, 1300 ; à Québec, 1300, 1301, 1449 ; à Ontario, 1301, 1302, 1303, 1304, 1449 ; lignes et câbles télégraphiques, 1304, 1400, 1449 ; divers travaux publics, explorations et inspections, statue de sir G. E. Cartier, galerie nationale des beaux arts, monument à Joseph Brant, 1305 ; em-

LANGEVIN, l'honorable sir Hector L.—*Suite.*

ploi de M. Fabre à Paris, 1384, 1385; agent des travaux publics à la Colombie-Britannique, 1400, 1401; maître de poste et inspecteur à Victoria, C.B., 1402; construction des portes Kent et Saint-Louis, à Québec, 1437; paiement à M. A. Tait, du Manitoba, pour la perte d'un vapeur, 1449; dragage dans les provinces maritimes, 1449; gratification à la veuve de Geo. E. McLaughlin, 1457, 1458; impression par le *Courrier* de Saint-Hyacinthe des tableaux du service civil, 1459, 1461; dépenses annuelles du ministère des postes, 1468; jetée à Westport, N.E., 1531; services du steamer *Newfield*, 1547; examinateurs du service civil, 1547, 1548; comptes d'officiers-rapporteurs, 1549; caractères pour les Statuts Refondus, 1554; employés subissant des examens sur matières facultatives, 1564; indemnité sessionnelle, 1566; bassin de radoub d'Esquimalt, 1700; havre de Port-Arthur, 1701; havre du Cap Tormentine, 1701; travaux à la rivière de la Poule d'Eau, au Manitoba, 1715; quai de la Boularderie, N.E., 1716; édifices fédéraux d'Halifax, bureaux de poste, de douane, etc., Sydney-Sud, N. E., 1702; nouvel édifice fédéral à Charlottetown, I. P. E., 1702; coffre de sûreté du sous-receveur général, à Montréal, et pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 1702; édifices de Saint-Thomas, 1702; quais, ports, etc., à la Nouvelle-Ecosse, 1703; havres de Port-Stanley et de Port-Burwell, 1704; explorations entre Mattawan et le lac Témiscamingue, 1704; rivière Saskatchewan, 1704; Port-Victoria, N. B., 1704.

LAURIER, l'honorable M. W., (Québec-Est.)

Dépôt des immigrants et station de la quarantaine; demande de documents, 96.
Nomination de M. J. A. Mousseau, au poste de juge; demande de documents, 143, 153.
Bill (N° 3) amendant la loi de la preuve dans les causes criminelles, 303.
Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 438.
Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des liqueurs de 1883,—1005.
Premier rapport du comité de la bibliothèque; transport des livres de droit, 1026.
Rajustement du subside fédéral pour Québec; demande de documents, 1276.
Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1634, 1669.
Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879, 1677.
Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1696, 1698.
Emploi de M. Fabre à Paris; en comité des subsides, 1384, 1385, 1387, 1388.

LESAGE, M. C. A. (Dorchester.)

Traduction des *Débats*; interpellation, 92.

LESAGE, M. C. A.—*Suite.*

Bill (N° 114) pour empêcher la fabrication des substances alimentaires et des drogues, 1203.

LISTER, M. J. F. (Lambton-Ouest.)

Construction d'édifices publics; demande de documents, 44.
Travail aux mines du Nord-Ouest; interpellation, 47.
Exploitation des mines sur le creek Baker, T. N. O.; interpellation, 47.
Edifices publics à Amherstburg; interpellation, 85; demande de documents, 89.
Surnuméraires au département des travaux publics; demande de documents, 88.
Bill (N° 3) concernant la loi de la preuve dans les causes criminelles, 100, 295.
Travaux du havre de Kingsville; interpellation, 92.
Phare du récif de Colchester; interpellation, 92.
M. John Cobbett; interpellation, 213.
Contrat du phare de Colchester; interpellation, 214.
Travaux du havre de Kingsville; demande de documents, 231, 232.
Phares de l'île Pelés, de la Longue Pointe et de Rondeau; demande de documents, 247.
Amendements à l'acte des pêcheries, 320.
Sociétés d'assurances mutuelles; interpellation, 360.
Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 360.
Bill (N° 70) pour étendre la juridiction de la cour maritime d'Ontario, 492.
Règlements concernant les mines; demande de documents, 545, 546, 547.
Fuites de gaz dans les édifices publics d'Ottawa; interpellation, 643.
Accusations contre M. Cox, maître de poste de Wheatley, dans le comté d'Essex; demande de documents, 643.
Inspection des navires, 648.
Jetée dans la Belle-Rivière, comté d'Essex; interpellation, 697.
M. R. Venn et la vente de timbres-poste à Windsor, Ont.; interpellation, 698.
Bureau de poste à Leamington, comté d'Essex; demande de documents, 852, 859.
Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 898.
Réclamation de feu James Goodwin pour un mur de clôture sur les terrains du parlement; demande de documents, 1276.
EN COMITÉ DES SUBSIDES:—Administration de la justice, cour maritime d'Ontario, 1058, 1059; distribution des statuts, 1068; rapport du comité spécial sur l'opération du tarif, au point de vue agricole, 1071; rapport du comité sur le commerce interprovincial, 1073; quarantaine, 1074; statistique criminelle, 1159; solde des exercices et autres dépenses, 1167, 1163; corps de musique, 1231; association de tir du Canada, 1232.
LIVINGSTONE, M. J., (Waterloo-Sud).
Achat de terrains; demande de documents, 558.

MACDONALD, M. A. C. (King's, I. P. E.)

Inspection des bateaux à vapeur de l'île du Prince-Edouard, 67 ;

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Bateau à vapeur devant remplacer le *Glendon*, 1306.

Sifflet de brume à la Pointe de l'Est, 1312 ; primes des pêcheries, 1318 ;

MACDONALD, le très honorable sir John A. (Carleton, Ont)

Bill (N° 1) concernant la prestation des serments d'office, 1.

Nomination des comités permanents, 3.

Documents relatifs aux arrangements conclus avec la compagnie du Pacifique, 3.

Adresse en réponse au discours du trône, 22.

Propose le renvoi à un comité spécial des résolutions relatives à l'adresse en réponse au discours du trône, 29.

Présente un message du gouverneur général, au sujet d'une convention faite avec la Colombie-Britannique, 29.

Agent des terres de la section de Calgarry, 21.

Agent des terres d'Assiniboia, 29.

Vente de la ferme N° 20 sur le *Creek-au-Poisson*, 30, 49, 51.

Propose la nomination d'un comité chargé de préparer les listes des comités permanents, 30.

Explications sur les changements ministériels, 31, 32.

Présente les listes des membres des comités permanents, 32.

Propose la nomination du comité de la bibliothèque, 33.

Propose la nomination du comité des impressions, 33.

Bill (N° 7) concernant le cens électoral, 33, 34, 500, 1,726.

Agent des sauvages à Penetanguishene, 34.

Transfert à Regina de la capitale du Nord-Ouest, 40.

Mines au Nord-Ouest, 47.

Coupe de bois sur la réserve des sauvages de Fort-William, 55, 56.

Haut commissaire du Canada en Angleterre, 59, 60.

Paiement des avances faites aux colons du Manitoba, 61.

Traitements des juges, 63.

Accusations contre le juge Hughes, 63, 64.

Bill (N° 22) pourvoyant à l'introduction chez les bourgeois sauvages d'un système de gouvernement autonome, 72, 574, 575, 576, 577, 665, 1751.

Résolutions relatives à l'arrangement avec la Colombie-Britannique, 72.

Présente le rapport annuel du département des affaires des sauvages, 73.

Résolution autorisant des avances aux écoles publiques de Manitoba, 73, 74.

Résolution relative au traitement du juge de la cour de comté de Caribou, C. B., 74, 75, 91.

Refonte des statuts, 78.

Vente de terrain ou de bois de construction dans la région de la rivière de l'Arc, 78, 96.

MACDONALD, le très honorable sir John A.—*Suite.*

Baux de terres à pâturage, 78.

Permis pour la vente des liqueurs au Nord-Ouest, 78.

Administration des territoires du Nord-Ouest, 80.

Réserves de terres et de villes, 82.

Ventes des terres comprises dans la zone du chemin de fer canadien du Pacifique, 83.

Bill (N° 37) à l'effet de pourvoir au traitement et aux frais de déplacement du juge de la cour du comté de Caribou, dans la paroisse de la Colombie-Britannique, 91, 577, 665.

Pétrole dans les comtés de Maskinongé et de Saint-Maurice, 91.

Chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo, 91.

Nomination de Samuel E. Saint-Onge Chapleau, 92, 160.

Prétendus déserteurs américains, 93.

Iles des sauvages situées dans le lac Ontario, 93, 94.

Volontaires de 1837-38,—96.

Bill (N° 3) pour amender la loi de la preuve dans les causes criminelles, 100, 304.

Etat des travaux faits dans les différentes provinces, 174.

Formes d'approvisionnement sur le Pincher-Creek, 214, 305, 657, 658.

Navigation de la baie d'Hudson, 221, 223.

Banques pour les cultivateurs, 231.

Bill (N° 87) amendant de nouveau l'acte des sauvages, de 1880, 279, 1130, 1433, 1434, 1435, 1436, 1437, 1488, 1489, 1490, 1509.

Exposition forestière internationale, 279.

Limites entre la Colombie-Britannique et les territoires du Nord-Ouest, 280.

Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 307, 309, 311, 312, 710, 711, 864, 865.

Présente un message du gouverneur général en réponse à l'adresse, 325.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 325, 409.

Police à cheval et ses fonctions, 358.

Traitements des inspecteurs de licences, 359.

Emploi à Paris de l'honorable M. Hector Fabre, 360.

Question de privilège soulevée par M. Ouimet, à propos d'un article du *Mail* de Toronto, 487.

Port d'armes dangereuses, 488.

Acte des licences de 1883,—488.

Pratique parlementaire au sujet de la votation en Chambre, 489.

Rapports concernant le haut-commissaire, 490.

Bill (N° 52) pour amender de nouveau l'acte refondu des chemins de fer de 1879, 491.

Bill (N° 70) pour étendre la juridiction de la cour maritime d'Ontario, 493.

Explorations géologiques dans la Colombie-Britannique, 539.

Résignation du ministre du revenu de l'intérieur, 539, 547, 559.

Représentation de la Colombie-Britannique dans le cabinet, 539.

MACDONALD, le très honorable sir John A.—*Suite.*

Acte des licences de 1883, 539.
 Troupeaux de bestiaux du gouvernement au Nord-Ouest, 539.
 Edifices publics à Fort-McLeod, 539, 659, 660, 661.
 Règlements concernant les mines, 546, 547.
 Travaux des mines et métallurgie, 549.
 Destitution de David McCourt, éclusier du canal Cornwall, 550.
 Le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest, 552, 553.
 Commission, serment et instructions du gouverneur général, 556.
 Commission, serment et instructions des lieutenants-gouverneurs, 557.
 Ajournement pour le mercredi des Cendres, 558.
 Bill (N° 105) concernant les banques agricoles, 558.
 Bill (N° 101) concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 559, 604.
 Question de privilège soulevée par M. Blake au sujet du ministre des chemins de fer occupant le poste de haut-commissaire à Londres, 583, 601.
 Bill (N° 110) concernant la représentation des territoires du Nord-Ouest dans la Chambre des Communes, 641.
 Frais de voyage des juges de comté, 642.
 Accusations contre M. Cox, maître de poste de Wheatley, comté d'Essex, 643, 644.
 Bureau de poste et compagnie de lotterie de Saint-Etienne, N. B., 654.
 Réclamations de John Robertson pour terrains au Manitoba, 654.
 Etat des subventions aux chemins de fer, 656.
 Le major général Luard, 661.
 Le cas de Roger Amero, 663.
 Bill (N° 111) relatif à l'acte de l'indépendance du parlement, passé en 1878 (41 Vic., chap. 5), 664, 665, 898, 935, 1510, 1534, 1536.
 Réclamation du Nouveau-Brunswick au sujet du Prolongement-Est de l'Intercolonial, 785.
 Plaintes contre le major général Luard, 805.
 Enquêtes sur les naufrages, 812, 1374.
 Renseignement sur les griefs du Nord-Ouest, 815.
 M. Alfred Ogden, 850.
 Exposition forestière d'Edimbourg, 851.
 Bureau de poste à Napanee et la question des édifices publics, 859.
 Bill (N° 32) concernant le louage du chemin de fer d'Ontario et Québec à la compagnie du Pacifique, 862.
 Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 867, 868, 869, 870, 871, 872.
 Votation en Chambre, 874, 875.
 Motion de M. Houde concernant l'acte relatif à la vente des liqueurs de 1883,—876, 877, 992.
 Présentation du rapport annuel du ministère de l'intérieur, pour 1883,—898.

MACDONALD, le très honorable sir John A.—*Suite.*

La province de Québec et le chemin de fer du Nord 940.
 Fête de la Saint-Patrice; ajournement, 941, 942.
 Bill (N° 21) concernant la compagnie du Grand-Tronc, 948, 953, 954, 1607, 1608, 1638, 1733.
 Premier rapport du comité de la bibliothèque, 1026.
 Rapatriement des Canadiens émigrés aux Etats-Unis, 1027.
 Ventes des terres et de bois sur l'île Hunter, 1027.
 Cour maritime au Canada, 1027.
 Les sauvages Wyandotts, 1028.
 Le juge de comté d'Elgin, M. Hughes, 1028, 1029, 1295.
 La charge de bibliothécaire, 1066, 1067.
 Affaires de la Chambre, 1087, 1088.
 Le ministre des chemins de fer et la charge de haut commissaire à Londres, 1108.
 Ajournement: jour de l'Annonciation, 1120.
 Police sur la frontière sud-est d'Ontario, 1121.
 Taxe sur les traitements des fonctionnaires fédéraux, 1121.
 Terres et fonds de bois sur l'île Hunter, 1121.
 Promesse de nomination faite à John A. Wilkinson, 1121.
 Bill (No 120) amendant l'acte des poids et mesures de 1879,—1126, 1322.
 Bibliothèque du parlement; transfert des livres de droits, etc., 1241, 1242.
 Affaires du gouvernement, 1243, 1644.
 Bill (N° 126) concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1248.
 Traité de réciprocité avec les Etats-Unis, 1261, 1264.
 Bill (N° 114) pour empêcher la falsification des substances alimentaires et des drogues, 1325, 1326, 1327, 1330, 1331, 1332, 1333, 1334.
 Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1367, 1369.
 Mort du prince Leopold, 1371.
 Priorité des affaires du gouvernement, 1404, 1471.
 Bill (N° 136, du Sénat) amendant l'acte de tempérance du Canada, 1471, 1717.
 Bill (N° 137, du Sénat) amendant l'acte concernant les devoirs des juges de paix, 1471, 1717, 1721.
 Bill (N° 138, du Sénat) amendant l'acte des terres fédérales de 1883,—1471, 1721, 1722, 1723, 1739.
 Bill (N° 130) amendant les actes du service civil, 1474, 1475, 1477, 1480.
 Résolution modifiant l'acte des licences, de 1883,—1509, 1567, 1569.
 Résolution et bill (N° 146) concernant le traitement d'un autre juge puisné du banc de la reine, au Manitoba, 1509, 1569, 1644, 1720, 1726.
 Ajournement de Pâques, 1509.
 Résolution accordant une subvention en terres pour le chemin de fer du Manitoba à la baie d'Hudson, 1567, 1687, 1721.

MACDONALD, le très honorable sir John A.—*Suite.*

Bill (N° 143) amendant l'acte concernant la vente des liqueurs, de 1883,—1569, 1692, 1734, 1735, 1736, 1737, 1738.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemin de fer, 1593, 1595, 1660, 1667.

Amendements du Sénat au bill (N° 57) concernant le chemin de fer du Nord, 1642, 1643.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1677.

Bill (N° 132) amendant l'acte qui étend certaines lois criminelles à la Colombie-Britannique, 1678, 1679.

Bill (N° 133) amendant l'acte qui étend à la province du Manitoba la loi qui accélère en certains cas le procès des personnes accusées de félonies et de délits, etc., 1678, 1679.

Bill (N° 150) concernant les réclamations de terres au Manitoba par suite d'occupation, 1682, 1739.

Bill (N° 151) autorisant la translation des prisonniers d'une prison à une autre, 1682, 1744.

Bill (N° 152) amendant l'acte des Territoires du Nord-Ouest, 1682, 1750.

Bill (N° 134) relatif aux travaux publics du Canada, 1684.

Bill (N° 141) concernant une maison de réforme pour les jeunes délinquants à Halifax, 1720.

Bill (N° 146) pourvoyant au traitement d'un juge de la cour du banc de la reine au Manitoba, 1720.

Bill (N° 144) concernant le territoire disputé entre le Canada et la province d'Ontario, 1733, 1739.

Résolution concernant l'enregistrement des actes au Nord-Ouest, 1734.

Pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent à Québec, 1734.

Bill (N° 145) relatif aux banques en faillite, aux compagnies d'assurance, de prêt, aux sociétés de construction et commerciales, 1743.

TARIF : faïence et poterie, 745.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Ministère de la milice, 891, 892 ; ministère de l'intérieur, 892, 893, 894, 895 ; division des sauvages, 895, 896, 1456 ; haut commissariat, 1049, 1050, 1451, 1452 ; bureau des examinateurs du service civil, etc., 1051, 1052, 1053, 1054 ; administration de la justice en général, 1057, 1058, 1059, 1060 ; police fédérale, 1060, 1420 ; pénitencier de Kingston, 1061 ; de Saint-Vincent-de-Paul, 1062 ; de Dorchester, 1063 ; du Manitoba, 1064, 1065, 1420 ; de la Colombie-Britannique, 1065, 1420 ; indemnité parlementaire, 1066 ; bibliothèque, 1066, 1067 ; impressions, reliure et distribution des lois, 1067, 1068 ; documents sessionnels, imprimerie nationale, rapport du comité sur les intérêts agricoles au point de vue du tarif, 1068, 1069, 1070, 1071, 1072 ; achat d'ouvrages sur l'Amérique,

MACDONALD, le très honorable sir John A.—*Suite.*

1073 ; quarantaine, lazaret de Tracadie, santé publique, etc., 1074, 1075, 1076, 1077 ; archives, 1157, 1158 ; statistique criminelle, 1159, 1160 ; exploration géologique, 1342, 1343 ; sauvages dans les différentes provinces, 1344, 1345, 1346, 1347, 1348, 1349, 1350 ; police à cheval du Nord-Ouest, 1375, 1376, 1377, 1378, 1384 ; écoles au Nord-Ouest, 1382 ; dépenses dans Kéwatin, 1382, 1383 ; refonte des lois fédérales, 1383 ; commission des chutes Niagara, 1384 ; association britannique du progrès des sciences, 1391 ; réclamations des marchands de l'Île du Prince-Edouard pour droits payés sur le poisson et l'huile de poisson, en 1871, 1393, 1394, 1395, 1396, 1544, 1545 ; Conseil privé : services spéciaux de M. Burpee, 1416 ; paiement à M. F. A. Dixon, du ministère des chemins de fer et canaux, 1418 ; remboursement du dépôt d'un candidat à Vaudreuil, 1422 ; paiement de l'indemnité à certains membres, 1422 ; les *Débats*, 1423 ; reconstruction du village sauvage de Kemesquit, C. B., détruit par le steamer *Rocket* de S. M., 1456 ; moulins à farine pour les sauvages du Nord-Ouest, 1457 ; annales de la Société Royale, 1459 ; deuxième volume des causes jugées d'après l'acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867,—1462 ; casernes pour la police à cheval, 1462, 1463 ; statuts refondus, 1463 ; allocation pour loyer à M. H. Richardson, magistrat stipendiaire au Nord-Ouest, 1463 ; frais relatifs à la question des frontières, 1463 ; expédition à la baie d'Hudson, 1464, 1465 ; réclamation de A. W. F. Allan, économiste de l'asile de Rockwood, 1466 ; terres fédérales, 1469, 1470, 1471, 1497 ; arpentages, 1511, 1512, 1513, 1514 ; inspecteur des sociétés de colonisation, 1515 ; inspecteurs de home-steads, 1516 ; permis de coupes de bois, 1517, 1523, 1524, 1525, 1526 ; fermes des sauvages au Nord-Ouest, 1539 ; explorations géologiques, 1539, 1540, 1541 ; impressions, etc., du ministère de l'intérieur, 1556 ; nouveaux commis, 1557 ; écoles et fermes pour les sauvages du Manitoba et du Nord-Ouest, 1708, 1709 ; achat d'une presse pour le révérend Père LeJeune, 1716.

MACKENZIE, l'honorable A. (York-Est.)

Construction d'édifices publics, 44.

Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 311, 864.

Bill (N° 94) autorisant la compagnie d'assurance contre le feu "La Souveraine" à renoncer à sa charte et à liquider ses affaires, 325, 577, 708.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 325, 451.

Pratique parlementaire au sujet de la votation en Chambre, 489.

Le lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest, 552, 553.

Accusations contre M. Cox, maître de poste de Wheatley, comté d'Essex, 643.

MACKENZIE, l'honorable A.—*Suite.*

- Etat des subventions aux chemins de fer, 656.
 Edifices publics à Fort-McLeod et fonds de bois, 660.
 Réclamations du Nouveau-Brunswick, au sujet du Pro-
 longement-Est de l'Intercolonial, 735.
 A propos de plaintes contre le major général Luard,
 805.
 Canal entre la Thames et le lac Erié, 849.
 Bureau de poste à Napanee, 858.
 Votation en Chambre, 875.
 Question d'ordre, 878.
 Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement,
 921.
 Bill (N° 21) concernant la compagnie du Grand-Tronc,
 949, 953, 1606, 1607.
 Le juge de comté d'Elgin, 1028.
 Bill (N° 120) amendant l'acte des poids et mesures de
 1879, 1126.
 Bill (N° 124) concernant les fortifications et les cons-
 tructions militaires, leur entretien et leur opération,
 1128, 1130.
 Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1175.
 Transport des malles de Kamloops au Pont Spencer,
 C.-B.; demande de documents, 1197.
 Bill (N° 108) concernant l'inspection du gaz et des
 gazomètres, 1200.
 Les griefs du Nord-Ouest, 1228, 1230.
 Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'On-
 tario, 1249.
 Bill (N° 80) concernant le chemin de fer de Napanee,
 Tamworth et Québec, 1249.
 Résolution concernant les analystes publics, 1323,
 1324.
 Cinquième rapport du comité spécial des *Débats*, 1353.
 L'Ile du Prince-Edouard et la sentence arbitrale dans
 la question des pêcheries, 1358.
 Septième rapport du comité mixte des impressions,
 1403.
 Traité relatif aux drapeaux des Etats-Unis et d'Espagne,
 1445.
 Bill (N° 130) amendant les actes du service civil,
 1479.
 Bill (N° 87) amendant l'acte de 1880, relatif aux sau-
 vages, 1489, 1490.
 Résolution de sir Charles Tupper concernant les subven-
 tions pour les chemins de fer, 1590, 1591, 1649.
 Bill (N° 132) concernant la compagnie d'assurance sur
 la vie de London, 1608, 1609.
 Amendements du Sénat au bill (N° 57) concernant le
 chemin de fer du Nord, 1641, 1642, 1643.
 Résolution de sir John A. Macdonald concernant une
 concession de terre à la compagnie du chemin de fer
 du Manitoba à la Baie d'Hudson, 1687, 1688.
 Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de
 fer, de 1879,—1690.
 Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences de 1883,—
 1692, 1697, 1698, 1735.

MACKENZIE, l'honorable A.—*Suite.*

- Résolutions concernant l'enregistrement des actes, etc.,
 au Nord-Ouest, 1734.
 Bill (N° 145) relatif aux banques en faillite, aux com-
 pagnies d'assurances, de prêt, de construction, etc.,
 1744.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES :—
 Ministère de la milice, 887, 889, 890, 891, 892; minis-
 tère de l'intérieur, 892, 894; ports et rivières, à la
 Nouvelle-Ecosse, 1295, 1297; au Nouveau-Brunswick,
 quai de chemin de fer à Carleton, 1299, 1300; ports
 et rivières, à Ontario, 1302; police à cheval du Nord-
 Ouest, 1378, 1379; service à vapeur entre la France
 et Québec, 1381, 1382; écoles au Nord-Ouest, 1382;
 dépenses dans Kéwatin, 1383; casernes pour la police
 à cheval, 1384; rapport de M. Fabre, agent à Paris,
 1385, 1386; Conseil privé: services spéciaux de M.
 Burpee, 1416; examinateurs du service civil, 1419,
 1547, 1549; les *Débats*, 1423; permis de coupes de
 bois, 1527; arbitrage pour la section "B," 1538, 1747,
 1748, 1749; explorations géologiques et comité spé-
 cial, 1539, 1540; douanes, perception des revenus,
 1546; mesurage du bois, 1547; comptes d'officiers-
 rapporteurs, 1548, 1549; services de M. Perley, sur le
 canal Saint-Pierre, 1550; réclamation pour dommages
 causés à la cargaison du *Jennie Graham* dans le canal
 Welland, 1550, 1551, 1552, 1711, 1712, 1713, 1714;
 réclamation de A. L. W. Marchand, pour service en
 rapport avec le canal Beauharnois, 1553, 1554; im-
 pression des statuts refondus, 1554; écoles pour les
 sauvages du Manitoba et du Nord-Ouest; récla-
 mations de certains officiers-rapporteurs, 1710; mai-
 ton du haut-commissaire à Londres, 1714; bureau
 de poste, etc., à Moncton, N.B., 1714; travaux à la
 rivière de la Poule-d'Eau, au Manitoba, 1715; vivier
 du lac Ontario, 1715; conseillers légaux, 1715;
 services de J. Page en rapport avec le canal Welland,
 1716.

MACMASTER, M. D. (Glengarry.)

- Adresse en réponse au discours du trône, 3.
 Bill (N° 62) pour constituer en corporation la compa-
 gnie du Tunnel de la rivière Sainte-Claire, 174, 213,
 708.
 Bill (N° 63) pour fusionner certaines compagnies de
 chemin de fer sous le nom de compagnie du chemin
 de fer de l'Est du Canada, 174, 577.
 Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de
 même nature, 311.
 Plaintes contre le major-général Luard, 793.
 Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 871.
 Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des
 liqueurs, de 1883, 1014.

MACMILLAN, M. D. (Middlesex-Est.)

- Bill (N° 39) pour constituer en corporation la banque
 Provinciale, 90.
 Inspection des bateaux à vapeur, 814.

- MACMILLAN, M. D.—Suite.**
 Bill (N° 6) relatif à la punition de la séduction, etc., 864.
 Bill (N° 46) concernant la compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, 944, 945.
 Bill (N° 84) concernant la corporation épiscopale catholique romaine de Pontiac, 946, 947.
 Levée hydrographique de la Thames; demande de documents, 1276.
 Allocation pour instruction militaire; en comité des subsides, 1665, 1666.
- MASSUE, M. L. H. (Richelieu.)**
 Rapport des banques et inspecteurs; interpellations, 47 1532.
 Résolution concernant les engrais agricoles, 95.
 Bill (N° 38) à l'effet de prévenir la fraude dans la fabrication et la vente des engrais agricoles, 95, 314, 712.
 Plaintes contre le major général Luard, 799.
- MCCALLUM, M. S. (Monck.)**
 Inspection des navires, 648.
- MCCARTHY, M. D. (Simcoe-Nord.)**
 Bill (N° 4) concernant les voituriers par terre, 29.
 Bil (N° 7) à l'effet de constituer une cour de commissaires de chemins de fer pour le Canada, et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879,—34.
 Bill (N° 11) relatif à l'Union de certaines Eglises Méthodistes, 43, 95, 708.
 Bill (N° 16) pourvoyant à la déclaration des titres de propriété du sol et pour en faciliter le transfert dans les territoires du Canada, 46.
 Bill (N° 42) pour constituer la banque Commerciale du Canada, 95, 186, 537.
 Bill (N° 21) concernant le Grand-Tronc, 1607, 1608.
 Amendements du Sénat au bill (N° 57) concernant le chemin de fer du Nord, 1642, 1643.
 Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1674, 1675, 1676, 1677, 1691, 1692.
 Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1692, 1694, 1695, 1696, 1697, 1698, 1699, 1700, 1735, 1736, 1737, 1738, 1751.
- M. CRANEY, M. W. (Halton.)**
 Importation et fabrication de spiritueux; demande de documents, 72.
 Résolution de M. Foster prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1189.
 Dépenses de Rideau-Hall; demande de documents, 1277.
 Coût du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent; demande de documents, 1277.
 Bill (N° 143) amendant l'acte des licences de 1883, 1734.
- MCDONALD, M. W. (Cap-Breton.)**
 Chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse; demande de documents, 70.
- MCDONALD, M. W.—Suite.**
 Dépréciation du crédit du Canada, par M. Potter, président du Grand-Tronc, en 1875; demande de documents, 811.
- McDOUGALD, M. T. (Picton.)**
 Bill (N° 20) pour réformer l'acte donnant l'existence légale à la compagnie d'Assurance Maritime Mutuelle, 72.
 Bill (N° 35) pour constituer en corporation la compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de Picton, 90, 186, 537.
 TARIF: acier, 777.
- McINTYRE, M. P. A. (King's, I. P. E.)**
 Inspection des bateaux à vapeur de l'Île du Prince-Edouard, 67.
 Station à Peak's, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard; interpellation, 280.
 L'Île du Prince-Edouard et la sentence arbitrale dans la question des pêcheries, 1359.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES:—
 Primes des pêcheries, 1318, 1319; remise de droits de douane payés aux Etats-Unis sur du poisson et de l'huile de poisson, par des marchands de l'Île du Prince-Edouard, 1542.
- McISAAC, M. A. (Antigonish.)**
 Chemin de fer de la Grande-Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe; interpellation, 61.
 Edifice public à Antigonish; demande de documents, 70.
 Vacance à la douane de Morristown, N. E.; demande de documents, 151.
 Primes d'encouragement aux pêcheurs; interpellation, 697.
 Les édifices publics, 856.
 Résolution de sir Charles Tupper subventionnant certains chemins de fer, 1582.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES:—
 Edifices publics d'Antigonish, 1266; travaux à McNair's, Cove, N. E. 1296, 1297; pêcheries, 1313.
- McLELAN, l'honorable M. A. W., (Colchester.)**
 Construction du steamer *Princess Louise*, 39.
 Inspection des bateaux à vapeur de l'Île du Prince-Edouard, 66, 67.
 Exposition internationale des pêcheries, 87.
 Garde-pêche additionnel pour le comté de Digby, 95.
 Certificats aux officiers de vaisseaux côtiers et de l'intérieur, 92.
 Phare du récif de Colchester, 92.
 Ecole de marine à Québec, 151, 216.
 Contrat du phare de Colchester, 214.
 Marins malades et dans la détresse, 214, 289; résolution les concernant, 1197.
 Présentation du rapport annuel du département de la marine et des pêcheries, 279.
 Pétition demandant d'amender l'acte des pêcheries, 321.
 Hangar du bateau de sauvetage de Wellington, 359.

McLELAN, l'honorable M. A. W.—*Suite.*

- Foux d'alignement dans la baie de Weller, 359.
 Accusation fautive contre le capitaine de bateau de sauvetage de Fort-Rowan, 555.
 Remise pour le bateau de sauvetage à Wellington, Ont., 642.
 Primes aux pêcheurs, 642, 697.
 Bouée automatique dans le havre de Lockport, N.-E., 642.
 Certificats de capitaines et seconds de navires, 645.
 Inspection des navires, 652.
 Acte 13 et 14 Vic., chap 123, et 16 Vic., chap. 258, concernant les pilotes de Québec, 637.
 Phares sur l'île aux Oies, N.-E., 697.
 TARIF, faïence et poterie, 746, 747.
 Discours sur le budget et le tarif, 769.
 Résolution concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires, 812.
 Bill (N° 116) à l'effet de modifier "l'Acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires," et "l'Acte des matelots, de 1873," 812, 1124, 1202, 1249.
 Résolution concernant les enquêtes sur les naufrages, 812.
 Bill (N° 117) modifiant l'acte relatif aux enquêtes sur les naufrages et à d'autres objets, 812, 1202, 1244, 1373, 1374.
 Résolution concernant l'inspection des bateaux à vapeur, 813.
 Bill (N° 121) à l'effet de modifier l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882,—814, 1125.
 Emploi d'Alfred Ogden, 1027.
 Paiements faits à J. A. Wilkinson, au sujet du recensement, 1122.
 Rapport du ministre de l'agriculture, pour l'année expirée le 30 juin 1883,—1122.
 Bill (N° 129) pour modifier l'acte concernant le traitement et les secours à donner aux marins dans le cas de maladie et de détresse, 1198, 1443.
 Bill (N° 120) amendant l'acte des poids et mesures, de 1879,—1323.
 Deuxième volume du recensement du Canada, 1403.
 Bill (N° 140) concernant le département de la marine et des pêcheries, 1472, 1700, 1707.
 Subvention aux journaux d'hygiène, 1472.
 Service de la douane à Saint-Vincent, Man., 1532.
 Refus d'un certificat de capitaine de navire à James Chesnut, 1532.
- EN COMITÉ DES SUBSIDES :
- Ministère de l'agriculture, 897; département de la marine et des pêcheries, 897; quarantaine, 1074, 1075, 1076; santé publique, 1076, 1077, 1078; journal sanitaire du Dr Playter, 1078; services professionnels aux émigrants, 1078; archives, 1157; le *Patent Record*, 1158; statistique criminelle, 1159, 1160; recensement, 1160; exposition fédérale 1163; statistique sanitaire, 1163, 1164, 1529; sta-

McLELAN, l'honorable M. A. W.—*Suite.*

- tistique agricole et industrielle, etc., 1164, 1165; steamers du gouvernement, 1305, 1306, 1307; service entre le cap Traverse et le cap Tormentine, 1307; examens des capitaines et seconds, 1307; service de sauvetage, 1308; phares et service côtier, 1311, 1312; pêcheries, pisciculture, etc., 1313, 1314, 1317; observatoire météorologiques, 1334, 1335, 1336; inspection des bateaux à vapeur, 1335, 1336; levée hydrographique des lacs Huron et Supérieur, 1384; douanes, appointements et dépenses contingentes aux différents ports, 1397, 1398; paiements à MM. Lowe et Dionne, du ministère de l'agriculture, 1420; police de rade, de Montréal et Québec, 1453; prime et exposition internationale des pêcheries, 1453, 1454, 1455, 1458; exploration de la baie Georgienne, 1458; expédition à la baie d'Hudson, 1464, 1465, 1705; immigration, 1490, 1491, 1492, 1494, 1495, 1497, 1498, 1499, 1500, 1501, 1504; phare à Shafter's-Point, 1531, 1532; douanes, perception des revenus, 1545, 1546; tableaux des importations et exportations du poisson, 1554; service des douanes, 1554; division du département de la marine et des pêcheries, 1557, 1558, 1559; pisciculture, 1561, 1562; vivier du lac Ontario, 1715.

McMILLAN, M. H. (Vaudreuil.)

- Bill (N° 23) à l'effet de constituer légalement la compagnie du chemin de fer de Vaudreuil et Prescott, 76, 95, 783.

McMULLEN, M. W. J. (Wellington-Nord.)

- Traitements des juges; interpellation, 43.
 Transport du charbon sur le chemin de fer Intercolonial; demande de documents, 69.
 Fonds de retraite; demande de documents, 70.
 Fonds de travaux d'améliorations dus au township de Wallace; interpellation, 214.
 Coût d'impressions et d'annonces; demande de documents, 324.
 Bureau des commissaires de l'Intercolonial; demande de documents, 324.
 Agents d'immigration employés en 1883; demande de documents, 324.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 344.
 Port d'armes dangereuses; interpellation, 488.
 Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le tarif, 827.
 Le fonds de retraite, 1182, 1369.
 Dépenses du Sénat et des Communes; demande de documents, 1277.
 Section "B" du chemin de fer du Pacifique; interpellation, 1472.
 Bureau des commissaires de l'Intercolonial; interpellation, 1472.
 Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1691.

McMULLEN, M. W. J.—*Suite.*

Rapport du comité spécial sur l'opération du tarif, au point de vue agricole; en comité des subsides, 1071.

McNEIL, M. A. (Bruce-Nord.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 454.

Inspection des navires, 646.

Plaintes contre le major général Luard, 808.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :

Bonnets de milice, 1086; terres marécageuses et sauvages de la péninsule de Saugeen, 1348.

MÉTHOT, M. F. X. O. (Nicolet.)

Sa résignation comme membre de la Chambre, 1178.

MILLS, M. D. (Bothwell.)

Le ministre des chemins de fer et le poste de haut commissaire; question de privilège soulevée par M. Blake, 580.

Etat des subventions aux chemins de fer, 656.

Edifices publics à Fort-McLeod, et fonds de bois, 659, 660.

TARIF :

Discours sur le budget et le tarif, 764.

Bill (N° 6) punissant la séduction, etc., 864.

Bill (N° 12) concernant les contrats publics, 868.

Votation en Chambre, 874.

Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 911, 916, 1536.

Bill (N° 21) concernant la compagnie du Grand-Tronc, 954.

Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Loyale Orangiste, 955.

Premier rapport du comité de la bibliothèque, 1026.

La charge de bibliothécaire, 1066, 1067.

Affaires de la Chambre, 1088.

Cumul des positions de ministre des chemins de fer et de représentant du Canada en Angleterre, 1105.

Bill (N° 119) concernant la vente de la houille, 1125, 1126.

Bill (N° 124) concernant les fortifications et constructions militaires, 1130.

Bill (N° 87) modifiant l'acte des sauvages de 1880,—1130, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490.

Les griefs du Manitoba, 1228.

Bibliothèque du parlement; transfert des livres de droit, etc., 1242.

Bill (N° 117) relatif aux enquêtes sur les naufrages, etc., 1244, 1374.

Traité de réciprocité avec les Etats-Unis, 1263.

Constitution du conseil du Nord-Ouest; demande de documents, 1276.

Bill (N° 114) pour empêcher la falsification des substances alimentaires et des drogues, 1326, 1328, 1330, 1331, 1332.

Bill (N° 134) relatif aux travaux publics du Canada, 1684.

MILLS, M. D.—*Suite.*

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1692.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1879,—1692, 1695, 1697, 1698, 1699, 1735, 1736, 1737, 1738.

Bill (N° 138) modifiant l'acte des terres fédérales de 1883,—1721, 1722, 1723.

Abandon des projets du gouvernement, 1752.

TARIF: faïence et poterie, 749.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Ministère de la milice, 890, 891; ministère de l'intérieur, 892, 893, 894, 895; division des sauvages, 895; haut commissariat, 1050; bureau des examinateurs, 1050, 1051, 1053; administration de la justice, cours maritimes, 1060; pénitenciers de Saint-Vincent-de-Paul et de Kingston, 1063; de la Colombie-Britannique, 1065; rapport du comité spécial sur les intérêts agricoles au point de vue du tarif, 1067, 1072; imprimerie nationale, 1069; santé publique, 1078; pensions militaires, 1081; fabrication des cartouches, 1084; accoutrements, 1085; canal de la vallée de la Trent, 1118; archives, 1158; statistique criminelle, 1158, 1159; recensement, 1161, 1162; édifices publics au Nouveau-Brunswick, 1267; ports et rivières, à Ontario, 1302, 1303; explorations géologiques, 1343; sauvages en général, 1344, 1345, 1346, 1348; police à cheval du Nord-Ouest, 1376, 1378; service à vapeur entre le Canada et le Brésil, 1380, 1381; dépenses du district de Kéwatin, 1382, 1383; agence de M. Fabre à Paris, 1385; indemnité pour la session, 1422; les *Débats*, 1423; moulins au Nord-Ouest, 1457; exposition internationale des pêcheries, 1458; impression par le *Courrier de St-Hyacinthe* des tableaux du service civil, etc., 1491; expédition à la Baie d'Hudson, 1464, 1465; terres fédérales, 1469, 1470, 1471; arpentages, 1513, 1514; inspecteur des sociétés de colonisation, 1515; inspecteurs de homesteads, 1516; permis de coupes de bois, 1521, 1522, 1524, 1525, 1526; fermes des sauvages au Nord-Ouest, 1539; explorations géologiques et comité spécial, 1541; annonces par le ministère de l'intérieur, 1556; explorations entre Mattawan et le lac Témiscamingue, 1704; réclamations de MM. MacLean, Roger et Cie, imprimeurs du gouvernement, 1705; fermes des sauvages au Nord-Ouest, 1708, 1709; réclamations de certains officiers-rapporteurs, 1710; maison, etc., du haut commissaire à Londres, 1714; arbitrage de la section "B" du Pacifique canadien, 1749.

MITCHELL, l'honorable P. (Northumberland, N.-B.)

Pétition demandant d'amender l'acte des pêcheries, 322. Estimateur à Newcastle, 496.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 529.

Bill (N° 82) à l'effet de légaliser une convention entre le village de Parkdale et la compagnie du Grand-Tronc,

MITCHELL, l'honorable M. P.—*Suite.*

Bill (N° 83) constituant la compagnie du chemin de fer San-Francisco, Winnipeg et la Baie d'Hudson, 538.

Employés du Canada dans la Colombie-Britannique, 548.

Brise-lames à la Pointe Escuminac; demande de documents, 548.

A propos de la station navale d'Esquimalt, 549.

Question personnelle, 563, 564.

Bill (N° 22) accordant un gouvernement autonome aux sauvages, 575.

Question d'ordre, 601.

Bill (N° 101) concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 604.

TARIF : faïence et poterie, 745, 748, 749.

Tribut d'éloges au député de Gaspé, 862.

Bill (N° 32) concernant le louage du chemin de fer d'Ontario et Québec à la compagnie du Pacifique, 915.

Le chemin de fer de Prolongement-Est, 938.

Bill (N° 21) concernant la compagnie du Grand-Tronc, 950, 954, 1040, 1733.

Bill (N° 65) concernant la compagnie du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest, 1039.

Bill (N° 126) concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1245.

Porteurs d'actions du Grand-Tronc; demande de documents, 1276.

Fonds de bois sur la rivière de la Tête-de-Brochet et du lac des Bois; demande de documents, 1277.

Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'Ontario.

Explications de M. White, de Hastings, au sujet de certaines observations à son adresse, 1321.

Délai pour la réception des bills privés, 1442, 1443.

Bill (N° 128) amendant l'acte d'inspection générale de 1874,—1480.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1596, 1597, 1598, 1599, 1600.

Question de privilège, au sujet du bill concernant le Grand-Tronc, 1604, 1606, 1607, 1608.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1676, 1689.

Bill (N° 147) accordant des subventions pour chemins de fer, 1724.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Ministère de l'intérieur, 893; ministère des douanes, 897; chemin de fer Intercolonial, 1338; division du ministère de la marine et des pêcheries, pisciculture, 1562.

MOFFATT, M. W. R. (Ristigouche.)

Pêcheries et pisciculture, en comité des subsides, 1316.

MONTPLAISIR, M. H. (Champlain.)

Permis sur l'Intercolonial; demande de documents, 1277.

MULOCK, M. W. (York-Nord.)

Désaveu des lois provinciales; demande de documents, 45.

Pêche dans les eaux d'Ontario; demande de documents, 76.

Bill (N° 26) à l'effet de mieux prévenir la fraude en rapport avec la vente des droits de brevets d'invention, 77, 156, 247, 305, 490.

Bill (N° 52) à l'effet d'amender de nouveau l'acte refondu des chemins de fer, 1879,—141, 490, 1049.

Coût des travaux du Pacifique, etc., 236.

Emission du stock de la compagnie du Pacifique, 241.

Plaintes contre le major général Luard; demande de documents, 315, 540, 660, 785, 809.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 437.

Actionnaires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; demande de documents, 547.

Subventions aux chemins de fer, demande de documents, 656.

Les édifices publics, 856.

Bill (N° 65) concernant la compagnie du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest, 1039.

Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1285.

Résolutions de sir Charles Tupper, subventionnant certains chemins de fer, 1577.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1673, 1674, 1675, 1676, 1677, 1689, 1690.

Bill (N° 143) amendant l'acte des licences, de 1883,—1735.

Munitions et fabrique de cartouches de Québec, 1231, 1232; ingénieur militaire, 1234; maison et ameublement du haut-commissaire à Londres, 1452, 1453; explorations géologiques et comité spécial, 1540; dépenses contingentes du haut-commissaire, 1708.

ORATEUR, (l'honorable G. A. Kirkpatrick, Frontenac.)

Réception de jugements relatifs aux élections contestées d'Albert, de Lunenburg, de Kent, de Lennox, de Middlesex-Ouest, de Huron-Ouest, et de Simcoe-Sud, 1.

Vacances dans la députation pour les districts électoraux de Halifax, N.-E., de Kent, N.-B., de Huron, de Soulanges, de York, N.-B., et de Lévis, 1.

Certificats relatifs à l'élection des députés d'Albert, de Halifax, de Lunenburg, de Kent, N.-B., de Lévis, de Lennox, de Middlesex-Ouest, de Huron-Sud, et de Soulanges, 1.

Discours du Trône, 2.

Rapport du bibliothécaire, 3.

Etat des recettes et dépenses des Communes pour l'exercice expiré le 30 juin 1883, 33.

Message de Son Excellence au sujet de la garantie par le gouvernement de l'intérêt sur le stock de la compagnie du Pacifique, 61.

ORATEUR.—*Suite.*

- Décision au sujet du bill (N° 12) pour prévenir la fraude au sujet des contrats entraînant la dépense de deniers publics, 86.
- Décision concernant le renvoi d'un bill constituant les pilotes en corporation du comité des banques et du commerce au comité des bills privés, 141.
- Rapport officiel de l'élection de M. Henry Smith dans le comté de Kent, Ont., 213.
- Décision au sujet des avis de motion, 315.
- Jugement dans la cause de l'élection contestée de Montcalm, 360.
- Lecture de la règle 16 au sujet du droit de voter, 484; explications au sujet de la pratique parlementaire, 488, 489.
- Document relatif au transport des malles dans le comté de Prince-Edward, 489.
- Jugement de la cour Suprême dans la cause de l'élection de Bothwell, déclarant M. David Mills, élu, 558.
- A propos du bill (N° 105) concernant les banques agricoles, 558.
- Lecture de la règle 13 qui proscrit le langage offensant, 597.
- Sanction du bill concernant l'emprunt du chemin de fer du Pacifique canadien, 698, 706.
- Bill (N° 6) punissant la séduction, etc., 709, 864, 865.
- Omission du nom d'un député sur une liste de division; pratique à ce sujet, 754.
- Jugement de la cour suprême maintenant celui de la cour supérieure du Bas-Canada, annulant l'élection de Soulanges, du 27 octobre 1882, 783.
- Résolution de M. Orton concernant les banques agricoles, 811.
- Décisions au sujet du bill (N° 32), 862, 863, 864, 898, 912.
- Votation en Chambre, 874, 875, 876.
- Fête Saint-Patrice et ajournement, 942.
- Premier rapport du comité de la bibliothèque, 1026.
- Emission d'un bref d'élection pour le district de Nicolet, 1197.
- Question de procédure au sujet du bill (N° 114) pour empêcher la falsification des substances alimentaires et des drogues, 1325, 1326.
- Message du Sénat accompagné d'une adresse de condoléance au sujet de la mort du prince Léopold, 1354.
- Jugement de la cour suprême dans l'appel de l'élection du district de Mégantic, 1403.
- Jugement de la cour suprême confirmant l'élection de Berthier, 1532.
- Décision au sujet des amendements aux bills faits par le Sénat, 1608.
- Décisions concernant une question de privilège, 1639, 1640.
- Question d'ordre au sujet du bill (N° 134) relatif aux travaux publics du Canada, 1682.

ORATEUR.—*Suite.*

- Acte des licences, 1739.
- Lettre du secrétaire du gouverneur général annonçant la prorogation, 1750.
- Traduction française pendant la session; en comité des subsides, 1422.

O'BRIEN, M. W. E., (Muskoka.)

- Pétition demandant des amendements à l'acte des pêcheries, 319, 323.
- Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 483.
- Bill (N° 52) amendement l'acte refondu des chemins de fer de 1879, 491.
- Le chemin de fer Gravenhurst-Gallander; interpellation, 643.
- Inspection des navires, 647.
- Plaintes contre le major général Luard, 799.
- Bureau de poste de Barrie, Ontario, 855.
- Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 931.
- Région située au nord des lacs Huron et Supérieur, 1034.

EN COMITÉ DES SUBSIDES:—

- Solde de l'état-major de district, 1082; accoutrements militaires, 1085; allocation pour instruction militaire, 1166; solde des exercices et autres dépenses de l'instruction militaire, 1168; associations de carabiniers, 1231; ingénieur militaire, 1234; collège militaire royal, 1235; école de cavalerie et d'infanterie, 1238; propriétés militaires cédées par le gouvernement impérial, 1529.

ORTON, M. G. F. (Wellington-Centre.)

- Vente de la ferme N° 20 sur le Creek-au-Poisson, T. N. D., 51, 52.
- Exploration de la baie d'Hudson; interpellation, 142.
- Navigation de la baie d'Hudson; comité spécial, 221.
- Amélioration à la Rivière Fairford, Manitoba; demande de documents, 223, 225.
- Comité spécial chargé d'étudier la question des banques au point de vue des cultivateurs, 225, 231.
- Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 366.
- Droits imposés sur le foin par les Etats-Unis, 554.
- Bill (N° 105) à l'effet de faciliter les transactions de banques et de prêts aux personnes qui s'occupent d'agriculture, 558.
- TARIF: Faïence et poterie, 774, 745, 748.
- Résolution concernant les banques agricoles, 811.
- Exposition forestière d'Edimbourg, 851.
- Votation en Chambre, 874.
- Bill (N° 81) concernant le chemin de fer de la Souris et des Montagnes-Rochouses, 1041.
- Bill (N° 89) concernant la compagnie du chemin de fer de San-Francisco, Winnipeg, et la Baie-d'Hudson, 1242.

ORTON, M. G. T.—*Suite.*

Bill (N° 131) concernant la compagnie du chemin de fer et des vapeurs de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, 1362.

Question de privilège au sujet de l'inexactitude d'un discours de M. Cameron, de Huron, 1678.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Statistique sanitaire, 1163 ; permis de coupes de bois, 1517, 1518.

OUMET, M. J. A. (Laval.)

Bill (N° 13) pour abroger l'acte déclarant inhabiles à siéger ou à voter dans la Chambre des Communes du Canada, les membres du Conseil législatif et des Assemblées législatives des provinces qui forment ou formeront partie du Canada, 43, 154.

Bill (N° 3) pour amender la loi de la preuve dans les causes criminelles, 101, 104.

Nomination de M. J. A. Mousseau au poste de juge, 145.

Rajustement ou augmentation des subsides aux provinces ; demande de documents, 161.

Question de privilège soulevée à propos d'un article du *Mail* de Toronto, 486.

Plaintes contre le major général Luard, 809.

Nouvelle boîte de scrutin ; comité spécial, 852.

Bill (N° 6) punissant la séduction, etc., 865.

Résolution de M. Houde, pour abroger l'acte de liqueurs de 1833,—1024.

Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1177.

Le Pacifique canadien et le chemin de fer du Nord ; interpellation, 1473.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1692, 1737.

Bill (N° 136) pour amender l'acte de tempérance, de 1878,—1719.

PAINT, M. H. N. (Richmond, N. E.)

Inspection des navires, 649.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1671.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Rapport du comité sur le commerce interprovincial, 1073 ; allocation pour instruction militaire, 1167 ; collège militaire royal, 1236, 1237 ; édifices publics, Nouvelle-Ecosse, 1266, 1267 ; le *Glendon*, 1307 ; service de sanvetage, 1310 ; pêcheries, 1315 ; la baie d'Hudson, 1465.

PATTERSON, M. J. C. (Essex-Nord.)

Travaux du havre de Kingsville, 231.

Emplacements des bureaux de douane et de poste de Amherstburg ; demande de documents, 317.

Saisie de barils à l'huile de charbon dans Essex ; demande de documents, 318.

Bill (N° 70) pour étendre la juridiction de la cour maritime d'Ontario, 492.

5

PATTERSON, M. J. C.—*Suite.*

Port sur la rive nord du lac Erié, comté d'Essex ; demande de documents, 540.

Nomination de D. Brassard et J. Bashell à la douane de Windsor, Ont. ; demande de documents, 542.

Nomination de E. McCollum, directeur de poste de Duart, 543.

Emploi des immigrants ; demande de documents, 544.

Bill (N° 115) concernant les passages d'eau, 783.

Plaintes contre le major général Luard, 806.

Bureau de poste à Leamington, comté d'Essex, 853.

Cour martiale au Canada ; interpellation, 1027.

Les sauvages Wyandotts ; interpellation, 1038.

Bill (N° 4) concernant le Grand-Tronc, 1040.

Ferme Pajot et sauvages Wyandotts d'Anderdon ; demande de documents, 1277.

PATERSON, M. W. (Brant Sud.)

Importation du blé et de la farine de blé, et du maïs et de la farine de maïs ; demande de documents, 41.

Mouture en entrepôt, 57.

Remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation ; demande de documents, 41.

Arrangements entre le gouvernement et la Compagnie du Pacifique au sujet de l'immigration au Manitoba et au Nord-Ouest ; demande de documents, 89.

Dette consolidée, 1883 ; emprunt du chemin de fer canadien du Pacifique ; interpellation, 360.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 421.

Emploi des immigrants, 545.

Bill (N° 101) concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 567, 573.

Bill (N° 22) accordant un gouvernement autonome aux sauvages, 574, 575, 577.

Discours sur le budget et le tarif, 682.

Erection des bureaux de poste, 854, 858.

Bill (N° 123) amendant l'acte des douanes, de 1883,—1127, 1128.

La question de l'immigration, 1131.

Salaires des sténographes, 1178.

Bill (N° 114) concernant la falsification des aliments et des drogues, 1333.

Bill (N° 87) amendant de nouveau l'acte des sauvages, de 1880,—1486, 1487, 1488, 1489, 1490.

TARIF : sucres, 779, 780, 781 ; mélasses, 781 ; jeannettes, 782.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Rapport du comité spécial sur les intérêts agricoles, au point de vue du tarif, 1071 ; quarantaine des bestiaux, 1075 ; pensions militaires, 1081 ; confection de vêtements militaires, 1086 ; recensement, 1160, 1162 ; exposition fédérale, 1163 ; édifice public à Paris, Ont., 1273 ; sauvages, leurs écoles, 1345.

PLATT, M. J. M. (Prince-Edouard.)

Des des sauvages situées dans le lac Ontario ; demande de documents, 93.

PLATT, M. J. M.—*Suite.*

Officiers de santé publique; demande de documents, 94.
Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 213, 537, 1249, 1278, 1279, 1280, 1290, 1291.

Hangar du bateau de sauvetage de Wellington; interpellation, 359.

Feux d'alignement dans la baie de Weller; interpellation, 359.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 465.

Transport des malles dans le comté de Prince-Edouard; interpellation, 489.

Remise pour le bateau de sauvetage à Wellington, Ont., interpellation, 642.

Stations et bateaux de sauvetage, etc.; demande de documents, 1276.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Santé publique, 1078; canal Murray, 1117, 1118; service de sauvetage, 1308, 1309, 1310; feux d'alignement à Weller's-Bay, 1312.

POPE, l'honorable M. J. H. (Compton.)

Immigration au Canada, 47.

Rapport du haut commissaire sur l'immigration, 52.

Etat du nombre de personnes entrées et sorties du Manitoba par voies ferrées, 52, 53, 54.

Distribution du dernier volume du recensement, 77.

Officiers de santé publique, 95.

Port de débarquement pour les immigrants européens, 95.

Dépôt des immigrants et station de la quarantaine, 96.

Bill (N° 26) pour mieux prévenir la fraude en rapport avec les droits de brevets d'invention, 156.

Devoirs et salaires de l'agent d'immigration et de l'officier de quarantaine sur l'île de Vancouver, 359.

Explications relatives à l'insertion d'une annonce américaine dans une brochure du département de l'agriculture, 514.

Résolution de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 514.

Le second volume du recensement, 815.

Le haut commissaire et l'immigration, 851, 852.

Traité entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, au point de vue de l'immigration, 852.

REID, M. J. (Cariboo.)

Limites entre la Colombie-Britannique et les territoires du Nord-Ouest; interpellation, 280.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1103.

RINFRET, M. C. J. (Lotbinière.)

Malle quotidienne à Saint-Gilles; interpellation, 78.

Malles quotidiennes dans les paroisses de Saint-Gilles, Saint-Patrice et Saint-Sylvestre, comté de Lotbinière; demande de documents, 316; interpellation, 1122.

Emploi de M. Achille Talbot; interpellation, 1028.

RINFRET, M. C. J.—*Suite.*

Quai à Lotbinière; interpellation, 1120.

La question de l'immigration, 1141.

RIOPEL, M. L. J. (Bonaventure.)

Ecole de marine à Québec, 215.

ROBERTSON, M. A. (Hastings-Ouest.)

Plaintes contre le major général Luard, 796.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1589.

ROBERTSON, M. T. (Hamilton.)

Bill (N° 96) pour amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles, 487.

Bill (N° 97) pour amender la loi criminelle et déclarer délit le fait de laisser sans entourage ni protection les trous, ouvertures, etc., pratiquées dans la glace sur les eaux navigables, 487.

Bill (N° 98) pour amender la loi concernant la procédure dans les causes criminelles et les devoirs des juges de paix hors des sessions, relativement aux personnes accusées de délits poursuivables par voie d'accusation, 487.

Bill (N° 99) pour refondre et amender les actes à l'effet d'accélérer le procès des personnes accusées de félonies ou de délits dans la province de Québec, d'Ontario et du Manitoba, 487.

Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1366, 1369.

ROBERTSON, M. T. (Shelburne.)

Primes d'encouragement accordées aux pêcheurs; demande de documents, 72.

Marins malades et dans la détresse; interpellation, 289.

Bill (N° 102) pour amender l'acte relatif à la vente des liqueurs enivrantes, 537, 1370.

Primes aux pêcheurs; interpellation, 642.

Bouée automatique dans le port de Lockport, N. E.; interpellation, 642.

Acte Scott dans le comté de Cumberland, N. E.; interpellation, 783.

Emploi d'Alfred Ogden; interpellation, 1027.

Résolutions de M. Foster prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1194.

Quai et pont au havre de Upper-Woods, N. E.; demande de documents, 1276.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :— Service à vapeur entre Halifax et Saint-Jean, N. B., 1379, 1380.

ROSS, M. A. W. (Lisgar.)

Bill (N° 29) pour constituer la banque de Winnipeg, 89, 186, 1100.

Bill (N° 74) à l'effet de constituer la banque des Ranchers du Canada, 213, 290.

Bill (N° 75) concernant la compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba, 213, 537, 862.

Bill (N° 76) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du Pont d'Alberta, 213, 538.

ROSS, M. A. W.—*Suite*.

Bill (N° 77) à l'effet de constituer en corporation la compagnie de l'aqueduc de Calgary, 213, 537.

Bill (N° 78) à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'Omnibus, de Tramway et de Transfert de Calgary, 213, 537.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 431.

ROYAL, l'honorable M. J. (Provencher).

Navigation de la baie d'Hudson :—comité spécial chargé d'étudier la question de la, 218, 223.

Bill (N° 83) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de San-Francisco, Winnipeg et la Baie d'Hudson, 247, 538.

Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1175.

Agence de M. Fabre à Paris; en comité des subsides, 1389.

RYKERT, M. J. C. (Lincoln).

Bill (N° 19) pour concéder certains pouvoirs à la *Commercial Cable Company*, 72, 95, 537.

Bill (N° 44) autorisant le transfert du chemin de fer de Welland à la compagnie du Grand-Tronc, 290, 916.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 384.

SCOTT, M. T. (Winnipeg.)

Amélioration à la rivière Fairford, Man., 224.

Résolutions de sir Charles Tupper, concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 525.

SCRIVER, M. J. C. (Huntingdon.)

Question de privilège soulevée par M. Ouimet à propos d'un article du *Mail* de Toronto, 487.

Droits de douane imposés par les Etats-Unis sur le foin, 554.

TARIF, faïence et poterie, 744.

Premier rapport du comité mixte de la bibliothèque; transfert des livres de droit, etc., 1025, 1026, 1240, 1242.

Sténographes et traducteurs des *Débats*, 1173.

Résolutions de M. Foster, prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1193.

Deuxième rapport du comité mixte de la bibliothèque, 1319.

Explications de M. White, de Hastings, au sujet de certaines observations à l'adresse de M. Mitchell, 1321.

Cinquième rapport du comité spécial des *Débats*, 1352.

Troisième rapport du comité mixte de la bibliothèque, 1532, 1567.

Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1696.

Bill (N° 136) pour amender l'acte de tempérance, de 1878,—1719.

SHAKESPEARE, M. W., (Victoria, C.B.)

Troubles avec les sauvages de Metlakatla, C.B.; demande de documents, 89.

SHAKESPEARE, M. W.—*Suite*.

Explorations géologiques dans la Colombie-Britannique; interpellation, 539.

Inspection du gaz dans la Colombie-Britannique; interpellation, 539.

Immigration chinoise à la Colombie-Britannique; demande de documents, 655.

Loi devant prohiber l'entrée des Chinois dans la Colombie-Britannique, 1036, 1368.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1094; bill (N° 126) y relatif, 1246.

Bill (N° 87) amendant l'acte relatif aux sauvages, 1880,—1486.

Ecole d'artillerie à la Colombie-Britannique; en comité des subsides, 1237.

SMALL, M. J. (Toronto Est.)

Bill (N° 58) concernant la compagnie du chemin de fer du Nord, 151, 213, 1249, 1641, 1642.

Bill (N° 59) concernant la compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Nord-Ouest, 151, 213, 862.

Bill (N° 60) à l'effet d'accroître la commodité du havre de la cité de Toronto, d'agrandir l'Esplanade, et de pourvoir au contrôle de son usage pour les compagnies de chemins de fer, 151, 213.

Acte du service civil; interpellation, 697.

SMYTH, M. H. (Kent.)

Son entrée en Chambre, 214.

Bill (N° 85) concernant le chemin de fer Huron et Erié, 279, 537, 1042.

SOMERVILLE, M. J., (Brant-Nord.)

Sommes payées au *Courrier de St-Hyacinthe*; demande de documents, 70.

Dépenses des délégués en Angleterre; demande de documents, 70.

Tentes de la milice; interpellation, 539.

Service de la compagnie des messageries canadiennes; demande de documents, 558.

Achat de mocassins et de tentes, en 1883, par le ministère de la milice et de la défense; demande de documents, 664, 1198.

Emploi de A. H. Blackeby; interpellation, 1027.

Location de rivières et cours d'eau; infractions aux règlements de pêche; demande de documents, 1277.

EN COMITÉ DES SUBSIDES:—

Impressions de la milice, 1426; impression par le *Courrier de St-Hyacinthe* des tableaux du service civil, etc., 1460, 1461.

SPOULE, M. T. S. (Grey-Est.)

Banques pour les cultivateurs, 228.

Transmission des journaux et revues; demande de documents, 231.

SPROULE, M. T. S.—*Suite.*

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 460.

Emploi des immigrants, 545.

Inspection des navires, 647.

Bill (N° 93) pour incorporer l'association orangiste, 988.

Région située au nord des lacs Huron et Supérieur, 1033.

Bill (N° 81) concernant le chemin de fer de la Souris et des Montagnes-Rocheuses, 1041.

Bill (N° 120) amendant l'acte des poids et mesures de 1879,—132.

Bill (N° 114) concernant la falsification des aliments et drogues, 1329, 1333, 1334.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Comité spécial sur les intérêts agricoles, au point de vue du tarif; santé publique, 1078, 1080; pêcheries, pisciculture, 1316; les *Débats*, 1423; lumière électrique dans les édifices publics, à Ottawa, 1275; exposition internationale des pêcheries, 1456; immigration, 1505; permis de coupes de bois, 1523.

STAIRS, M. J. F. (Halifax.)

Bill (N° 24) à l'effet de constituer légalement la compagnie de navigation à vapeur d'Halifax, à responsabilité limitée, 76, 95.

Subventions aux chemins de fer, 289.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique. 348.

Inspection des navires, 649.

Discours sur le budget et le tarif, 730.

TARIF : mélasses, 781.

Caisses d'épargnes; en comité des subsides, 883, 884.

Bill (N° 21) concernant la compagnie du Grand-Tronc, 954.

Bill (N° 121) modifiant l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882,—1125.

Bill (N° 119) concernant la vente de la houille, 1125.

SUTHERLAND, M. H. (Selkirk.)

Examineur à Brandon, en vertu de l'acte des terres publiques; interpellation, 1179.

Edifices publics à Brandon; interpellation, 1179.

Bill (N° 138) amendant l'acte des terres fédérales de 1883,—1722.

Pénitencier du Manitoba; en comité des subsides, 1065.

SUTHERLAND, M. J. (Oxford-Nord.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1667.

TASSÉ, M. J. (Ottawa, ville.)

Bill (N° 95) concernant le diocèse catholique romain d'Ottawa, 325, 537, 947.

Rapatriement des Canadiens émigrés aux États-Unis; interpellation, 1027.

Bill (N° 130) amendant les actes du service civil, 1477.

TASSÉ, M. J.—*Suite.*

Résolutions de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1594, 1654.

Représentation française au Sénat; interpellation 1644.

TAYLOR, M. G. (Leeds-Sud.)

Bill (N° 58) à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer de Gananoque, de Perth et de la Baie James, 141, 213, 641.

Officier de douane de Gananoque, Ont.; demande de documents, 496.

Discours sur le budget et le tarif, 739.

TARIF : acier, 777.

Canal Rideau; demande de documents, 1277.

TEMPLE, M. T. (York, N. B.)

Fait son entrée en Chambre, 358.

Officier de douane pour le comté de York, N. B., 497.

Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le tarif, 840.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1689.

THOMPSON, M. D. (Haldimand.)

Port des lettres; interpellation, 95.

Premier rapport du comité de la bibliothèque, 1026.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Association de tir, 1233; camp de Niagara, 1235; nouvelle chambre pour le comité des chemins de fer, 1275.

TILLEY, l'honorable Sir Leonard (Saint-Jean, N. B.)

Propose que la Chambre se forme en comité des subsides, 29.

Propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, 29.

Dépôt sur le bureau les comptes publics du Canada pour l'exercice finissant le 30 juin 1883.

Dépôt sur le bureau le rapport de l'auditeur général du Canada pour l'exercice finissant le 30 juin 1883.

Comptes du gouvernement du Canada avec la Banque d'Échange, 38, 280.

Désaveu des lois provinciales, 45.

Résolution autorisant des avances pour aider aux écoles publiques du Manitoba, 46, 73, 74, 91.

Rapport des banques et inspecteurs, 47, 1532.

Négociation de traités de commerce, 62.

Primes d'encouragement à l'industrie du fer, 76.

Arrangements conclus avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 77.

Comptes d'Ontario et Québec, 77.

Dépôt des effets de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 78.

Comptes entre les gouvernements du Canada, d'Ontario et de Québec, 78.

Projet de loi concernant les manufactures, 88.

Mission du ministre des finances en Angleterre, en 1883;—93.

TILLEY, l'honorable sir Leonard.—*Suite.*

- Bill (N° 36) pour autoriser une nouvelle avance à la province du Manitoba, pour aider aux écoles publiques de cette province, 91, 577, 665.
- Message du gouverneur général transmettant les estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1885, etc., 156.
- Résolutions proposées par sir Richard Cartwright concernant la Banque d'Echange, 170.
- Montant dû par les provinces d'Ontario et Québec au gouvernement canadien, 213.
- Avances faites à la Banque d'Echange, 214, 359.
- Fonds de travaux d'amélioration dus au township de Wallace, 214.
- Exposé financier, 305.
- Tarif sur le grain, 359.
- Sociétés d'assurances mutuelles, 360.
- Dette consolidée, 1883; emprunt du chemin de fer canadien du Pacifique, 360.
- Bill (N° 106) à l'effet de définir certaines offenses contre les personnes employées dans les fabriques, 558, 1726.
- Discours sur le budget, de 606 à 617 et de 617 à 622; résolutions modifiant le tarif, 695, 754, 815, 818, 848.
- Dette publique du Canada, 783.
- Résolutions concernant les compagnies d'assurance coopératives sur la vie, 812.
- Bill (N° 118) modifiant l'acte d'assurance refondu de 1877, 813.
- Emploi de A. H. Blackely, 1027.
- Examineur à Brandon, en vertu de l'acte des terres publiques, 1179.
- Edifices publics à Brandon, 1179.
- Résolutions de M. Foster, prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1194.
- Droits prohibitifs de Terre-Neuve et négociations, 1292, 1445, 1752.
- Fonds d'amélioration des terres d'Ontario, 1292.
- Exposition fédérale, 1292.
- Résolutions concernant les subventions aux provinces, 1292.
- Premier budget supplémentaire, 1319.
- Dépenses publiques, 1408.
- Délai pour la réception des bills privés, 1443.
- Traité relatif aux drapeaux des Etats-Unis et d'Espagne, 1444, 1445.
- Bill (N° 128) amendant l'acte d'inspection générale de 1874, 1480.
- Messages du gouverneur général transmettant le deuxième budget supplémentaire, 1528.
- Bill (N° 142) modifiant le tarif des droits de douane, 1532, 1720.
- Résolution concernant le havre de Québec, 1609.
- Résolution concernant le bassin de radoub de Lévis, 1610.
- Résolution concernant le rachat d'emprunts, 1610, 1685, 1686, 1687, 1708.

TILLEY, l'honorable sir Leonard.—*Suite.*

- Message du gouverneur transmettant le troisième budget supplémentaire, 1672.
- Résolution concernant le rajustement des subsides aux provinces, 1679, 1681, 1682, 1707.
- Bill (N° 154) concernant le rajustement des subsides aux provinces, 1708, 1744.
- Bill (N° 156) autorisant le prélèvement, par voie d'emprunt, de certains deniers requis pour le service public, 1708, 1744.
- Bill (N° 136) amendant l'acte de tempérance du Canada de 1878, 1720.
- Résolution et bill (N° 155) concernant les subsides à Sa Majesté, 1750.
- TARIF : Acier, 775, 776; baguettes rondes en fil d'acier, 777; sucres, mélados, sirop, 778, 779, 780; mélasses, zinc, 781, 782; jeannettes, coutils, batistes, 782.
- EN COMITÉ DES SUBSIDES :
- Frais de gestion, 878; banques d'épargne, fonds d'amortissement, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885; bureau du secrétaire du gouverneur général, 886; bureau du Conseil privé, 887; ministère de la justice, division des pénitenciers, 887; ministère des chemins de fer et canaux, 898; dépenses contingentes des départements, 898; bureau de la papeterie, 1049; caisses d'épargne, 1050; Chambre des communes, 1066; bibliothèque, 1066; impressions, papier à imprimer et reliure, 1068, 1072; achat d'ouvrages sur l'Amérique, 1073; journal sanitaire du Dr Playter, 1077; accoutrements militaires, 1085; ports et rivières au Nouveau-Brunswick, quai de Carleton, 1300; service à vapeur entre Halifax et Saint-Jean, N.-B., 1379, 1380; entre le Canada et le Brésil, 1380, 1381, 1542; entre la France et Québec, 1381; entre Liverpool ou Londres et Saint-Jean, N.-B., et Halifax, 1382; entre le Canada et Anvers, 1382; tableau commémoratif de la Confédération, 1391; réclamations des marchands de l'île du Prince-Edouard pour droit payé aux Etats-Unis en 1871, sur le poisson et l'huile de poisson, 1393, 1394, 1543; Conseil privé: services spéciaux de M. Burpee, 1416; paiements à certains officiers du ministère des postes et du Conseil privé, 1418; frais de voyage du haut-commissaire, 1419; remboursement du dépôt d'un candidat à Vaudreuil, 1421, 1422; remboursement à Mme E. Duckett, 1425; impressions diverses, 1457; impression par le *Courrier de Saint-Hyacinthe* des tableaux du service civil, 1460, 1461, 1462; dépenses encourues pour les réponses aux ordres du parlement, 1466; dépenses imprévues de 1882-83, 1468; compagnie d'assurance, 1511; douanes, perception des revenus, 1546; comptes d'officiers-rapporteurs, 1548; bibliothèque du parlement, 1700; havre du cap Tormentine, 1701; réclamations de MM. MacLean, Roger et Cie, imprimeurs du gouvernement, 1705; académie des arts, 1705; impression en langues sauvages de vocabulaires manuscrits, 1706; service de J. Page, en rapport avec

TILLEY, l'honorable sir Leonard.—Suite.

le canal Welland, 1706, 1716; déversoir à Dunsville, 1706; dépenses contingentes du haut-commissaire, 1708; conseillers légaux, 1715; officiers du Sénat, 1726.

Trow, M. J. (Perth-Sud.)

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$2,500,000 à la compagnie du Pacifique, 515.

La malle entre Medicine-Hat et Fort-McLeod; interpellation, 539.

Troupeau de bestiaux du gouvernement au Nord-Ouest; interpellation, 539.

Edifices publics à Fort-McLeod; interpellation, 539.

Votation en Chambre, 874, 875.

Le vote du député de Yarmouth sur la question orangiste, 991.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1677.

EN COMITÉ DES SUBSIDES:—

Rapport du comité spécial sur les intérêts agricoles, au point de vue du tarif, 1070, 1071; quarantaine des bestiaux, 1075.

TUPPER, M. C. H. (Pictou.)

Bill (N° 20) concernant la compagnie d'assurance Mutuelle Maritime de l'Océan, 95, 537.

Bill (N° 3) concernant la loi de la preuve dans les causes criminelles, 100, 104, 290.

Bill (N° 47) concernant la liquidation des affaires de la compagnie de houille et de chemin de fer de Springfield et Parrsboro, et la vente de ses propriétés à la compagnie de houille et de chemin de fer de Cumberland, 141, 186.

Bill (N° 89) pour amender de nouveau l'acte constituant la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, et pour changer son nom, 305, 537, 862.

Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 312.

Remplacement de M. Tupper par M. Girouard, dans le comité des privilèges et élections, 605.

Fermes d'approvisionnement de Pincher-Creek, T. N. O., 658.

TARIF: acier, 776, 777; mélasse, 781.

Résolutions de sir Leonard Tilley, modifiant le tarif, 817.

L'Ile du Prince-Edouard et la sentence arbitrale dans la question des pêcheries, 1360.

L'acte Scott de la Nouvelle-Ecosse; interpellations, 1644.

Rapport de la cour suprême; en comité des subsides, 1565, 1566.

TUPPER, l'honorable sir Charles (Cumberland.)

Chemin de fer de Gravenhurst à Callander, 44.

Chemin de fer Union Jacques-Cartier, 45.

TUPPER, l'honorable sir Charles.—Suite.

Dépose le rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux, 46.

Tracé du chemin de fer du Pacifique, terres réservées, etc., 57.

Chemin de fer de la Grande-Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, 61.

Garantie du chemin de fer canadien du Pacifique, 77, 78.

Obligation de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, envers le gouvernement, 77.

Arrangements faits avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 77.

Subvention postale du chemin de fer canadien du Pacifique, 78.

Résolutions concernant le prêt de \$22,500,000, etc., etc., à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 90, 105, 446, 484, 485, 486, 500.

Bureau de l'Intercolonial à Québec, 92.

Gare à la station du chemin d'Elgin, comté de l'Islet, 214.

Documents demandés par M. Blako au sujet de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, de la compagnie de construction, du coût des travaux, etc., 235, 236, 237.

Emission du stock de la compagnie du Pacifique, 241, 245.

Station commune à la Traverse, 269.

Ouverture de l'embranchement de Saint-Charles, 279.

Tarif sur l'Intercolonial entre Saint-Charles et Québec, 279.

Réclamation de Joseph Charles Lislois, 279, 1026.

Station à Peak's, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 280.

Subventions aux chemins de fer, 287.

Bill (N° 44) autorisant le transfert du chemin de fer de Welland à la compagnie du Grand-Tronc, 290.

Remise de contributions au fonds de retraite, 305

Salaires des employés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 318.

Production des tracés du chemin du Pacifique, 454.

Coût du Pacifique entre le sommet des montagnes Rocheuses et Kamloops, sur la division du lac Supérieur et Nipissingue, navigation des steamers de la compagnie sur les grands lacs, 488.

Bill (N° 101) pour amender l'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 537, 560, 564, 570, 603, 605.

L'élévateur d'Halifax, 642.

Renseignements demandés sur le compte du Pacifique, 642.

Emploi de M. Skiffington, sur l'Intercolonial, 642.

Le chemin de fer Gravenhurst-Callander, 643.

Réclamations de M. Fraser, du comté de Pictou, pour pertes subies sur l'Intercolonial, 697.

Réclamation de M. George Lavoie, pour pertes subies sur l'Intercolonial, 849.

Réclamation de M. Joseph Danjou, pour liens de traverses, 850.

TUPPER, l'honorable sir Charles.—*Suite.*

Le pont Wellington, sur le canal Lachine, 850.
 Résolution concernant le chemin de fer de Prolongement-Est, 878, 935, 937, 940, 1049.
 Paiement des journaliers et ouvriers sur le chemin de l'Île du P.-E., 1027.
 Emploi de J. A. Wilkinson, 1027.
 Bill (N° 65) concernant la compagnie du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest, 1039.
 Bill (N° 21) concernant le Grand-Tronc, 1039, 1040, 1696.
 Bill (N° 81) concernant le chemin de fer de la Souris et des montagnes Rocheuses, 1041.
 Amendements à l'acte des chemins de fer, 1049.
 Bill (N° 125) pour donner effet à un arrangement entre le gouvernement fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse, 1049, 1202.
 Résolution concernant l'arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 1088, 1093.
 Bill (N° 126) au sujet de l'arrangement fait avec la Colombie-Britannique, 1105, 1209, 1210, 1244, 1248, 1249.
 Paiements à la compagnie du Pacifique au sujet de la dette flottante, 1121.
 Compte de la subvention du chemin de fer du Pacifique, 1121.
 Les billets de la banque d'Echange et l'Intercolonial, 1122.
 Election contestée de M. Temple en rapport avec la subvention d'un chemin de fer, 1180.
 Les prétendus griefs du Nord Ouest, 1218, 1129.
 Compagnie du chemin de fer et de steamers de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, 1278.
 Niveau des traverses de chemins de fer, 1354.
 Rumeurs concernant les arrangements faits avec la compagnie du Pacifique, 1354.
 Bill (N° 135) pour amender l'acte refondu des chemins de fer, 1870,—1404, 1672, 1673, 1674, 1675, 1676, 1677, 1688, 1689, 1690, 1691, 1692.
 Section "B" du Pacifique, 1472.
 Bureau des commissaires de l'Intercolonial, 1472.
 Gardiens de quai du canal Lachine, 1472.
 Résolutions accordant des subventions pour certains chemins de fer, 1533, 1570, 1571, 1572, 1573, 1575, 1576, 1577, 1578, 1580, 1582, 1583, 1584, 1588, 1589, 1590, 1591, 1592, 1595, 1596, 1598, 1599, 1600, 1601, 1602, 1603, 1604, 1610, 1612, 1613, 1650, 1651, 1669, 1671.
 Amendements du Sénat au bill (N° 57) concernant le chemin de fer du Nord, 1641, 1642, 1643.
 Bill (N° 147) à l'effet d'autoriser certaines subventions et certains octrois pour et au sujet de la construction de certains chemins de fer, 1672, 1723, 1724, 1725, 1739.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES :—
 Le Pacifique : de Prince-Arthur's-Landing à la rivière Rouge, 1113, 1114 ; à la Colombie-Britannique, et subventions, 1115 ; Intercolonial : prolongement de

TUPPER, l'honorable sir Charles.—*Suite.*

Halifax, 1115, 1427 ; améliorations à Saint-Jean, N.-B., embranchement de Saint-Charles, et divers, 1116, 1427, 1428. Canaux : de Lachine, de Cornwall, 1116, 1117 ; du Rapide Plat, des Galops, du Saint Laurent, Murray, 1117, 1118 ; de Welland ; écluses pour la navigation de la Trent, 1118 ; canal de Carillon, 1119 ; de Grenville, de Tay, St-Pierre, et divers, 1120 ; travaux à McNair's-Cove, N.-E., 1297, 1299 ; chemin de fer Intercolonial, 1337, 1338, 1339, 1726, 1727, 1728, 1729 ; chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 1339, 1340, 1341, 1429 ; canaux, 1342 ; agence de M. Fabre à Paris, 1386 ; association britannique du progrès des sciences, 1392 ; embranchement de la Rivière-du-Loup, 1427 ; réclamations sous le titre de construction pour l'Intercolonial, 1428, 1727 ; réclamation de la compagnie de tramway vs la Reine, 1428 ; expropriation du terrain de F. Rochette, pour l'Intercolonial, 1428 ; réclamations de Alexander MacDonell et Cie pour travaux sur l'Intercolonial, 1428 ; indemnité à James Falconer, de Newcastle, N.-B., pour dommages causés à ses terrains, 1429 ; achat d'un terrain de William Ferguson, de Moncton, N.-B., 1429 ; indemnité pour blessures reçues par diverses personnes, en 1880, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 1429, 1430, 1431 ; pont à Emerson, 1431 ; appointements et dépenses des ingénieurs contrôleurs sur le Pacifique, 1431 ; usage d'un *flanger* breveté par Thomas Temple, 1431, 1550 ; réclamations de Smith et de Ripley, pour l'embranchement de la Baie Georgienne, 1432 ; réclamations de M.M. Sifton et Ward, en rapport avec l'embranchement du Pacifique entre la rivière Rouge et le lac Travers, 1383 ; services de M. N. F. Perley sur le lac St-Pierre, 1433, 1550 ; paiement de certains ouvriers sur le canal Welland, 1433, 1550 ; services de John Page en rapport avec le canal Beauharnois, 1434 ; réclamation de madame C. S. Holden, 1434, 1435 ; avaries à la goélette *St. Andrews*, 1435, 1710, 1711, 1712 ; services de L. W. Marchand, en rapport avec le canal Beauharnois, 1436, 1437, 1553 ; dommages causés aux terres par le canal Rideau entre Lower-Brewers et Kingston-Mills, 1437 ; maison et ameublement du haut-commissaire à Londres, 1450, 1451, 1452, 1714 ; immigration, 1491, 1492, 1493, 1495, 1502 ; perception du revenu pour l'Intercolonial, 1538 ; gares et stations du Pacifique, 1538, 1539 ; arbitrage pour la section "B," 1538, 1729, 1730, 1731, 1732, 1733, 1745, 1746, 1747, 1748 ; réclamations pour dommages causés à la cargaison du *Jennie Graham*, dans le canal Welland, 1550, 1551, 1552, 1710, 1711, 1712, 1713, 1714.

TYRWITT, M. R. (Simcoe-Sud.)

Volontaires de 1837-38 ; demande de documents, 96.

Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Orangiste, 986.

VAIL, l'honorable M. W. B. (Digby.)

Traitements des juges ; demande de documents, 62.

VAIL, l'honorable M. W. B.--*Suite.*

Garde-pêche additionnel pour le comté de Digby ; interpellation, 95.

Brise-lames d'Antigonish, 96.

Subventions aux chemins de fer, 288.

Résolutions de sir Charles Tupper relatives au prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 442, 452.

Frais de voyages des juges des cours de comté dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ; interpellation, 642.

Droit d'exportation sur les billots de pin et d'épinette ; interpellation, 697.

Discours sur le budget et le tarif, 723.

Les édifices publics, 857.

Résolution concernant le chemin de fer de Prolongement-Est, 935, 936, 937.

Bill (N° 116) modifiant l'acte concernant les certificats de capitaines et seconds, 1124.

Accoutrements militaires ; demande de documents, 1277.

Bill (N° 120) amendant l'acte des poids et mesures de 1879, 1322, 1323.

Traité relatif aux drapeaux des Etats-Unis et d'Espagne, 1414.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer.

Accusations contre le lieutenant-colonel O'Malley ; interpellation, 1644.

Bill (N° 134) relatif aux travaux publics du Canada, 1684.

TARIF : sucres, 780.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

Banques d'épargne, 880, 882, 883 ; pensions militaires, 1081 ; accoutrements de la milice, 1084, 1085 ; couvertures pour les volontaires, 1086 ; magasins militaires, 1087 ; soin des armes, 1165 ; allocation pour instruction militaire, 1166, 1167 ; solde des exercices et autres dépenses concernant l'instruction militaire, 1167 ; association de tir du Canada, 1232 ; propriétés cédées par le gouvernement impérial, 1233, 1529 ; batteries et écoles d'artillerie, 1237 ; chemin de fer Intercolonial, 1338 ; service à vapeur entre le Canada et le Brésil, 1381 ; prime et exposition internationale des pêcheries, 1453, 1454, 1455 ; immigration, 1495, 1496, 1497, 1499 ; jetée à Westport, N.-E., 1531 ; phare à Shafter's-Point, 1531 ; pisciculture, 1562 ; édifices publics à Sydney-Sud et à Halifax, 1702 ; ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse, 1703, 1714.

VALIN, M. P. V. (Montmorency).

Ecole de marine de Québec, 316.

Phares et lumières sur le Saint-Laurent ; demande de documents, 232.

Commission, serment et instructions des lieutenants-gouverneurs, 557.

Bill (N° 6) punissant la séduction, etc., 866.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1587, 1652.

VANASSE, M. F. (Yamaska).

Explorations de la rivière Saint-François ; demande de documents, 883.

Explorations de la rivière Yamaska et des environs de la baie Lavallière ; demande de documents, 873.

WALLACE, M. N. C. (York-Ouest).

Bill (N° 82) à l'effet de légaliser une certaine convention intervenue entre le village de Parkdale et la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada et autres compagnies de chemin de fer, et pour autres fins, 247, 538.

Bill (N° 32) concernant le louage du chemin de fer d'Ontario et Québec à la compagnie du Pacifique, 914.

Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Orangiste, 988.

WATSON, M. R. (Marquette.)

Navigation de la baie d'Hudson ; demande de documents, 76 ; comité spécial, 219.

Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 500.

Bill (N° 101) concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 573.

Résolutions de sir Leonard Tilley, modifiant le tarif, 838.

Bill (N° 81) concernant le chemin de fer de la Souris et des Montagnes-Rocheuses, 1041.

Les griefs du Manitoba, 1228.

Résolution de sir Leonard Tilley concernant le rajustement des subsides aux provinces, 1682.

Bill (N° 138) amendant l'acte des terres fédérales, de 1883, 1722, 1723.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :

Exposition fédérale, 1163 ; bureau de poste temporaire de Winnipeg, 1274 ; volontaires au Nord-Ouest, 1426 ; moulins pour le Nord-Ouest, 1457 ; terres fédérales, 1469 ; arpentages, 1513 ; permis de coupes de bois, 1517.

WELDON, M. C. W. (Saint-Jean, N.B., ville et comté.)

Construction du steamer *Princess Louise* ; demande de documents, 38.

Perte du steamer *Princess Louise* ; demande de documents, 43.

Cours de vice-amirauté ; demande de documents, 70.

Frais d'exploitation, achat de matériel roulant, réclamations, etc., concernant l'Intercolonial ; demande de documents, 71.

Houille déclarée en transit ou exportée ; demande de documents, 71.

Drawbacks sur les sucres raffinés dans le pays et exportés ; demande de documents, 71.

Drawbacks sur les matériaux employés pour la construction des navires ; demande de documents, 72.

Service des wagons-palais Pullman sur l'Intercolonial ; demande de documents, 83.

WELDON, M. C. W.—*Suite.*

- Transport des malles au Nouveau-Brunswick, 81.
 Accidents sur l'Intercolonial; demande de documents, 85.
 Bill (N° 3) amendant la loi de la preuve dans les causes criminelles, 300.
 Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 325, 328.
 Bill (N° 101) concernant le chemin de fer du Pacifique, 604.
 Bureau de poste et compagnie de loterie de Saint-Etienne, N.B.; demande de documents, 653.
 Montant payé à Jotham O'Brien pour le steamer *Princess Louise*; demande de documents, 664.
 Pierre pour un édifice public à Curryville, N.B.; interpellation, 784.
 Certificats de capitaines et de seconds de navires, 812.
 Enquêtes sur les naufrages, 812, 1374.
 Filature de coton de Sainte-Croix, N. B., 860.
 Bill (N° 111) concernant l'indépendance du parlement, 931.
 Résolution de M. Houde pour abroger l'acte des liqueurs de 1883,—1020.
 Premier rapport du comité de la bibliothèque, 1026.
 Terrain du bureau de poste de Carleton, N.B.; interpellation, 1027.
 Taxe sur les traitements des fonctionnaires fédéraux; interpellation, 1121.
 Amendements à l'acte d'inspection générale, 1123.
 Amendements aux actes concernant l'inspection du gaz, 1124.
 Bill (N° 119) concernant la vente de la houille, 1125, 1126.
 Bill (N° 120) amendant l'acte des poids et mesures de 1879,—1126, 1323.
 Bill (N° 123) amendant l'acte des douanes de 1883,—1128.
 Service météorologique à Saint-Jean, N.-B.; demande de documents, 1276.
 Entrepôt du revenu à Saint-Jean, N.-B.; interpellation 1292.
 Bill (N° 123) concernant les secours à donner aux marins dans la détresse, 1443.
 Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1598, 1599, 1600, 1604.
 Bill (N° 134) relatif aux travaux publics du Canada, 1683, 1684.
 Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1690.
 Bill (N° 143) modifiant l'acte des licences, de 1883,—1692, 1694, 1695.
 Bill (N° 147) autorisant certaines subventions pour chemins de fer, 1724.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES :—
 Administration de la justice, cours de vice-amiranté, 1058, 1060; pénitencier de Dorchester, 1063, 1064;

WELDON, M. C. W.—*Suite.*

- distribution des statuts, 1068; lazaret de Tracadie, 1074; Intercolonial, embranchement de Saint Charles, 1116; recensement, 1160, 1161, 1162; propriétés cédées par le gouvernement impérial, 1233, 1234; ingénieur militaire, 1234; commissions dans les batteries d'artillerie, 1237; édifices publics au Nouveau-Brunswick, 1267, 1268; steamers devant remplacer le *Glendon*, 1306, 1307; sifflet de brume à Saint-Jean, N. B., 1312; observations météorologiques, etc., 1334; casernes de Frédérickton, N. B., 1450.

WELLS, M. R. M. (Bruce-Est.)

- Bill (N° 40) concernant la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec, 141, 186.
 Maître de poste à Solway, comté de Bruce, Ontario; demande de documents, 1277.
 Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1676, 1677, 1690, 1691.

WHEELER, M. G. (Ontario-Ouest.)

- Tarif sur le grain; interpellation, 359.

WHITE, M. J. (Hastings-Est.)

- Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 504.
 Bill (N° 22) accordant un gouvernement autonome aux sauvages, 574.
 Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le tarif, 821.
 Bill (N° 46) concernant le chemin de fer d'Ontario et Québec, 945.
 Bill (N° 95) concernant le diocèse catholique romain d'Ottawa, 947.
 Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Loyale Orangiste, 955, 981.
 Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1,249, 1,279, 1,280, 1,288, 1,291.
 Explication personnelle, 1,320.

WHITE, M. P. (Renfrew-Nord.)

- Bill (N° 84) constituant légalement la corporation Episcopale catholique romaine de Pontiac, 279, 537, 945, 946, 947.
 Bill (N° 86) amendant de nouveau l'acte de 1872, concernant les brevets d'invention, 279.
 Exposition forestière d'Edimbourg; demande de documents, 850.
 Edifices publics à Pembroke, 857.
 Bill (N° 130) amendant les actes du service civil, 1,510.
 Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, de 1879,—1691.
 EN COMITÉ DES SUBSIDES :—Immigration, 1,504, 1,505; mesurage du bois, 1,547.

WHITE, M. T. (Cardwell.)

- Bill (N° 53) à l'effet d'autoriser la compagnie d'assurance Royale Canadienne à réduire le nombre de ses directeurs, 151, 213.

WHITE, M. T.—*Suite*.

- Bill (N° 55) à l'effet de constituer la compagnie d'assurance sur le bétail vivant, 151, 213, 708.
- Bill (N° 56) à l'effet d'autoriser les porteurs d'obligations de la compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa à voter aux assemblées de la compagnie et pour autres fins, 151, 290, 1362.
- Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 193.
- Premier rapport du comité spécial des *Débats*, 278.
- Correction des épreuves de la première éliton anglaise des *Débats*, 279.
- Bill (N° 100) amendant le chapitre 10 des statuts refondus du Bas-Canada concernant les serments et les sociétés illicites et séditieuses, 499.
- Discours sur le budget et le tarif, 665.
- Deuxième rapport du comité spécial des *Débats*, 750, 940.
- Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Orangiste, 960.
- Troisième et quatrième rapports du comité spécial des *Débats*, 1087.
- La question de l'immigration, 1153.
- Motion proposant l'adoption au troisième rapport du comité spécial des *Débats*, 1169.
- Motion proposant l'adoption du quatrième rapport du comité spécial des *Débats*, 1170, 1172, 1174.
- Motion proposant l'adoption du cinquième et du sixième rapports du comité mixte des impressions, 1178.
- Résolution de M. Foster prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 1183.
- Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1289.
- Cinquième rapport du comité spécial des *Débats*, 1319, 1351.
- Bill (N° 62) concernant la compagnie du tunnel de Sainte-Claire, 1362.
- Septième rapport du comité mixte des impressions, 1403, 1442.
- Les dépenses publiques, 1414.
- Délai pour la réception des bills privés, 1412, 1443.
- Bill (N° 128) amendant l'acte d'inspection générale, de 1874,—1480.
- Huitième et neuvième rapports du comité mixte des impressions, 1638.
- Amendements du Sénat au bill (N° 57) concernant le chemin de fer du Nord, 1642, 1643.
- Examineurs du service civil, 1751.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

- Documents sessionnels, 1068; rapport du comité spécial sur l'opération du tarif au point de vue agricole, 1071; association britannique du progrès des sciences, 1392, 1393; les *Débats*, 1422, 1423.

WIGLE, M. L. (Essex-Sud.)

- Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le tarif 822.
- Edifices publics et bureau de poste à Leamington, 850.

WILLIAMS, M. A. T. H. (Durham-Est.)

- Pétition de C. et H. D. Gamble, dans la cause de Langtry *et al vs.* Dumoulin, 61.
- Bill (N° 61) à l'effet d'amender l'acte pour incorporer le synode du diocèse de la Saskatchewan et pour d'autres fins s'y rattachant, 174, 213, 708.

WILSON, M. J. H. (Elgin-Est.)

- Accusations contre le juge Hughes; demande de documents, 63.
- Edifices publics à Saint-Thomas; demande de documents, 98.
- Havre de Port-Stanley; demande de documents, 315.
- Havre de refuge sur la côte nord du lac Érié; demande de documents, 553.
- Etat des argents payés à T. C. Watson; demande de documents, 873.
- Soumissions pour la construction d'un steamer devant remplacer le *Princess Louise*; demande de documents, 873.
- Bill (N° 46) concernant le chemin de fer Ontario et Québec, 943, 945.
- Le juge Hughes, du comté d'Elgin, 1028, 1029, 1179, 1293.
- Le maître de poste de Stayner, Ontario., interpellation, 1179.

EN COMITÉ DES SUBSIDES :—

- Quarantaine et inspection des bestiaux, 1075, 1076; salubrité publique, 1076, 1077; pensions militaires, 1080; salle d'exercices militaires de Saint-Thomas, Ont., 1270, 1271, 1272; ports et rivières, à Ontario, 1308; service de sauvetage, 1308; havre de Port-Stanley et de Port-Burwell, 1703.

WOOD, M. J. F. (Brockville.)

- Bill (N° 3) amendant la loi de la preuve dans les causes criminelles, 299.
- Immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 1367.

WOOD, M. J. (Westmoreland.)

- Bill (N° 66) à l'effet de réduire le capital social de la Banque Maritime du Canada, 174, 213, 1292.
- Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, 401.

WOODWORTH, M. D. B. (King's, N. E.)

- Transport de charbon sur l'Intercolonial, 70.
- Bill (No 3) pour amender la loi de la preuve dans les causes criminelles, 101.
- Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 202.
- Bill (N° 6) punissant la séduction et autres crimes de même nature, 312.

WOODWORTH, M. D. B.—Suite.

Le ministre des chemins de fer et le poste de haut-commissaire ; question de privilège soulevée par M. Blake, 594.

Explications personnelles, 603.

Juges et gouverneurs nommés en 1873,—661.

Le cas de Roger Amero ; demande de documents, 662.

Plaintes contre le major général Luard, 807.

Bill (N° 93) pour incorporer l'Association Orangiste, 978.

Bill N° 81) concernant la compagnie du chemin de fer de la Souris et des Montagnes-Rocheuses, 1041.

Question de privilège au sujet du discours de M. Blake sur les sociétés secrètes, 1639, 1640.

Immigration ; en comité des subsides, 1508, 1509.

WRIGHT, M. A. (Ottawa, comté.)

Vente des terres comprises dans la zone du chemin de fer canadien du Pacifique ; demande de documents, 82.

Subventions aux chemins de fer, 287.

Plaintes contre le major général Luard, 787.

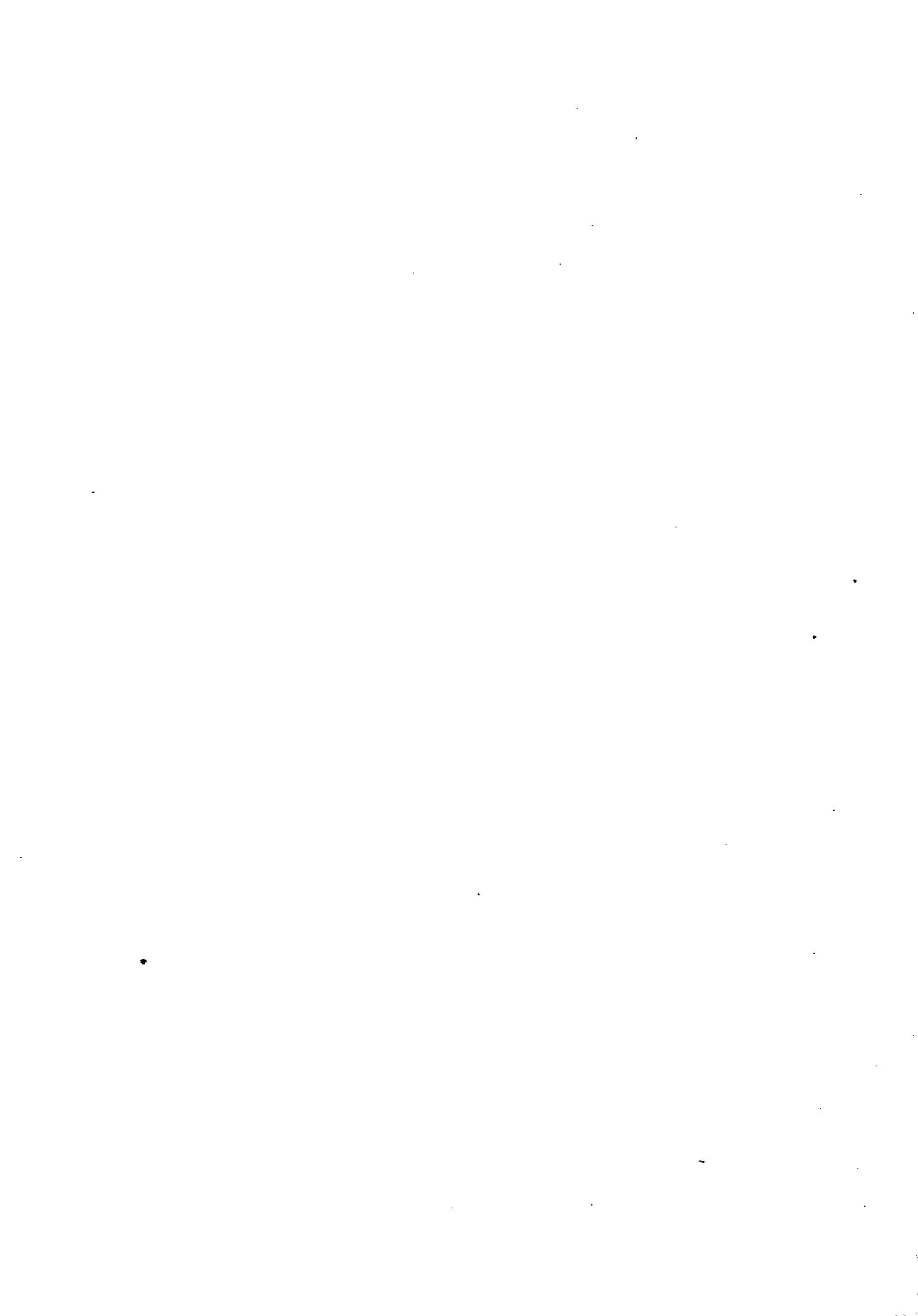
Exposition forestière d'Edimbourg, 851.

Résolution de sir Charles Tupper concernant les subventions pour chemins de fer, 1591, 1592, 1593.

YEO, M. J. (Prince, I. P. E.)

Certificat accordé par les médecins d'après l'acte de tempérance de 1878, dans le comté de Prince, I. P. E. ; demande de documents, 1277.

Remise de droits, payés par des marchands de l'île du P. E. aux Etats-Unis, sur du poisson et de l'huile de poisson : en comité des subsides, 1543.



INDEX—MATIERES.

ACADÉMIE DES ARTS : En comité des subsides, 1705.

ACCISE :

Montant perçu à Perth et à Québec, 142.

Appointements des officiers de l'accise et autres dépenses : en comité des subsides, 1398.

Voir SUBSIDES.

ACIDE ACÉTIQUE : Tarif, 740.

ACIER : Tarif, 775.

ACTE SCOTT, dans le comté de Cumberland, N.E., 783.

ADRESSES :

Adresse en réponse au discours du Trône, 3; déferée à un comité spécial, 29; rapport du comité, 29.

Adresse de condoléance à l'occasion de la mort du prince Léopold, 1354.

AFFAIRES :

De la Chambre, 1087.

Du gouvernement, 1243, 1404, 1644.

AGENTS :

Des terres de la section de Calgary, 29.

Des terres d'Assiniboia, 29.

Des terres des sauvages à Toronto, 289, 314.

D'immigration, en 1883, 324.

Des travaux publics à la Colombie-Britannique : en comité des subsides, 1406.

AGRICULTURE : Rapport annuel du ministre de l'—, 1122.

Voir aussi SUBSIDES.

AJOURNEMENT :

Pour le mercredi des Cendres, 558.

Pour la Saint-Patrice, 340.

Pour le jour de l'Annonciation, 1120.

Pour Pâques, 1509.

Pour le vendredi Saint, 1567.

ALIMENTS ET DROGUES :

Bill (N° 109) pour empêcher la falsification des—, 637, 1124.

Bill (N° 114) pour empêcher la falsification des—, 697, 1203, 1324, 1374.

Crédit pour l'inspection des aliments : en comité des subsides, 1400.

AMERO, ROGER : Son arrestation, etc., 662.

ANALYSTES PUBLICS : Leur rémunération, 1293, 1323, 1374.

ANNONCES : Coût des—, 324.

ANNUITÉS : Vente d'—, 213.

ARBITRES FÉDÉRAUX :

Plaintes et requêtes adressées aux, 30.

Constitution du bureau des, 1034.

ARCHIVES, leur collection et garde : en comité des subsides, 1157.

ARMES, soin des : en comité des subsides, 1165.

ARPENTAGES :

Arpentages des terres au Manitoba et au Nord Ouest, en 1883,—84.

Coût des arpentages au compte du capital, 324.

Arpentages : en comité des subsides, 1511.

ARSEN AUX, garde des : en comité des subsides, 1165.

ARTILLERIE :

Ecoles d'— : en comité des subsides, 1237.

Concours d'— : en comité des subsides, 1239.

Pièces d'— : en comité des subsides, 1239.

ASSOCIATIONS :

Association loyale orangiste : Bill (N° 93) la constituant, 324.

Associations illicites et séditieuses : Bill (N° 100) les concernant, 493.

Association britannique du progrès des sciences : en comité des subsides, 1391.

ASSURANCES ; sociétés mutuelles d'—, 360.

AUDITEUR GÉNÉRAL, rapport annuel de l'—, 29.

Voir aussi SUBSIDES.

BAIE D'HUDSON :

Correspondance concernant la navigation de la, 76.

Exploration de la, 142.

Comité spécial chargé d'étudier la question de la navigation de la, 218.

Expédition à la ; en comité des subsides, 1464, 1705.

BAIE GEORGIENNE : Exploration de la : en comité des subsides, 1458.

BANQUES :

Compte du gouvernement avec la Banque d'Echange du Canada, 37 ; résolutions de sir Richard Cartwright, 166 ; interpellations, 214, 280, 359.

Rapports des banques et leur inspection, 47, 1532.

Bill (N° 29) constituant la banque de Winnipeg, 89, 186, 1100.

Bill (N° 39) constituant la Banque Provinciale, 90, 537.

Bill (N° 42) constituant la Banque Commerciale du Manitoba, 95, 186, 537.

Bill (N° 66) concernant la Banque Maritime du Canada, 174, 213.

Bill concernant la Banque des Ranchers du Canada, 213.

Banques pour les cultivateurs : comité spécial chargé d'étudier la question des, 225.

Bill (N° 92) constituant la Banque des Négociants du Canada, 324, 537, 708.

Bill (N° 105) concernant les banques agricoles, 558.

BANQUES.—*Suite.*

Résolution relative aux banques agricoles, 811.
Les billets de la Banque d'Echange et l'Intercolonial, 1122.

BASSIN DE RADOUB d'Esquimalt, 548.

" " de Lévis, 1610, 1677.

" à flot de Québec, 1677.

BATEAUX À VAPEUR :

Leur inspection à l'Île du P.-E., 64.

Inspection des, 813, 1125, 1335.

BATTERIES "A," "B" et "C" : en comité des subsides, 1237.

BAUX, de terres à pâturage, 78.

BEEMER, W. H. J. : Sa nomination, 642.

BÉTAIL : Le commerce de, 1277.

BIBLIOTHÉCAIRE : La charge de : en comité des subsides, 1066.

BIBLIOTHÈQUE :

Rapport concernant la, 3.

Comité mixte de la, 33 ; premier rapport, 1025, 1240 ; deuxième rapport, 1319 ; troisième rapport, 1532, 1567.

Crédit pour la : en comité des subsides, 1066.

BILLETS, de pin et d'épinette : droit d'exportation sur les, 697.

BILLS :

Bill (N° 1) concernant la prestation des serments d'office.—(Sir John A. Macdonald), 1.

Bill (N° 2) pour amender la loi criminelle et pour étendre les dispositions de l'acte relatif aux offenses contre la personne.—(M. Cameron, Huron).

Première lecture, 29 ; ordonné que le bill reste sur l'ordre du jour, 85 ; deuxième lecture, 99 ; motion proposant que la Chambre se forme en comité, rejetée, (par 86 contre 65), 872-73.

Bill (N° 3) pour amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles.—(M. Cameron, Huron).

Première lecture, 29 ; motion proposant la deuxième lecture et le renvoi du bill à un comité spécial, 100 ; amendement de M. Tupper proposant le renvoi à six mois (rejeté par 100 contre 53), 104 ; deuxième lecture et renvoi du bill à un comité spécial, 105 ; motion de M. Cameron [proposant que la Chambre se forme en comité général, 290 ; adoptée (par 87 contre 81), 304 ; en comité, 712.

Bill (N° 4) concernant les voituriers par terre (M. McCarthy).

Première lecture, 29.

Bill (N° 5) pour refondre et amender les actes concernant l'élection des membres de la Chambre des Communes.—(M. Cameron, Huron).

Première lecture, 30 ; retiré, 1370.

Bill (N° 6) à l'effet de pourvoir à la punition de la séduction et des crimes de même nature.—(M. Charlton.)

BILLS.—*Suite.*

Première lecture, 30 ; deuxième lecture, 152 ; en comité, 305 ; motion de M. Charlton proposant de renvoyer le bill au comité général, adopté (par 70 contre 79), 709 ; motion de sir John A. Macdonald proposant l'ajournement du débat, adoptée (par 96 contre 63), 711-712 ; reprise du débat, 864 ; troisième lecture, 1042.

Bill (N° 7) concernant le cens électoral.—(Sir John A. Macdonald.)

Première lecture, 33, 34 ; retiré, 1726.

Bill (N° 8) à l'effet de constituer une cour de Commissaires des chemins de fer pour le Canada et d'amender l'acte refondu des chemins de fer, 1879.—(M. McCarthy.)

Première lecture, 34.

Bill (N° 9) pour amender les différentes lois relatives à la compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.—(M. Kilvert.)

Première lecture, 43 ; deuxième lecture, 61 ; en comité, 916 ; troisième lecture, 943.

Bill (N° 10) pour amender de nouveau l'acte relatif à la constitution en corps légal de la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan-Sud.—(M. Kilvert.)

Première lecture, 43 ; deuxième lecture, 95 ; troisième lecture, 537.

Bill (N° 11) relatif à l'union de certaines églises méthodistes, y mentionnées.—(M. McCarthy.)

Première lecture, 43 ; deuxième lecture, 95 ; en comité et troisième lecture, 708.

Bill (N° 12) pour amender l'acte relatif à la prévention la plus efficace de la fraude dont sont susceptibles les contrats dont l'adjudication entraîne la dépense de deniers publics.—(M. Casgrain.)

Première lecture, 43 ; ordonné que le bill reste sur l'ordre du jour, 86 ; deuxième lecture et renvoi à un comité spécial, 312, 314 ; en comité, 866.

Bill (N° 13) pour abroger l'acte déclarant inhabiles à siéger ou à voter dans la Chambre des communes du Canada, les membres des Conseils législatifs et des Assemblées législatives des provinces qui forment actuellement ou qui formeront plus tard partie du Canada.—(M. Ouimet.)

Première lecture, 43.

Bill (N° 14) pour fusionner la Chambre de Commerce de la cité de Toronto, et la Halle au blé de Toronto.—(M. Beaty.)

Première lecture, 46 ; deuxième lecture, 94 ; troisième lecture, 537.

Bill (N° 15) à l'effet de restreindre la juridiction de la cour suprême en appel.—(M. Landry, Montmagny.)

Première lecture, 46.

Bill (N° 16) pourvoyant à la déclaration des titres de propriété du sol, et pour en faciliter le transport dans les territoires du Canada.—(M. McCarthy.)

Première lecture, 46.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N^o 17) à l'effet d'abroger l'acte concernant la vente des liqueurs enivrantes et la délivrance de licences à cette fin.—(M. Cameron, Huron.)
Première lecture, 61.
- Bill (N^o 18) pour donner l'existence légale à la corporation des pilotes qui font le service entre Montréal et Québec.—(M. Amyot.)
Première lecture, 72 ; deuxième lecture, 95 ; renvoi du bill au comité des bills privés, 141.
- Bill (N^o 19) pour concéder certains pouvoirs à la *Commercial Cable Company*.—(M. Rykert.)
Première lecture, 72 ; deuxième lecture, 95 ; troisième lecture, 537.
- Bill (N^o 20) pour amender l'acte donnant l'existence légale à la compagnie d'Assurance Maritime Mutuelle de l'Océan.—(M. Macdougald.)
Première lecture, 72 ; deuxième lecture, 95 ; troisième lecture, 537.
- Bill (N^o 21) relatif à la compagnie du Grand-Tronc du Canada.—(M. Curran.)
Première lecture, 72 ; deuxième lecture, 95 ; motion proposant que la Chambre se forme en comité, 947 ; débat ajourné, 955 ; en comité, et troisième lecture, 1039, 1040.
- Bill (N^o 22) pourvoyant à l'introduction chez les bourgeois sauvages d'un système de gouvernement autonome.—(Sir John A. Macdonald.)
Première lecture, 72 ; deuxième lecture et en comité, 574 ; troisième lecture, 665 ; amendements du Sénat, 1751.
- Bill (N^o 23) à l'effet de constituer légalement la compagnie du chemin de fer de Vaudreuil et Prescott.—(M. McMillan, Vaudreuil.)
Première lecture, 76 ; deuxième lecture, 95 ; en comité et troisième lecture, 783.
- Bill (N^o 24) à l'effet de constituer légalement la compagnie de navigation à vapeur d'Halifax, à responsabilité limitée.—(M. Stairs.)
Première lecture, 76 ; deuxième lecture, 95 ; en comité et troisième lecture, 617.
- Bill (N^o 25) à l'effet d'abroger l'acte des licences pour la vente des liqueurs, passé en 1883.—(M. Houde.)
Première lecture, 77.
- Bill (N^o 26) à l'effet de mieux prévenir la fraude en rapport avec la vente des droits de brevets d'invention.—(M. Mulock.)
Première lecture, 77 ; deuxième lecture et renvoi à un comité spécial, 156 ; rapport du comité spécial, 247 ; troisième lecture et en comité, 305.
- Bill (N^o 27) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime d'Halifax.—(M. Daly.)
Première lecture, 89 ; deuxième lecture, 186 ; troisième lecture, 537.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N^o 28) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie de Tempérance et d'Assurance générale sur la vie du Canada.—(M. Cameron, Middlesex.)
Première lecture, 89 ; deuxième lecture, 186 ; en comité et troisième lecture, 617.
- Bill (N^o 29) pour constituer la Banque de Winnipeg.—(M. Ross.)
Première lecture, 89 ; deuxième lecture, 186.
- Bill (N^o 30) pour étendre à la Confédération du Canada les pouvoirs de la corporation appelée "*De Nederlandsch-Americansche Land Maatschappij*" (*The Netherlands-American Land Company*).—(M. Abbott.)
Première lecture, 90 ; deuxième lecture, 186 ; en comité et troisième lecture, 708.
- Bill (N^o 31) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du lac Nipissingue et de la baie de James.—(M. Cameron, Victoria.)
Première lecture, 90 ; deuxième lecture, 186 ; en comité et troisième lecture, 761.
- Bill (N^o 32) pour confirmer la location du chemin de fer Ontario et Québec à la compagnie de chemin de fer du Pacifique canadien, et pour autres fins.—(M. Abbott.)
Première lecture, 90 ; deuxième lecture, 186 ; débat sur la motion de M. Abbott proposant que la Chambre se forme en comité, 862, 863 ; substitution du nom de M. Mulock à celui de M. Abbott comme promoteur du bill, 898 ; en comité, 913 ; troisième lecture, 943.
- Bill (N^o 33) autorisant la compagnie de charbon et de navigation du Nord Ouest (à responsabilité limitée), à construire et exploiter un chemin de fer depuis le (*Medicine-Hat*).—(M. Cameron, Victoria.)
Première lecture, 90 ; deuxième lecture, 95 ; en comité et troisième lecture, 783.
- Bill (N^o 34) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer et de charbon d'Alberta.—(M. Cameron, Victoria.)
Première lecture, 90 ; deuxième lecture, 186 ; en comité, troisième lecture, 783.
- Bill (N^o 35) pour constituer en corporation la compagnie d'assurance mutuelle maritime de Pictou (à responsabilité limitée).—(M. McDougald.)
Première lecture, 90 ; deuxième lecture, 186 ; troisième lecture, 537.
- Bill (N^o 36) pour autoriser une nouvelle avance à faire à la province du Manitoba, pour aider aux écoles publiques de cette province.
Première lecture, 91 ; deuxième lecture et en comité, 577 ; troisième lecture, 665.
- Bill (N^o 37) établissant le traitement et la subvention à accorder pour les frais de voyage du juge de la cour de comté de Caribou, dans la province de la Colombie-Britannique.—(Sir John A. Macdonald.)
Première lecture, 91 ; deuxième lecture et en comité, 577 ; troisième lecture, 665.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 38) à l'effet de prévenir la fraude dans la fabrication et la vente des engrais agricoles.—(M. Masue.)
 Première lecture, 95; deuxième lecture et renvoi à un comité spécial, 314; troisième lecture, 712.
- Bill (N° 39) pour constituer en corporation la Banque Provinciale.—(M. Macmillan.)
 Première lecture, 90, 537; deuxième et troisième lectures, 537.
- Bill (N° 40) à l'effet de modifier l'acte constitutif de la compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York.—(M. Hickey.)
 Première lecture, 95; deuxième lecture, 186; en comité et troisième lecture, 641.
- Bill (N° 41) pour constituer la compagnie du chemin de fer de Saskatoon et du Nord.—(M. Ferguson.)
 Première lecture, 95; deuxième lecture, 186; en comité et troisième lecture, 955.
- Bill (N° 42) pour constituer la banque Commerciale du Manitoba.—(M. McCarthy.)
 Première lecture, 95; deuxième lecture, 186; troisième lecture, 537.
- Bill (N° 43) à l'effet de constituer la corporation de fidéicommiss l'Union du Canada.—(M. Hesson.)
 Première lecture, 95; deuxième lecture, 186; troisième lecture, 537.
- Bill (N° 44) à l'effet d'autoriser le transport du chemin de fer Welland à la compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, et pour autres fins.—(M. Bergin.)
 Première lecture, 95; deuxième lecture, 290; en comité, 916; troisième lecture, 943.
- Bill (N° 45) à l'effet de constituer la compagnie du Bassin de radoub, de construction de navale et de navigation d'Owen-Sound (à responsabilité limitée).—(M. Allan.)
 Première lecture, 141; deuxième lecture, 186; en comité et troisième lecture, 617.
- Bill (N° 46) concernant la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec.—(M. Wells.)
 Première lecture, 141; deuxième lecture, 186; en comité et troisième lecture, 943; amendements du Sénat, 1361.
- Bill (N° 47) concernant la liquidation des affaires de la compagnie de houille et de chemin de fer de Springhill et Parsboro', et la vente de ses propriétés à la compagnie de houille et de chemin de fer de Cumberland.—(M. Tupper, Pictou.)
 Première lecture, 141; deuxième lecture, 186; en comité et troisième lecture, 617.
- Bill (N° 48) à l'effet de constituer la compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de l'Atlantique.—(M. Daly.)

BILLS.—*Suite.*

- Première lecture, 141; deuxième lecture, 186; en comité et troisième lecture, 708.
- Bill (N° 49) à l'effet de constituer la compagnie d'Assurance Mutuelle Maritime de la Nouvelle-Ecosse.—(M. Daly.)
 Première lecture, 141; deuxième lecture, 186; en comité et troisième lecture, 708.
- Bill (N° 50) concernant la compagnie du chemin de fer Intercolonial.—(M. Hall.)
 Première lecture, 141; deuxième lecture, 186; en comité et troisième lecture, 617.
- Bill (N° 51) à l'effet d'amender l'acte constituant la compagnie canadienne de Téléphone Bell.—(M. Cameron, Victoria.)
 Première lecture, 141; deuxième lecture, 186; troisième lecture, 537.
- Bill (N° 52) à l'effet d'amender de nouveau l'Acte refondu des chemins de fer, 1879.—(M. Mu'lock.)
 Première lecture, 141; deuxième lecture, 491; retiré, 1049.
- Bill (N° 53) à l'effet d'autoriser la Cie d'Assurance Royale Canadienne à réduire le nombre de ses directeurs.—(M. White, Cardwell.)
 Première lecture, 151; deuxième lecture, 213.
- Bill (N° 54) concernant la Cie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et des lignes ferrées affermées à cette compagnie.—(M. Burpee, Sunbury.)
 Première lecture, 151; deuxième lecture, 537.
- Bill (N° 55) à l'effet de constituer la Cie d'Assurance sur le bétail vivant.—(M. White, Cardwell.)
 Première lecture, 151; deuxième lecture, 213; en comité et troisième lecture, 708.
- Bill (N° 56) à l'effet d'autoriser les porteurs d'obligations de la Cie du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa à voter aux assemblées de la compagnie, et pour d'autres fins.—(M. White, Cardwell.)
 Première lecture, 151; deuxième lecture, 290; en comité et troisième lecture, 761; amendements du Sénat, 1362.
- Bill (N° 57) concernant la Cie du chemin de fer du Nord du Canada.—(M. Small.)
 Première lecture, 151; deuxième lecture, 213; en comité et troisième lecture, 1249; amendement du Sénat, 1641.
- Bill (N° 58) à l'effet de constituer la Cie du chemin de fer de Gananoque, de Perth et de la Baie de James.—(M. Taylor.)
 Première lecture, 151; deuxième lecture, 213; en comité et troisième lecture, 641.
- Bill (N° 59) concernant la Cie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Nord-Ouest.—(M. Small.)
 Première lecture, 151; deuxième lecture, 213; en comité et troisième lecture, 862.
- Bill (N° 60) à l'effet d'accroître la commodité du havre de la cité de Toronto, d'agrandir l'Esplanade, et de

BILLS.—*Suite.*

- pourvoir au contrôle de son usage par les compagnies de chemins de fer.—(M. Small.)
 Première lecture, 151; deuxième lecture, 213.
- Bill (N° 61) à l'effet d'amender l'acte pour incorporer le synode du diocèse de la Saskatchewan et pour d'autres fins s'y rattachant.—(M. Williams.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture, 213; en comité et troisième lecture, 708.
- Bill (N° 62) pour constituer en corporation la compagnie du Tunnel de la rivière Sainte-Claire.—(M. Macmaster.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture, 213; examen du bill remis à plus tard, 641; en comité et troisième lecture, 708; amendements du Sénat, 1362.
- Bill (N° 63) pour fusionner certaines compagnies de chemin de fer y mentionnées sous le nom de la Compagnie de chemin de fer de l'Est du Canada.—(M. Macmaster.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture, 577.
- Bill (N° 64) à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.—(M. Cameron, Victoria.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture, 290; troisième lecture, 537.
- Bill (N° 65) concernant la compagnie du chemin de fer d'Hamilton et du Nord-Ouest.—(M. Kilvert.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture, 537; renvoyé au comité des chemins de fer, 1039; en comité et troisième lecture, 1249.
- Bill (N° 66) à l'effet de réduire le capital social de la banque Maritime de la Puissance du Canada, et de prendre d'autres dispositions concernant la dite banque.—(M. Wood.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture, 213; en comité et troisième lecture, 1292.
- Bill (N° 67) pour amender de nouveau l'acte à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario.—(M. Bergin.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture, 290; en comité et troisième lecture, 641.
- Bill (N° 68) concernant la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke.—(M. Gunn.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture, 213; en comité et troisième lecture, 617.
- Bill (N° 69) à l'effet de constituer la compagnie du Pont de chemin de fer de Québec.—(M. Bossé.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture, 290.
- Bill (N° 70) pour étendre la juridiction de la cour Maritime de l'Ontario.—(M. Allen.)
 Première lecture, 174; deuxième lecture proposée, 491; débat ajourné, 293.
- Bill (N° 71) à l'effet de pourvoir à la répartition des biens des débiteurs insolubles.—(M. Curran.)
 Première lecture, 174.

BILLS.—*Suite*

- Bill (N° 72) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.—(M. Innes.)
 Première lecture, 213; deuxième lecture, 577.
- Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central de l'Ontario.—(M. Platt.)
 Première lecture, 213; deuxième lecture, 537; en comité 1278.
- Bill (N° 74) à l'effet de constituer la Banque des Ranchers du Canada.—(M. Ross.)
 Première lecture, 213; deuxième lecture, 290.
- Bill (N° 75) concernant la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.—(M. Ross.)
 Première lecture, 213; deuxième lecture, 537; en comité et troisième lecture, 862.
- Bill (N° 76) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du Pont d'Alberta.—(M. Ross.)
 Première lecture, 213; deuxième lecture, 538.
- Bill (N° 77) à l'effet de constituer en corporation la compagnie de l'Aqueduc de Calgary.—(M. Ross.)
 Première lecture, 213; deuxième lecture, 537.
- Bill (N° 78) à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'Omnibus, de Tramway et de Transfert de Calgary.—(M. Ross.)
 Première lecture, 213; deuxième lecture, 537.
- Bill (N° 79) pour la répartition équitable des biens des insolubles.—(M. Beaty.)
 Première lecture, 213.
- Bill (N° 80) à l'effet d'amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec.—(M. Bell.)
 Première lecture, 247; deuxième lecture, 537; en comité et troisième lecture, 862; adoption des amendements du Sénat, 1249.
- Bill (N° 81) pour amender de nouveau l'acte à l'effet de donner l'existence légale à la compagnie du chemin de fer de la Souris aux montagnes Rocheuses, et pour changer le nom de la compagnie en celui de "La compagnie du chemin de fer de Battleford et de la Rivière à la Paix."—(M. Beaty.)
 Première lecture, 247; deuxième lecture, 537; en comité et troisième lecture, 1041.
- Bill (N° 82) à l'effet de légaliser une certaine convention intervenue entre le village de Parkdale et la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, et autres compagnies de chemin de fer, et pour autres fins.—(M. M. Wallace, York.)
 Première lecture, 247; deuxième lecture, 538.
- (Bill N° 83) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de San-Francisco, Winnipeg et la Baie d'Hudson.—(M. Royal.)
 Première lecture, 247; deuxième lecture, 538; retiré, 1242.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 84) constituant légalement la Corporation Episcopale Catholique Romaine de Pontiac.—(M. White, Renfrew.)
 Première lecture, 279; deuxième lecture, 537; en comité et troisième lecture, 947.
- Bill (N° 85) concernant le chemin de fer Huron et Erié.—(M. Smyth.)
 Première lecture, 279; deuxième lecture, 537; en comité et troisième lecture, 1042.
- Bill (N° 86) amendant de nouveau l'acte de 1872, concernant les Brevets d'Invention.—(M. White, Renfrew.)
 Première lecture, 279.
- Bill (N° 87) amendant de nouveau l'acte des sauvages, de 1880.—(Sir John A. Macdonald.)
 Première lecture, 279; deuxième lecture, 1130; en comité, 1483; troisième lecture, 1509.
- Bill (N° 88) concernant la compagnie de Prêt sur Biens-fonds du Canada (à responsabilité limitée).—(M. Beaty.)
 Première lecture, 305; deuxième lecture, 537.
- Bill (N° 89) pour amender de nouveau l'acte à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, et pour changer son nom en celui de "La compagnie du chemin de fer de la Ligne Directe entre Montréal et l'Europe."—(M. Tupper.)
 Première lecture, 305; deuxième lecture, 537; en comité et troisième lecture, 862.
- Bill (N° 90) concernant la compagnie du grand chemin de fer du Nord.—(M. Bossé.)
 Première lecture, 305; deuxième lecture, 537; en comité et troisième lecture, 1041.
- Bill (N° 91) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du Pont de la Frontière de Niagara.—(M. Cameron, Victoria.)
 Première lecture, 305; deuxième lecture, 537; en comité et troisième lecture, 1292; amendements du Sénat, 1643.
- Bill (N° 92) à l'effet de donner l'existence légale à la Banque des Négociants du Canada.—(M. Beaty.)
 Première lecture, 324; deuxième lecture, 57; en comité et troisième lecture, 708.
- Bill (N° 93) pour constituer légalement l'Association Loyale Orangiste de l'Amérique Britannique.—(M. Cameron, Victoria.) Après vote.
 Première lecture, 324; motion proposant la deuxième lecture, 955.
- Bill (N° 94) pour autoriser la compagnie d'Assurance contre le feu la "Souveraine" à renoncer à sa charte et à pourvoir à la liquidation de ses affaires.—(M. Mackenzie.)
 Première lecture, 325; deuxième lecture, 577; en comité et troisième lecture, 708.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 95) concernant le Diocèse Catholique Romain d'Ottawa.—(M. Tassé.)
 Première lecture, 325; deuxième lecture, 537; en comité et troisième lecture, 947.
- Bill (N° 96) pour amender de nouveau la loi de la preuve dans les causes criminelles.—(M. Robertson, Hamilton.)
 Première lecture, 487.
- Bill (N° 97) pour amender la loi criminelle et déclarer délit le fait de laisser sans entourage ni protection les trous, ouvertures, etc., faits dans la glace sur les eaux navigables et fréquentées.—(M. Robertson, Hamilton.)
 Première lecture, 487.
- Bill (N° 98) pour amender la loi concernant la procédure dans les causes criminelles et les devoirs des juges de paix hors des sessions, relativement aux personnes accusées de délits poursuivables par voie d'accusation.—(M. Robertson, Hamilton.)
 Première lecture, 487.
- Bill (N° 99) pour refondre et amender les actes pour accélérer le procès des personnes accusées de félonies ou de délits dans les provinces de Québec, d'Ontario et du Manitoba.—(M. Robertson, Hamilton.)
 Première lecture, 487.
- Bill (N° 100) pour amender de nouveau le chapitre 10 des Statuts Refondus du Bas-Canada concernant les serments et les sociétés illicites et séditions.—(M. White, Cardwell.)
 Première lecture, 499.
- Bill (N° 101) pour amender l'acte intitulé: "Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien" et pour d'autres fins.—(Sir Charles Tupper.)
 Première lecture, 537; motion proposant la deuxième lecture, 560; adoptée, (par 111 contre 52), 569-70; deuxième lecture et en comité, 571; motion de sir Charles Tupper proposant de renvoyer le bill au comité général, 603; amendement de M. Blake donnant certaines instructions au comité général, rejeté (par 122 contre 58), 605; autres amendements de M. Blake rejetés sur la même division et troisième lecture, 605.
- Bill (N° 102) à l'effet d'amender l'acte 41 Vict., chap. 16, intitulé: "Acte relatif à la vente des liqueurs enivrantes."—(M. Robertson, Shelburne.)
 Première lecture, 537; retiré, 1370.
- Bill (N° 103) concernant les obligations des voituriers par terre.—(M. Coughlin.)
 Première lecture, 537.
- Bill (N° 104) pour amender de nouveau l'Acte de Tempérance du Canada, 1878.—(M. Ives.)
 Première lecture, 537.
- Bill (N° 105) à l'effet de faciliter les transactions de banques et de prêts aux personnes qui s'occupent de l'agriculture.—(M. Orton.)
 Première lecture, 558.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 106) à l'effet de définir certaines offenses contre les personnes employés dans des fabriques. (Sir Leonard Tilley.)
Première lecture, 558; retiré, 1726.
- Bill (N° 107): Acte pour faire droit à John Graham. —(M. Jamieson) (du Sénat.)
Première lecture, (sur division) 617; deuxième lecture, (votée par 85 contre 65), 708; troisième lecture (votée par 84 contre 56), 1042.
- Bill (N° 108) pour amender les actes concernant l'inspection du gaz et des gazomètres.—(M. Costigan.)
Première lecture, 637; deuxième lecture, 1123-4; en comité, 1199; troisième lecture, 1202.
- Bill (N° 109) pour amender et refondre tels qu'amendés les divers actes concernant la falsification des aliments et des drogues.—(M. Costigan.)
Première lecture, 637; retiré, 1124.
- Bill (N° 110) concernant la représentation des territoires du Nord-Ouest dans la Chambre des communes.—(M. Cameron, Huron)
Première lecture, 637.
- Bill (N° 111) relatif à l'acte de l'indépendance du parlement, passé en 1878 (41 Vic., chap. 5).—(Sir John A. Macdonald.)
Première lecture, 665; motion proposant la deuxième lecture, 898; reprise du débat, 916; deuxième lecture, 935; renvoi du bill au comité des privilèges et élections, 935; rapport du comité, 1351; en comité, 1510; motion proposant la troisième lecture, 1534; amendement de M. Blake, rejeté (par 117 contre 58); troisième lecture, 1538.
- Bill (N° 112) à l'effet d'empêcher les excursions le dimanche.—(M. Charlton.)
Première lecture, 697.
- Bill (N° 113) à l'effet d'amender l'acte 33 Vic. chap. 88, concernant la propriété littéraire et artistique.—(M. Béchard.)
Première lecture, 697.
- Bill (N° 114) pour empêcher la falsification des substances alimentaires et des drogues.—(M. Costigan.)
Première lecture, 697; motion proposant la deuxième lecture, 1203; deuxième lecture, 1209; en comité, 1324; en comité et troisième lecture, 1374.
- Bill (N° 115) concernant les passages d'eau.—(M. Paterson, Essex.)
Première lecture, 783.
- Bill (N° 116) à l'effet de modifier "l'acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires" et "l'acte des matelots de 1871."—(M. McLelan.)
Résolution, 811; première lecture, 812; deuxième lecture et en comité, 1125; rapport du comité, 1202; troisième lecture, 1249.
- Bill (N° 117) modifiant l'acte relatif aux enquêtes sur les naufrages et à d'autres fins.—(M. McLelan.)

BILLS.—*Suite.*

- Résolution, 812; première lecture, 812; deuxième lecture et un comité, 1202, 1203; troisième lecture, 1373.
- Bill (N° 118) à l'effet de modifier l'application de l'acte d'assurance refondu, 1877.—(Sir Leonard Tilley.)
Résolution, 812; première lecture, 813; retiré, 1750.
- Bill (N° 119) concernant la vente de la houille.—(M. Costigan.)
Résolution, 813; première lecture, 813; retiré, 1716.
- Bill (N° 120) à l'effet d'amender l'acte des poids et mesures, de 1879.—(M. Costigan.)
Résolution, 813; première lecture, 813; en comité et deuxième lecture, 1202, 1321; en comité et troisième lecture, 1374.
- Bill (N° 121) à l'effet de modifier l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1882.—(M. McLelan.)
Résolution, 814; première lecture, 814.
- Bill (N° 122, du Sénat) pour amender les actes 40 Victoria, chapitre 49, et 45 Victoria, chapitre 20, qui sont des actes concernant les sociétés de construction et de prêt et d'épargne qui opèrent dans l'Ontario.—(M. Cameron, Victoria.)
Première lecture, 849, 886; deuxième lecture, 1049; en comité et troisième lecture, 1363.
- Bill (N° 123) amendant l'acte concernant les douanes, 1883, 46 Vic., chap. 12.—(M. Bowell.)
Première lecture, 942; deuxième lecture et en comité, 1126-7; troisième lecture, 1199.
- Bill (N° 124) concernant les fortifications et constructions militaires et leur entretien et réparation.—(Sir Hector Langevin.)
Première lecture, 1026; deuxième lecture, 1128; troisième lecture, 1199.
- Bill (N° 125) pour donner effet à un arrangement y mentionné entre le gouvernement fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse.—(Sir Charles Tupper.)
Première lecture, 1049; deuxième lecture, en comité, et troisième lecture, 1202.
- Bill (N° 126) au sujet de l'arrangement fait avec la Colombie-Britannique.—(Sir Charles Tupper.)
Première lecture, 1105; deuxième lecture et en comité, 1209; motion proposant la troisième lecture, 1244; amendement de M. Homer, rejeté, (par 121 contre 29) 1250; troisième lecture, 1250.
- Bill (N° 127) à l'effet d'amender de nouveau la loi criminelle.—(M. Cameron, Huron.)
Première lecture, 1120.
- Bill (N° 128) à l'effet d'amender de nouveau l'acte d'inspection générale, de 1874.—(M. Costigan.)
Résolution, 1122.
Première lecture, 1123; deuxième lecture et en comité, 1480; troisième lecture, 1509.
- Bill (N° 129) pour modifier l'acte concernant le traitement et les secours à donner aux marins dans les cas de maladie et de détresse.—(M. McLelan.)

BILLS.—*Suite.*

- Résolution, 1197 ; première lecture, 1198 ; deuxième lecture, en comité, et troisième lecture, 1443.
- Bill (N° 130) pour amender les actes de 1882 et 1883 concernant le service civil.—(M. Chapleau.)
Première lecture, 1242 ; en comité et deuxième lecture, 1473 ; en comité et troisième lecture, 1510 ; amendements du Sénat, 1751.
- Bill (N° 131) pour amender l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer et des vapeurs de Winnipeg et de la Baie d'Hudson.—(M. Cameron, Victoria.)
Première lecture, 1320 ; deuxième lecture, 1362 ; troisième lecture, 1472.
- Bill (N° 132, du Sénat) intitulé : " Acte à l'effet d'amender l'acte 37 Victoria, chapitre 42, intitulé : " Acte pour étendre à la province de la Colombie-Britannique certaines des lois criminelles maintenant en vigueur dans les autres provinces de la Puissance."—(Sir Hector Langevin.)
Première lecture, 1402 ; deuxième lecture et en comité, 1678 ; troisième lecture, 1679.
- Bill (N° 133, du Sénat), intitulé : " Acte à l'effet d'amender l'acte 38 Victoria, chapitre 54, intitulé : " Acte à l'effet d'étendre à la province du Manitoba l'acte pour accélérer en certains cas le procès des personnes accusées de félonies et de délits dans les provinces de Québec et d'Ontario."—(Sir Hector Langevin.)
Première lecture, 1402 ; deuxième lecture et en comité, 1678 ; troisième lecture, 1679.
- Bill (N° 134, du Sénat), intitulé : " Acte concernant les travaux publics du Canada."—(Sir Hector Langevin.)
Première lecture, 1402 ; motion proposant la deuxième lecture, retirée, 1533, 1534 ; deuxième lecture, 1682 ; en comité, 1684 ; troisième lecture, 1707.
- Bill (N° 135) pour amender de nouveau l'acte refondu des chemins de fer, 1879.—(Sir Charles Tupper.)
Première lecture, 1404 ; deuxième lecture et en comité, 1672, 1673, 1688, 1691 ; troisième lecture, 1692.
- Bill (N° 136, du Sénat) qui amende l'acte de Tempérance du Canada, 1878.—(Sir John A. Macdonald.)
Première lecture, 1471 ; deuxième lecture et en comité, 1717 ; troisième lecture, 1720.
- Bill (N° 137, du Sénat) à l'effet d'amender de nouveau l'acte concernant les devoirs des juges de paix hors des sessions, relativement aux ordres et convictions sommaires.—(Sir John A. Macdonald.)
Première lecture, 1471 ; deuxième et troisième lectures, 1717.
- Bill (N° 138, du Sénat) à l'effet d'amender l'acte des Terres Fédérales, 1883.—(Sir John A. Macdonald.)
Première lecture, 1471 ; deuxième lecture et en comité, 1721 ; troisième lecture, 1723 ; troisième lecture, 1739.
- Bill (N° 139) concernant la compagnie d'assurance de London.—(M. Beaty.)
Première lecture, 1471 ; deuxième lecture, 1555 ; en comité, 1608 ; troisième lecture, 1609.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (N° 140) concernant le département de la marine et des pêcheries.—(M. McLellan.)
Première lecture, 1472 ; deuxième lecture et en comité, 1700 ; troisième lecture, 1707.
- Bill (N° 141) concernant une maison de réforme pour certains jeunes délinquants dans le comté d'Halifax, province de la Nouvelle Ecosse.—(Sir John A. Macdonald.)
Première, deuxième et troisième lecture, 1720.
- Bill (N° 142) à l'effet de modifier de nouveau le tarif actuel des droits de douanes.—(Sir Leonard Tilley.)
Première lecture, 1532 ; deuxième et troisième lectures, 1720.
- Bill (N° 143) à l'effet d'amender l'acte concernant la vente des liqueurs de 1883, 1569 ; deuxième lecture, 1692 ; en comité, 1694, 1734, 1735, 1736 ; amendement du Sénat, 1751.
- Bill (N° 144) concernant le territoire qui fait l'effet du litige entre le Canada et la province d'Ontario.—(Sir John A. Macdonald.)
Première et deuxième lectures, 1733 ; troisième lecture, 1739-43.
- Bill (N° 145, du Sénat) à l'effet d'amender l'acte 45 Vic., chap. 23, intitulé : " Acte relatif aux banques en faillite, aux compagnies d'assurance, de prêt, aux sociétés de construction et aux associations commerciales."—(Sir John A. Macdonald.)
Première et deuxième lectures, 1743 ; en comité et troisième lecture, 1744.
- Bill (N° 146) pourvoyant au traitement et aux frais de voyages d'un nouveau juge puisné de la cour du banc de la reine au Manitoba.—(Sir John A. Macdonald.)
Résolution 1509, 1569 ; deuxième lecture et en comité, 1720 ; troisième lecture, 1726.
- Bill (N° 147) à l'effet d'autoriser certaines subventions et certains octrois pour et au sujet de la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées.—(Sir Charles Tupper.)
Première lecture, 1672 ; deuxième lecture et en comité, 1723 ; troisième lecture, 1739.
- Bill (N° 148) autorisant une avance aux commissaires du havre de Québec pour compléter leur bassin à flot.—(Sir Hector Langevin.)
Première lecture, 1677 ; deuxième et troisième lectures, 1717.
- Bill (N° 149) autorisant une avance aux commissaires du port de Québec pour compléter le bassin de radoub de Lévis.—(Sir Hector Langevin.)
Première lecture, 1677 ; deuxième et troisième lectures, 1717.
- Bill (N° 150, du Sénat) pour prolonger le délai limité par l'acte 43 Vic., chap. 7, intitulé : " Acte à l'effet de régler définitivement les réclamations de terres dans le Manitoba par suite d'occupation en vertu de l'acte 33 Vic., chap. 3."—(Sir John A. Macdonald.)

BILLS.—Suite.

Première lecture, 1682 ; deuxième et troisième lectures, 1739.

Bill (N° 151, du Sénat) pour autoriser la translation des prisonniers d'une prison à une autre dans certains cas.—(Sir John A. Macdonald.)

Première lecture, 1682 ; deuxième et troisième lectures, 1739.

Bill (N° 152, du Sénat) pour amender l'acte des Territoires du Nord-Ouest.—(Sir John A. Macdonald.)

Première lecture, 1682 ; deuxième et troisième lectures, 1750.

Bill (N° 154) à l'effet de rajuster les subsides annuels à être alloués par le Canada aux différentes provinces actuellement comprises dans la Confédération.—(Sir Leonard Tilley.)

Première lecture, 1708 ; deuxième et troisième lectures, 1744.

Bill (N° 155) pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour défrayer certaines dépenses du service public pour les exercices finissant respectivement le 30 juin 1884 et le 30 juin 1885, et pour d'autres fins du service public.—(Sir Leonard Tilley.)

Première, deuxième et troisième lectures, 1750.

Bill (N° 156) pour autoriser le prélèvement par voie d'emprunt, de certains deniers requis pour le service public.—(Sir Leonard Tilley.)

Première lecture, 1708 ; deuxième et troisième lectures, 1744.

BILLS PRIVÉS :

Délai pour la réception des pétitions concernant les, 43.

Délai pour la présentation des, 174, 1319, 1442.

Délai pour la réception des rapports du comité des, 603, 991, 1319, 1442.

BILLS SANCTIONNÉS : 1753.

BLACKEBY, A. H. : Son emploi, 1027.

BOIS :

Permis, etc., pour la coupe du bois, 84 ; en comité des subsides, 1516.

Vente de bois sur l'île Hunter, 1027, 1121.

Fonds de bois sur la rivière de la Tête de Brochet et du lac des Bois, 1277.

Inspection et mesurage du bois ; en comité des subsides, 1399, 1547.

Bouée automatique à Lockport, N.-E., 642.

BRASSARD, D. : Sa nomination à la douane de Windsor, Ont., 542.

BREVETS D'INVENTION :

Bill (N° 26) pour prévenir la fraude en rapport avec la vente des, 77, 156, 247.

Bill (N° 86) amendant l'acte de 1872 concernant les, 279.

BRISE-LAMES :

Destruction du brise-lames à Antigonish, 96.

Crédit pour le brise-lames d'Oyster-Pond, 142.

BRISE-LAMES.—Suite.

Coût du brise-lames à New-Harbour et au Havre des Sauvages, 142.

Brise-lames à la Pointe-Escuminac, N.-B., 548.

Brise-lames au havre de Saint-Pierre, comté de King, N.-B., 1276.

BUDGET :

Messago du gouverneur général transmettant les estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1885,—156.

Premier budget supplémentaire, 1319.

Deuxième budget supplémentaire, 1528.

Troisième budget supplémentaire, 1672.

DISCOURS SUR LE BUDGET ET LE TARIF PAR :—

Sir Leonard Tilley, de 606 à 617 et de 617 à 622.

Sir Richard Cartwright, de 622 à 637.

M. White (Cardwell), de 665 à 682.

M. Paterson (Brant), de 682 à 695.

M. Casey, de 715 à 723.

M. Vail, de 723 à 730.

M. Stairs, de 730 à 735.

M. Armstrong, de 735 à 738.

M. Taylor, de 738 à 739.

M. Irvine, de 739 à 740.

M. Charlton, de 754 à 763.

M. Dundas, de 763 à 764.

M. Mills, de 764 à 769.

M. McLelan, de 769 à 774.

BUSHELL, J. : Sa nomination à la douane de Windsor, Ont., 542.

CANADA, le crédit du, 811.

CANAUX :

Rapport du ministre des chemins de fer et des canaux, 46.

Canal entre la Thames et le lac Érié, 849.

Canal Rideau, 1276, 1277.

Canal Welland et du Saint-Laurent : leur coût, 1277.

Canal Lachine, ses deux nouveaux bassins, 1292 ; ses gardiens de quai, 1472.

Voir aussi SUBSIDES.

CAOUTCHOUC : tarif, 749.

CAPELINES : tarif, 740.

CARABINIERS, association de : en comité des subsides, 1330.

CASEBES, pour la police à cheval : en comité des subsides, 1462.

CARNAVAL, à Montréal, 89.

CARON, M. Clovis, garde-pêche, 1276.

CAVALERIE, école de : en comité des subsides, 1238.

CELLULOSE : tarif, 540.

CENS ÉLECTORAL : bill concernant le, 33, 1726.

CERTIFICAT, aux officiers de vaisseaux côtiers et de l'intérieur, 92, aux capitaines et seconds de navires, 645, 811, 1124, 1202, 1249.

CHAMBRE DES COMMUNES :

Recettes et dépenses de la, 33, 1,276.

Voir aussi SUBSIDES.

CHANGEMENTS MINISTÉRIELS, explications sur les, 31.

CHAPEAUX, tarif, 740.

CHAPLEAU, nomination de Samuel E. Saint Onge, 92, 156, 1,472.

CHARBON :

Son transport sur l'Intercolonial, 69.

Son exportation, 71.

Son importation aux Etats-Unis de la Nouvelle-Ecosse, 75.

CHEMINS DE FER :

Bill constituant une cour de commissaires de, 34.

Construction du chemin de fer de Gravenhurst et Callender, 43.

Raccordement du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec celui du Nord, 44.

Rapport du ministre des chemins de fer et canaux, 46.

Chemin de fer de la Grande Ligne directe d'Amérique et d'Europe, 61.

Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, 70.

Bill (N° 32) confirmant la location du chemin de fer Ontario et Québec à la compagnie du Pacifique, 89, 186, 862, 898, 912, 943.

Bill autorisant la construction d'un chemin de fer depuis Medicine-Hat, 90, 95.

Soumissions pour la construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, 91.

Bill (N° 44) autorisant le transport du chemin de fer Welland à la compagnie du Grand-Tronc, 95, 290, 914.

Bill autorisant la liquidation des affaires de la compagnie de houille et de chemin de fer de Springhill et de Parsboro', etc., 141.

Bill (N° 52) concernant l'acte refondu des chemins de fer, 1879,—141, 490, 1049.

Bill (N° 73) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 213, 537.

Bill (N° 85) concernant le chemin de fer Huron et Erié, 279, 537, 1042.

Station à Peak's sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 280.

Salaires des employés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 318, 1027.

Le chemin de fer Gravenhurst-Callender, 643.

Etat des subventions aux chemins de fer, 655.

Résolution concernant le chemin de fer de Prolongement vers l'Est, 878, 935.

Chemin de fer de l'Île du Prince Edouard : en comité des subsides, 1339.

Embranchement de Windsor : en comité des subsides, 1341.

Niveau de traverses des chemins de fer, 1354.

Bill (N° 135) amendant l'acte refondu des chemins de fer, 1879,—1405, 1672, 1683.

Résolution concernant le chemin de fer de Manitoba à la baie d'Hudson, 1567, 1687, 1721.

Voir aussi COMPAGNIES, SUBSIDES, et SUBVENTIONS.

CHINOIS,—leur émigration à la Colombie-Britannique, 655, 1036, 1363.

COLLÈGE MILITAIRE :

Nomination dans l'état-major du—, 643.

Crédit pour le—: en comité des subsides, 1235.

COLOMBIE-BRITANNIQUE :

Arrangement conclu avec la—, 72, 1088, 1209, 1244, 1249.

Négociations entre le Canada et la—, 84.

Limites entre le Nord-Ouest et la—, 280.

Milice de la—, 305.

Police à cheval pour la—, 358.

Bâtiments pour les immigrants à Victoria, C.B., 358.

Devoirs et salaires de l'agent d'immigration et de l'officier de quarantaine dans l'Île de Vancouver, C.B., 358.

Explorations géologiques dans la—, 539.

Inspection du gaz dans la—, 539.

Représentation dans le cabinet fédéral de la—, 539.

Employés du service civil dans la—, 548.

Immigration chinoise à la—, 655, 1036, 1363.

Agent des travaux publics à la—, en comité des subsides, 1400.

Acte pour appliquer certaines lois criminelles à la—, 1402, 1678, 1679.

COMMERCE,—tableaux de la navigation et du—, 29.

COMITÉS PERMANENTS :

Motion proposant leur organisation, 3.

Comité spécial chargé de préparer les listes des comités permanents, 30; rapport du comité, 32.

COMITÉS SPÉCIAUX :—

Comité spécial des Débats, sa nomination, 30. Voir *Débats*.

Comité spécial de la bibliothèque; sa nomination, 33: Voir *Bibliothèque*.

Comité spécial des industries agricoles; sa nomination, 79; rapport, 1473.

Comité des intérêts agricoles de 1882; ses dépenses, 142.

Comité spécial chargé du bill (N° 26) pour prévenir la fraude en rapport avec les droits de brevets d'invention; sa nomination, 156; son rapport, 247.

Comité spécial chargé du bill (N° 12) pour mieux prévenir la fraude en rapport avec les contrats publics, 314, 664, 696.

Comité spécial chargé du bill (N° 38) pour prévenir la fraude dans la fabrication et la vente des engrais agricoles, 314.

Comité spécial sur les mines et la métallurgie; sa nomination, 549.

Comité spécial chargé d'examiner un nouveau modèle de boîte de scrutin; sa nomination, 852.

COMPAGNIES :—

COMPAGNIE D'AQUEEDUC DE CALGARY : Bill (N° 77) la constituant, 213, 537.

COMPAGNIES D'ASSURANCE :

Compagnie d'assurance maritime mutuelle : Bill (N° 20) la constituant, 72, 95, 537.

COMPAGNIES.—*Suite.*COMPAGNIES D'ASSURANCE.—*Suite.*

- Compagnie d'assurance mutuelle maritime d'Halifax : Bill (N° 27) la constituant, 89, 186, 537.
- Compagnie de tempérance et d'assurance générale sur la vie : Bill (N° 28) la constituant, 89, 186, 617.
- Compagnie d'assurance mutuelle maritime de Pictou : Bill (N° 35) la constituant, 90, 186, 537.
- Compagnie d'assurance mutuelle de l'Atlantique : Bill (N° 48) la constituant, 141, 186, 708.
- Compagnie d'assurance mutuelle maritime de la Nouvelle-Ecosse : Bill (N° 49) la constituant, 141, 186, 708.
- Compagnie d'assurance Royale Canadienne ; Bill (N° 52) la concernant, 151.
- Compagnie d'assurance sur le bétail vivant : Bill (N° 55) la constituant, 151, 213, 703.
- Compagnie d'assurance sur le feu La Souveraine : Bill (N° 94) la concernant, 325, 577, 708.
- Compagnie d'assurances coopératives sur la vie : Bill (N° 118) les concernant, 813.
- Compagnies d'assurance de London : Bill (N° 139) la concernant, 1471, 1555, 1608.
- Compagnies d'assurances : en comité des subsides, 1511.

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER :

- Compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce : Bill (N° 9) la constituant, 43, 61, 916, 943.
- Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan Sud : Bill (N° 10) la constituant, 43, 95, 537.
- Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil et Prescott : Bill (N° 23) la constituant, 76, 951, 783.
- Compagnie du chemin de fer du lac Nipissingue et de la baie James : Bill (N° 31) la constituant, 90, 186, 761.
- Compagnie du chemin de fer et de charbon d'Alberta : Bill (N° 34) la constituant, 90, 186, 783.
- Compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York : Bill (N° 40) modifiant l'acte qui la constitue, 95, 186, 641.
- Compagnie de chemin de fer de Saskatoon et du Nord : Bill (N° 41) la constituant, 95.
- Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec : Bill (N° 46) la constituant, 141, 186, 943, 1361.
- Compagnie du chemin de fer Intercolonial : Bill (N° 50) la concernant, 141, 186, 617.
- Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick : Bill (N° 54) la concernant, 150, 537, 1100.
- Compagnie du chemin de fer de St-Laurent et Ottawa : Bill (N° 56) la concernant, 151, 290, 761, 1362.
- Compagnie du chemin de fer du Nord du Canada : Bill (N° 57) la concernant, 151, 213, 1249, 1641.
- Compagnie du chemin de fer de Gananoque, de Perth et de la Baie James : Bill (N° 58) la concernant, 151, 213, 641.
- Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Nord-Ouest : Bill (N° 59) la concernant, 151, 213, 862.

COMPAGNIES.—*Suite.*COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.—*Suite.*

- Compagnie du chemin de fer de l'Est du Canada : Bill (N° 63) la concernant, 174, 577.
- Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest : Bill (N° 64) la concernant, 174, 290, 537.
- Compagnie du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest : Bill (N° 65) la concernant, 174, 537, 1039, 1249.
- Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario : Bill (N° 67) la concernant, 174, 290, 641.
- Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke : Bill (N° 68) la concernant, 174, 213, 617.
- Compagnie du chemin de fer de jonction de Guelph : Bill (N° 72) la constituant, 213, 577, 1100.
- Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba : Bill (N° 75) la concernant, 213, 537, 862.
- Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec : Bill (N° 83) la concernant, 247, 537, 862.
- Compagnie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes-Rocheuses : Bill (N° 81) la concernant, 247, 537, 1041.
- Compagnie du chemin de fer de San-Francisco, Winnipeg et la Baie d'Hudson : Bill (N° 83) la constituant, 247, 538.
- Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe : Bill (N° 89) la concernant, 305, 537, 862.
- Compagnie du grand chemin de fer du Nord : Bill (N° 90) la concernant, 305, 537, 1041.
- Compagnie du chemin de fer et des vapeurs de Winnipeg et de la Baie d'Hudson : Bill (N° 131) amendement l'acte qui la constitue, 1320, 1362, 1472.
- COMPAGNIES DE COLONISATION : En comité des subsides, 1515.
- COMPAGNIES DE NAVIGATION :
- Compagnie de navigation à vapeur d'Halifax : Bill (N° 24) la constituant, 76, 95, 617.
- Compagnie de charbon et de navigation du Nord-Ouest : Bill (N° 33) l'autorisant à construire un chemin de fer depuis Medicine-Hat, 90, 186, 783.
- Compagnie du bassin de radoub, de construction et de navigation d'Owen-Sound : Bill (N° 45) la constituant, 141, 186, 617.
- COMPAGNIE D'OMNIBUS, DE TRAMWAY ET DE TRANSFERT DE CALGARY : Bill (N° 78) la constituant, 213, 537.
- COMPAGNIES DE PONTS :
- Compagnie de pont de chemin de fer de Québec : Bill (N° 69) la constituant, 174, 290, 1100.
- Compagnie du Pont d'Alberta : Bill (N° 76) la constituant, 213, 538.
- Compagnie du pont de la frontière de Niagara : Bill (N° 91) la constituant, 305, 537, 1292.
- COMPAGNIES DE PRÊT : Compagnie de prêt sur biens-fonds du Canada : Bill (N° 88) la constituant, 305, 537, 1100.

COMPAGNIES.—*Suite.*

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHIE : Compagnie commerciale de câble transatlantique : Bill (N° 19) la concernant 72, 95, 537.

COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE : Compagnie canadienne de Téléphone Bell : Bill (N° 52) la concernant, 141, 186, 537.

COMPAGNIE DE TERRES : Compagnie appelée la " Netherlands-American Land Company " : Bill (N° 30) la concernant, 90, 186, 708.

COMPAGNIE DE TUNNEL : Compagnie du tunnel de la rivière Ste-Claire : Bill (N° 62) la constituant, 174, 213, 641, 708, 1362.

COMPTES, entre Ontario et Québec, 77, et le Canada, 78.

COMPTES PUBLICS, déposés sur le bureau, 29.

CONSEIL du Nord-Ouest : Sa constitution, 1276.

CONTRATS PUBLICS : Bill pour mieux prévenir la fraude dans les contrats publics, 43, 85, 312, 664, 696, 866, 873.

CORBETT, JOHN, du département de la marine et des pêcheries, 213.

CORPORATION : Bill (N° 84) constituant la corporation épiscopale catholique romaine de Pontiac, 279, 537, 945,

COTONS ET CHAÎNE DE COTON : tarif, 741.

COURS :

Bill (N° 15) à l'effet de restreindre la juridiction de la cour suprême, 46.

De vice amirauté, 70.

Bill (N° 70) pour étendre la juridiction de la cour maritime d'Ontario, 174, 491.

Etablissement d'une cour maritime en Canada, 1027.

COUTILS : tarif, 741.

COX, M., maître de poste de Wheatley, accusations portées contre lui, 643.

DANJOU, M. JOSEPH, sa réclamation, 850.

DÉBATS :

Nomination du comité spécial des, 30.

Addition d'autres membres au comité des, 46.

Premier rapport du comité des, 278.

Correction des épreuves de la première édition anglaise des, 278.

Deuxième rapport du comité des, 750, 940.

Troisième et quatrième rapports du comité des, 1087, 1169, 1170.

Cinquième rapport du comité des, 1319, 1351.

Traduction des, 92.

Publication des *Débats*; en comité des subsides, 1421, 1422.

DÉBITEURS INSOLVABLES : Bill (N° 71) concernant la distribution des biens des, 174.

DÉLÉGUÉS, en Angleterre, ou ailleurs, 70.

DEMANDES DE DOCUMENTS : par—

M. ALLISON :

Copies des documents ayant rapport à la nomination du percepteur de la douane à Napanee, 223.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. AMYOT :

Copies des plaintes ou requêtes adressées par Eugène Gosselin, Louis Chabot et Charles Chabot, de Saint-Charles de Bellechasse, aux arbitres fédéraux, 30.

Copie de la correspondance relative à l'école de marine de Québec, 214.

Copie des documents se rattachant aux expropriations faites à Beaumont pour l'embranchement de Saint-Charles, 1276.

M. BAKER (Victoria) :

Copie de l'arrêté du conseil adopté en septembre dernier, en vertu duquel un paiement de \$130,000 devait être fait au gouvernement de la Colombie-Britannique pour le rembourser des dépenses faites en rapport avec le bassin de radoub d'Esquimalt, 548.

Etat donnant les noms, le rang, les salaires, la date de nomination de tous les fonctionnaires des différents départements fédéraux dans la province de la Colombie-Anglaise, en y comprenant l'agent du gouvernement du Dominion et ses subalternes, 548.

Copie de la correspondance touchant le maintien de la station navale à Esquimalt, et la présence continuelle d'un vaisseau de Sa Majesté au moins, dans les eaux de la Colombie-Britannique, 549.

Copie des pétitions et de la correspondance concernant la substitution d'un service quotidien de la poste au service bi hebdomadaire existant actuellement entre Port-Townsend, territoire de Washington, et Victoria, C. B., 644.

Copie de la correspondance concernant la nomination d'un maître de poste pour la ville de Victoria, 644.

Etat indiquant les noms, rang et position de ceux qui ont obtenu des certificats de capitaines et de seconds de navires, etc., 645.

Copie de la correspondance relative au steamer *Sir James Douglas*, etc., 1277.

M. BÉCHARD :

Copie des plaintes, etc., portées contre J. E. Gaboury, ex-maître de poste de Saint-Césaire, P. Q., 1276.

M. BELI :

Copie de toute correspondance, rapports d'ingénieurs, cartes et plans concernant les améliorations à faire pour assurer un approvisionnement d'eau suffisant pour le canal Rideau, et pour ouvrir à la colonisation l'étendue considérable du pays qui borde les lacs dans les comtés de Frontenac et Addington, 1276.

M. BELLEAU :

Copie des réclamations d'Eustache Dorion et de Moïse Leclerc, 95.

M. BERNIER :

Copie du contrat accordé par le gouvernement pour la construction de la salle d'exercices militaires à Montréal, ainsi que copie de tous rapports faits par l'architecte du gouvernement sur l'état de l'ancienne salle d'exercices et les travaux à faire; aussi, copie de

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. BERNIER.—*Suite.*

tous arrêtés du conseil ou ordres de département modifiant les termes du contrat, etc., 1277.

M. BILLY :

Copie de tous documents touchant le contrat d'exploration n° 10 de L. J. E. Garon, pour la saison de 1881, etc., 1277.

M. BLAKE :

Copie des rapports du haut-commissaire en Angleterre, concernant l'immigration au Canada, 52.

Etat indiquant le nombre de personnes entrées au et sorties du Manitoba par voies ferrées, etc., 52.

Copie de tous les documents relatifs à la coupe du bois sur la réserve des sauvages de Fort-William, 51.

Cartes indiquant les tracés du Pacifique et de ses embranchements, les terres réservées, etc., 57.

Copie de rapports et arrêtés du conseil touchant les remises faites à des fournisseurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 57.

Copie des arrêtés du conseil et ordres administratifs concernant la mouture en entrepôt, 57.

Copie de tous les documents se rapportant à la nomination, aux fonctions et aux dépenses du haut commissaire du Canada en Angleterre, 57, 60.

Copie de tous les documents se rattachant à la négociation de traités de commerce, 61.

Copie de tous les documents concernant la situation, les perspectives et les opérations en général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 71.

Etat des sommes payées à l'honorable John O'Connor, 75.

Copie des dépêches, correspondance et règlements des Etats-Unis concernant l'importation du charbon de la Nouvelle-Ecosse aux Etats-Unis, 75.

Copie des arrêtés du conseil, de la correspondance, etc., au sujet des primes accordées pour favoriser l'industrie du fer, 76.

Etat indiquant le nombre de saisies opérées aux ports d'entrées, etc., 76.

Copie de toutes demandes de ventes ou locations de terrains houillers au Nord-Ouest, 76.

Copie de toute dépêche ou correspondance concernant les permis accordés pour la vente de spiritueux au Nord-Ouest, 79.

Copie de tous les documents relatifs aux questions de déshérence, 79.

Copie des relevés relatifs aux comptes d'Ontario et de Québec, avec le Canada, 84.

Copie de tous les documents relatifs à la garantie du gouvernement sur l'intérêt du stock de la compagnie du Pacifique, 84.

Copie de toute la correspondance relative au projet de loi concernant les manufactures, 88.

Copie de tous arrêtés du conseil, ordres administratifs, etc., etc., au sujet des droits sur les tarifs de fret, 88.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. BLAKE.—*Suite.*

Etat indiquant les dépenses faites pour les documents de la session, etc., 89.

Etat des dépenses qu'entraîne le chauffage des édifices publics, 89.

Copie de tous les documents concernant les subventions aux chemins de fer, etc., 95.

Copie de tous les documents relatifs aux subventions à la province du Manitoba, à l'extension de ses limites, au territoire disputé, etc., 95.

Etat indiquant les travaux faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique et par la compagnie de construction, les noms des entrepreneurs, les sommes payées et payables; aussi, concernant l'émission du stock, l'achat d'autres lignes par la compagnie du Pacifique, etc., etc., 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240.

Copie de toute correspondance se rattachant à la destitution de Daniel McCourt, éclusier du canal de Cornwall, 550.

1° Etat détaillé, avec dates, de la dépense faite par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en rapport avec le chemin de fer Saint Laurent et Ottawa; 2° Un état détaillé complet du montant de \$473,000, ou environ, porté à titre d'avances diverses; 3° Un état détaillé, avec dates, des paiements à compte de l'intérêt sur le stock de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien; 4° Copie de tous rapports et données sur lesquels ont été basées les estimations de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et de M. Schreiber, concernant le coût du parachèvement du chemin de fer du Pacifique canadien, 550.

Copie d'un mémoire à Son Excellence en conseil signé par Frank Moberly et W. A. McCallum, au nom des habitants de Neobing, demandant de l'aide au sujet de leur boni à la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia, 553.

Copie des règlements relatifs à la division des mandats d'articles d'argent dans le département des postes, etc., 653.

Copie de tous documents relatifs aux réclamations de John Robertson pour terrains au Manitoba, 654.

Copie de la lettre du ministre de l'agriculture en date du 5 juillet, et de tout câblegramme adressé au haut-commissaire, appelant son attention sur la grande demande d'immigrants de la classe ouvrière en Canada, etc., 850.

Copie de documents concernant les paiements ou avances faits, à quelque titre que ce soit, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et qui ne sont pas compris dans les états déjà soumis, 1122.

M. BLONDEAU :

Copie de tous documents se rattachant à la poursuite par le nommé Skiffington contre Thomas Michaud et Florian Dumais, de Saint-Pascal, en 1881, devant les

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. BLONDEAU.—*Suite.***

juges de paix ; aussi copie de tous documents concernant la plainte d'Auguste Martin, de Saint-Pascal, greffier de la dite cour des juges de paix, contre le dit Skiffington, 961.

Etat du montant perçu par la vente des bâtiments sur le chemin de fer Intercolonial, depuis Hadlow jusqu'à la Rivière du-Loup, etc., 664.

Copie du rapport et des plans de l'ingénieur en chef, sur les explorations qu'il a faites l'été dernier dans Sainte-Anne, Kamouraska et Saint-André, dans le comté de Kamouraska, 1276.

Copie de tous documents concernant la nomination de Clovis Caron, garde-pêche, des plaintes portées contre lui, etc., 1276.

M. BURPEE (Sunbury) :

Etat des dépenses du comité des intérêts agricoles de 1882,—142.

Copie de tous les rapports des explorations faites dans le but d'améliorer la navigation du creek et du lac du Cygne, comté de Sunbury, N.-B., par dragage ou autrement, ainsi que de toute la correspondance s'y rattachant, 644.

Etat indiquant en milles la longueur du chemin de fer Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Moncton, et le coût original de sa construction ; aussi, la longueur du dit chemin entre les limites du Nouveau-Brunswick et Truro, et son coût, le matériel roulant non compris, 664.

M. CAMERON (Huron) :

Copie de tous les documents se rattachant au choix de Regina comme capitale du Nord-Ouest, 40.

Copie des arrêtés du conseil et ordre du département concernant la vente de la ferme N^o 20, sur la Creek-au-Poisson, T. N. O., 47.

Copie de tous les documents concernant l'administration des territoires du Nord-Ouest, 80.

Copie de tous arrêtés du conseil, ordres administratifs, au sujet du retrait du marché des terres dans la réserve de Regina, Mâchoire-d'Orignal, etc., 82.

Copie de tous les documents concernant le retrait du marché, des terres à concéder au sud du Pacifique, de leur vente subséquente, des réclamations des squatters, etc, etc., 85.

Copie de tous les documents concernant la nomination de M. Samuel E. St-Onge Chapleau, comme shérif du Nord-Ouest, 156.

Copie de tous les documents se rattachant à la vente, à l'affermage, etc., des moulins du gouvernement situés au sud de Calgary, au Nord-Ouest, 540.

Copie de tous documents concernant la nomination, etc, etc., d'un administrateur du gouvernement des territoires du Nord-Ouest en l'absence du lieutenant-gouverneur Dewdney, etc., 551

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. CAMERON (Huron).—*Suite.***

Copie de tous arrêtés du conseil ou ordres administratifs, correspondances et documents concernant la vente, l'affermage ou autres dispositions de la ferme d'approvisionnement sur le Creek Pincher, T. N. O., en faveur de MM. Christie, Stewart, Tupper, Pope et Cie, ou d'aucun d'entre eux, ou d'aucune autre personne, etc, etc., 657.

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et tout gouvernement provincial, relativement à l'acte des licences de 1883,—658.

Copie de tous arrêtés du conseil ou ordres administratifs concernant la vente d'un troupeau de bétail du gouvernement dans le Nord-Ouest, etc., 658.

Copie de tous ordres en conseil ou ordres administratifs touchant l'érection d'édifices publics à ou près Fort-McLeod, Territoire du Nord-Ouest, etc., 659.

Copie de tous ordres en conseil ou ordres administratifs touchant la réserve pour un emplacement de ville à Fort-McLeod, etc., 664.

M. CAMERON (Inverness) :

Copie des requêtes et de la correspondance au sujet des officiers de douane dans le comté d'Inverness, N.-E., 493.

M. CAMERON (Middlesex) :

Etat concernant l'organisation des batteries "A," "B" et "C," etc., 860.

M. CAMPBELL (Victoria) :

Copie de la correspondance et des rapports des ingénieurs concernant le brise-lames d'Antigonish, 96.

CARTWRIGHT : (sir Richard) :

Etat des articles importés pour la consommation, sujets à des droits et admis en franchise, Canada ; le montant des droits perçus et le tarif des droits prélevés sur ces articles, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883 ; aussi un état des articles produits et fabriqués en Canada, exportés de ce pays pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883, 30.

Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 20 janvier 1883, et du 1er juillet 1883 au 20 janvier 1884, 30.

Etat des exportations et importations, du 1er juillet 1882 au 1er janvier 1883, et du 1er juillet 1883 au 1er janvier 1884, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, 30.

Etat indiquant le montant d'argent déposé au crédit du gouvernement du Canada le 1er janvier 1884, en Canada ou ailleurs, ainsi que les noms des banques où ces dépôts ont été faits, etc., etc., 30.

Etat indiquant d'une manière approximative le nombre d'immigrants qui sont supposés s'être établis dans la province de l'Ontario durant les années 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 30.

Copie de tous les documents relatifs à l'emprunt canadien projeté de quatre millions, 43.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*CARTWRIGHT (sir Richard).—*Suite.*

Etat détaillé du compte du gouvernement avec la banque d'Echange, 37.

Copie de tous les documents relatifs à l'emprunt canadien projeté de quatre millions, 43.

Etat détaillé du fonds de retraite, 46.

Copie des jugements, etc. concernant la réglementation de la vente des liqueurs enivrantes, 46.

Rapport indiquant le nombre de fermes d'approvisionnement et d'instruction pour les sauvages du Nord-Ouest, le coût, etc., 63.

Copie des documents concernant la mission, en 1883, du ministre des finances en Angleterre, 93.

Etat des recettes et dépenses imputables au fonds du revenu consolidé du Canada jusqu'au 10 février pendant chacun des exercices 1883 et 1884, 151.

Etat indiquant les recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé jusqu'au 20 mars de chacune des années 1883 et 1884, respectivement ; aussi, un état des exportations de chacune des années 1883 et 1884, respectivement, 1276.

M. CASEY :

Copie de toute convention intervenue entre le gouvernement et les entrepreneurs de la section "B" du chemin de fer du Pacifique, et état des sommes supplémentaires payées à ces derniers, 83.

Copie de tous les documents concernant la nomination de E. McCollum, directeur de poste de Duart, 540.

Copie des avis de soumissions et des soumissions elles-mêmes, ainsi que des contrats pour les provisions de la police à cheval et des sauvages du Manitoba et du Nord-Ouest, et leur transport, etc., 1276.

Copie des arrêtés du conseil et de la correspondance touchant les restrictions imposées sur le commerce du bétail sur pied avec la Grande-Bretagne, 1277.

Copie de tous documents concernant la suspension ou la mise à la retraite de W. F. Whitcher, ou sa résignation de l'emploi qu'il occupait dans le service public, 1277.

Copie de toute sentence rendue ou de tout rapport fait par les arbitres nommés pour régler les réclamations des entrepreneurs pour la section "B" du chemin de fer du Pacifique canadien, etc., etc., 1277.

Copie de l'arrêté du conseil nommant Alphonse Audet à sa position actuelle dans le service civil, 1277.

Copie du mémoire présenté par la Grange Fédérale au ministre des finances, concernant la législation nécessaire aux intérêts de la classe agricole, 1277.

Copie de la pétition adressée au ministre des postes par les habitants de Duart et des environs, se plaignant de la nomination d'Ephraïm Britton comme maître de poste de Duart, et demandant son remplacement par J. C. Macdonald, et de toute correspondance relative à cette pétition, 1277.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. CASGRAIN :

Copie des soumissions reçues pour les travaux du quai de l'île aux Grues, l'année dernière ; 2° Un état des soumissions offertes, suivant l'échelle de telles soumissions ; 3° Le nom du soumissionnaire qui a obtenu le contrat ; 4° Le montant dépensé pour les travaux ; 5° Les salaires payés aux surveillants des travaux, s'il y en a eu, 550.

Copie des soumissions demandées et offertes l'année dernière pour la rallonge du quai à Saint-Jean-Port-Joli ; 2° Du contrat donné au soumissionnaire, si tel contrat a été donné ; 3° Etat du montant dépensé l'année dernière pour ces travaux ; 4° Du nom des personnes, s'il y en a, qui ont eu la conduite de cet ouvrage, et du salaire alloué à chacune, et payé ; 5° Un état des travaux faits, en dimensions, quantité et qualité, 551.

Copie de la commission, des serments et des instructions des gouverneurs-généraux, 555.

Copie de la commission, des serments et des instructions des lieutenants-gouverneurs, 556.

M. CHARLTON :

Etat indiquant le nombre de baux passés en 1883 pour location de terres à pâturages, etc., 78.

Etat indiquant les homesteads et préemptions, etc., en 1883,—84.

Etat indiquant le nombre d'acres de terres arpentées en 1883 au Manitoba et au Nord-Ouest, 84.

Etat indiquant le nombre d'acres de terre vendus en 1883, etc., etc., 84.

Etat donnant le nombre de permis accordés ou refusés pour la coupe du bois, etc., 84.

Copie de tous les documents concernant la réduction des frais de port sur les lettres, 93.

Copie de toute correspondance échangée avec le gouvernement américain au sujet des statistiques d'émigration du Canada aux Etats-Unis depuis l'année 1873, 1277.

Copie de toute correspondance avec le gouvernement des Etats-Unis, concernant les prétendues violations de la neutralité du territoire canadien par les troupes des Etats-Unis, pour la poursuite et l'arrestation sur le sol canadien, de déserteurs de l'armée américaine, 1277.

M. COCKBURN :

Copie de tous les documents relatifs à la construction du chemin de fer de Gravenhurst et Callander, 43.

Copie de toutes soumissions pour l'élargissement des sections 4 (Rapide Plat) et 10 (Cornwall) des canaux du Saint-Laurent, reçues les 4 décembre 1883 et 4 février 1884, respectivement, et des documents s'y rattachant, 1276.

M. COOK :

Copie de tous les documents concernant l'agence des sauvages à Toronto, 289.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. COURSOL :

Copie de la correspondance concernant les réclamations de Québec contre le Canada, 84.

M. CURRAN :

Copie de toute correspondance échangée au sujet de la nécessité de donner aux piétons plus de facilités de passage sur le pont Wellington, qui franchit le canal Lachine, 850.

M. DAVIES :

Copie des documents concernant l'inspection des bateaux à vapeur de l'île du Prince-Edouard, 64.

Etat comparé indiquant les noms, charges, salaire annuel et date de l'entrée au service des fonctionnaires employés sur l'Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, dans les divisions suivantes : bureau du surintendant, service de la voie, département des machines et du matériel, et bureau de la comptabilité ; aussi les noms et la moyenne du salaire mensuel payé respectivement aux chefs de trains, ingénieurs-mécaniciens et chefs de gares, sur les dites lignes, 318.

Copie des arrêtés du conseil concernant les réclamations de l'île du Prince-Edouard, pour la construction ou réparation de jetées, 1242.

Copie de tous documents concernant le traité de Washington et les pêcheries canadiennes, 1276.

M. DAWSON :

Rapport concernant l'inspection des navires, l'an dernier, sur les lacs Supérieur et Huron, 645.

Copie de tous rapports non publiés concernant le caractère et les ressources de la région située au nord des lacs Huron et Supérieur et que traverse le Pacifique, etc., 1029.

M. DUNDAS :

Etat indiquant la quantité et la valeur du blé et de la farine de blé importés des Etats-Unis, etc., 70.

M. DUPONT :

Etat des sommes payées par le gouvernement du Canada à compte ou en paiement total des subventions votées aux différentes compagnies de chemins de fer mentionnées dans le chapitre 25 de la 46^e Victoria (1883), 280.

M. FARROW :

Etat de tous les deniers payés par le gouvernement fédéral au gouvernement local d'Ontario depuis la Confédération, donnant les montants payés chaque année et à quel titre, 1276.

M. FORTIN :

Copie de toute correspondance relative à l'inspection du hareng de Terre-Neuve, 34.

Copie des rapports relatifs à l'exposition internationale des pêcheries à Londres, 88.

Etat indiquant le nombre et le montant des réclamations de la prime d'encouragement pour la pêche, etc., 151.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. GIGAUT :

Copie de toute pétition au ministre de l'agriculture, demandant que l'on accorde des prix pour les meilleurs essais, traités et autres compositions littéraires sur l'industrie agricole et les arts mécaniques que l'on fasse circuler chez les cultivateurs et les artisans, les manuels et essais sur l'art agricole et les arts mécaniques, 36.

M. GILLMOR :

Copie de certains documents concernant le transport des malles au Nouveau-Brunswick, 83.

M. GUILLET :

Copie de tous les documents concernant l'arrestation sur le territoire canadien de prétendus déserteurs de l'armée américaine, 93.

M. HESSON :

Etat concernant les bureaux de poste, 97.

M. HOUBE :

Copie de la correspondance relative au chemin de fer Union Jacques Cartier, 45.

M. INNES :

Etat des comptes de fret de l'Intercolonial contre la fabrique d'acier de Londonderry, N.-E., de 1879 à 1883, etc., 860.

Etat indiquant la valeur des machines importées pour la filature de coton de Sainte-Croix, à St-Stephens, N.-B., la date de l'importation, le montant des droits imposables et payés, etc., 860.

M. IRVINE :

Copie de toute correspondance au sujet de la nomination de James H. Jacques et Charles Kearney, du comté de Carleton, Nouveau-Brunswick, à des positions dans le service civil du Canada, et aussi copie de toute correspondance et de toute investigation faite par le gouvernement au sujet de leurs positions dans le service civil, 233.

Copie de toutes dépêches ou correspondance entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, ou entre le gouvernement du Canada et le ministre de l'Angleterre à Washington, concernant les droits de douane excessifs perçus sur le foin exporté aux Etats-Unis, et la remise de ces droits, 553.

M. JACKSON :

Etat indiquant les concessions de terrains boisés dans la région de la Rivière à l'Arc, 96.

Copie de la correspondance touchant une accusation portée contre le capitaine du bateau de sauvetage de Port-Rowan, dans le comté de Norfolk, dans la province d'Ontario, pour n'avoir pas sauvé les vies de l'équipage de la barque *Fitzgerald* en novembre 1883, 555.

Etat indiquant le nombre de remorqueurs et dragueurs à vapeur achetés par le gouvernement ou construits par le gouvernement pendant l'année 1883, pour usage en Canada, etc., 1277.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. KAULBACH :

Copie de tous documents concernant la passation de l'acte 45 Vic., chap. 19, 1882, intitulé : " Acte à l'effet d'exempter les navires employés à la pêche du paiement des droits pour le secours des marins malades et dans la détresse," et de toute correspondance au sujet de l'abrogation de cet acte, 232.

M. KING :

Copie des rapports d'explorations faites en vue d'exécuter des travaux de dragage à Jemseg, comté de Queen, N.-B., et de la correspondance s'y rattachant, 316.

M. KIRK :

Etat indiquant le montant payé pour remise de droits sur la toile à voiles pour navires et bateaux-pêcheurs, etc., etc., 664.

Copie de tous les documents concernant la mise à la retraite de James Hearn, douanier à Arichat, N.-B., 1180.

M. LANDERKIN :

Relevé du montant des bonis donnés pour les chemins de fer par les townships d'Artemisia, Bontinck, Egremont, Glenelg, Normanby, et par la ville de Durham ; aussi, un relevé du montant dépensé par le gouvernement provincial pour aider aux voies ferrées dans les limites des dits townships, 1276.

M. LANDRY (Montmagny) :

Copie des serments des gouverneurs généraux et des lieutenants-gouverneurs du Canada, 85.

Etat des travaux faits dans les différentes provinces, 173.

Copie des arrangements conclus entre le gouvernement fédéral et la compagnie du chemin de fer Canada Central, en vertu desquels elle jouit du droit de passage sur cette partie du chemin de fer Intercolonial appelée embranchement de Saint-Charles, 247.

Etat indiquant les noms des différents employés supérieurs au service du gouvernement sur le chemin de fer Intercolonial, leur âge, leur nationalité (origine), leur domicile, la nature de leur emploi, le montant actuel de leur salaire annuel, la date de leur entrée au service, le montant de leur salaire à la date de leur nomination, 324.

M. LAURIER :

Copie de la correspondance relative au transfert des bâtisses des immigrants et de la station de la quarantaine de Lévis à Montréal, 96.

Copie des pétitions contestant l'élection de l'honorable J. A. Mousseau dans le comté de Jacques-Cartier, en 1882 et 1883 ; du jugement de la cour, et de sa commission de juge, etc., 143.

Copie de tous les mémoires et de la correspondance concernant le rajustement du subside fédéral et les autres réclamations de Québec, 1276.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. LISTER :

Etat relatif à la construction d'édifices publics, 44.

Etat indiquant les noms des surnuméraires au département des travaux publics, 88.

Copie des documents concernant l'offre de terrains, etc., pour des édifices publics à Amherstburg, 89.

Copie de toutes pétitions concernant les travaux du havre de Kingsville, et de toutes communications échangées à ce sujet entre le gouvernement et toute autre personne, 231.

Etat des sommes dépensées pour réparer les phares de l'île Pelée, de la Longue Pointe et de Rondeau, etc., 247.

Copies de toutes les pétitions, lettres et correspondance reçues à l'adresse du ministre de l'intérieur, ou d'aucun autre membre du gouvernement, concernant l'exploitation des mines d'or et d'autres minerais situés dans les Territoires du Nord-Ouest, 545.

Copie du rapport de l'inspecteur du bureau de poste de London, au directeur général des postes, fait pendant l'année 1883, au sujet des accusations portées contre M. Cox, le maître de poste de Wheatley, dans le comté d'Essex, 643.

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et toutes personnes au sujet de la construction d'un hôtel de la poste à Leamington, dans le comté d'Essex, 852.

Copie de tous documents concernant la réclamation de feu James Goodwin pour un mur de clôture en avant des terrains du parlement, etc., 1276.

M. LIVINGSTONE :

Etat relatif à l'achat de certains terrains, etc., 558.

M. MACMILLAN :

Copie de tous rapports, cartes et évaluations concernant la levée hydrographique de la rivière Thames, au village de London-Ouest, comté de Middlesex, province de l'Ontario, 1276.

M. McCRAVEY :

Etat indiquant la quantité de spiritueux, etc., importés, fabriqués, etc., dans le pays, 72.

Etat détaillé indiquant les dépenses de Rideau Hall, chaque année, depuis la Confédération, 1277.

Etat détaillé indiquant le coût et le revenu du canal Welland, et des canaux du Saint-Laurent depuis la Confédération, etc., 1277.

M. McDONALD (Cap-Breton) :

Copie de la correspondance ayant trait aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, 70.

Copie de la correspondance concernant la conduite de M. Potter, président du Grand-Tronc, en 1875, et qui déprécia alors le crédit du Canada, 811.

M. MOISAAC :

Relevé du montant d'argent dépensé pour un édifice public à Antigonish, 70.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. McISAAC.—*Suite.***

Copie de toute correspondance touchant la vacance causée depuis la dernière session, à Morristown, N.-E., par le décès d'Archibald McGillivray, douanier de cette localité, et son remplacement ; aussi, copie de tous papiers et documents s'y rapportant, 151.

M. McMULLEN :

Etat indiquant la quantité de charbon transportée sur l'Intercolonial, etc., 70.

Etat du fonds de retraite, 70.

Etat donnant le nombre de jours, avec dates, pendant lesquels le bureau des commissaires de l'Intercolonial a siégé à partir du 1er janvier 1883 jusqu'au 31 janvier 1884 ; combien de fois chaque membre a été absent des séances, l'allocation mensuelle payée à chaque membre du bureau, et le montant total payé à chacun pendant la période susmentionnée ; aussi, les dates auxquelles des séances ont été tenues en dehors d'Ottawa, et où elles ont été tenues, 324.

Etat du nombre et des noms des agents d'immigration employés pendant l'année 1883, les dates de leur nomination, la longueur du temps pendant lequel ils ont servi durant l'année, et les dépenses encourues ; aussi le nombre de ceux qui sont encore employés, leurs salaires et leurs dépenses, 324.

Relevé des dépenses du Sénat et de la Chambre du Sénat à partir du 1er janvier 1879, jusqu'au 1er janvier 1884, 1277.

M. MILLS :

Etat faisant connaître comment est constitué actuellement le conseil du Nord-Ouest, le nombre de membres élus, les districts pour lesquels ils sont élus, le nombre de votes enregistrés, les noms des candidats, et les qualifications requises des votants, 1276.

M. MITCHELL :

Copie de tous documents concernant la construction du brise-lames à la Pointe Escuminac, dans la Baie de Miramichi, N.-B., 543.

Etat donnant les noms, etc., etc., de tous les porteurs d'actions du Grand-Tronc, etc., 1276.

Copie de toute correspondance échangée entre lui-même et le ministre de l'intérieur au sujet d'un fonds de bois sur la rivière de la Tête-de-Brochet, avec les plans relatifs à ces fonds ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre les mêmes personnes, et des plans relatifs à des fonds de bois sur le lac des Bois, 1277.

M. MONTPLAISIR :

Etat donnant le nombre de permis donnés sur le chemin de fer Intercolonial, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'au 1er janvier 1884, chaque année, par qui donnés et à qui, 1277.

M. MULOCK :

Copie des arrêtés du conseil, etc., concernant le désaveu des lois provinciales, 45.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.***M. MULOCK.—*Suite.***

Copie des règlements concernant la pêche dans Ontario, 76.

Copie des plaintes portées contre le major général Luard, 315.

Etat donnant les noms de tous les actionnaires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et le nombre d'actions détenues par chacun des dits actionnaires à chacun des jours suivants, savoir : les 7, 14, 21 et 28 octobre 1883 ; les 4, 11, 18 et 25 novembre 1883 ; les 2, 9, 16, 23 et 30 décembre 1883 ; les 6, 10, 20 et 27 janvier 1884, 547.

Etat des subventions accordées par le gouvernement fédéral et ceux des provinces, ainsi que par les municipalités aux chemins de fer, etc., 656.

Copie de toutes lettres formulant des plaintes au sujet de la conduite tenue par le major général Luard à Cobourg ou ailleurs, et adressées par le lieutenant-colonel A. T. Williams, M.P., ou d'autres personnes, soit au gouvernement, soit à des membres du gouvernement, et aussi copie de toutes réponses faites à ces lettres, de tous documents et de toute correspondance relativement à cette question, 661.

M. OUMET :

Copie de la correspondance relative au rajustement ou à l'augmentation des subsides des provinces, 161.

M. PATERSON (Brant) :

Etat de l'importation et de l'exportation du blé et du maïs et de la farine de blé et de maïs, 41.

Etat indiquant les remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation, 41.

Copie de la correspondance, etc., concernant les arrangements faits par le gouvernement et la compagnie du Pacifique pour l'immigration au Manitoba et au Nord-Ouest, 89.

Etat montrant les noms des personnes, qui, durant la dernière année, se sont adressées au département de l'immigration pour obtenir les services d'immigrants, indiquant de plus le nombre et l'occupation des immigrants demandés, ainsi que le nombre et l'occupation de ceux dont les services furent ainsi obtenus, 544.

M. PATTERSON (Essex) :

Copie des rapports des architectes au sujet du choix d'un emplacement pour les bureaux de douane et de poste d'Amherstburg, 317.

Copie des rapports et de la correspondance concernant la saisie de barils à l'huile de charbon à Sandwich, Windsor et Walkerville, 318.

Copie des rapports des ingénieurs au sujet de l'établissement d'un port sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, 540.

Copie de la correspondance concernant la nomination de D. Brassard et J. Bushell, à la douane de Windsor, Ont., 542.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. PATTERSON (Essex).—*Suite.*

Copie de tous documents concernant cette partie de la Ferme Pajot, dans la ville de Sandwich, que réclame le département des sauvages de la part des Wyandottes d'Anderdon, 1277.

M. PLATT :

Etat indiquant le nom et la situation des îles des sauvages, etc., dans le lac Ontario, 93.

Etat donnant les noms des officiers de santé publique, etc., 94.

Etat indiquant la situation des stations de sauvetage, et donnant la description des bateaux et appareils de sauvetage, etc., 1276.

M. RINFRET :

Copie des requêtes, correspondance, rapports, etc., concernant le service d'une malle quotidienne dans les paroisses de Saint-Gilles, Saint-Patrice et Saint-Sylvestre, dans le comté de Lotbinière, 316.

M. ROBERTSON (Shelburne):

Etat indiquant la distribution des primes d'encouragement accordées aux pêcheurs, 72.

Copie de tous documents concernant la construction d'un quai et d'un pont à Upper-Woods, comté de Shelburne, N.E., 1275.

M. SHAKESPEARE :

Copie de la correspondance relative aux troubles avec les sauvages de Metlakatla, 89.

Copie de la correspondance entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique au sujet de l'immigration chinoise, 655.

M. SOMERVILLE :

Etat détaillé des sommes payées au *Courrier de St. Hyacinthe*, 70.

Etat des dépenses des délégués en Angleterre, ou ailleurs, 70.

Copie de tous comptes et pièces justificatives, y compris les réquisitions pour transport, présentés par la compagnie des Messageries canadiennes au département de la milice et de la défense, pour transport pendant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre 1883, 558.

Copie de toute correspondance, soumissions et comptes concernant l'achat de mocassins pour le département de la milice et de la défense, pendant l'année 1883, 664.

Copie de toute correspondance concernant l'achat de tentes pendant l'année 1883, par le département de la milice et de la défense, 664.

Etat indiquant toutes sommes reçues par le département de la marine et des pêcheries pour location de rivières et cours d'eau ; aussi, les montants payés au même département comme amendes imposées pour violation des règlements de pêche, etc., 1277.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*

M. SPROULE :

Copie de la correspondance et des plaintes relatives au retard ou à la négligence apportée par les directeurs de poste à transmettre les journaux ou revues à leur destination, 231.

M. TAYLOR :

Copie de toute correspondance, rapports d'ingénieurs, cartes et plans concernant la continuation du canal Rideau, depuis le village de Monton jusqu'au lac Charleston et au village de Gananoque, dans le comté de Leeds, 1277.

M. TYRWHITT :

Etat indiquant le nombre des volontaires de 1837-38, qui sont encore vivants, etc., 96.

M. VAIL :

Copie de la correspondance relative aux traitements des juges, 62.

Copies de toutes soumissions reçues par le département de la milice et de la défense, depuis le 1er juin jusqu'au 1er décembre 1883, pour la confection des effets d'habillements à l'usage de la milice, 1277.

M. VALIN :

Copie de la correspondance relative aux phares flottants illuminés au gaz, placés dans le fleuve Saint-Laurent, en bas de Québec, pour mieux guider les steamers et les voiliers.

Copie de toutes demandes faites concernant la pose des lumières dans le fleuve Saint-Laurent, au nord de l'île d'Orléans, dans le comté Montmorency.

M. WATSON :

Copie de la correspondance relative à la navigation de la baie d'Hudson, 76.

M. WELDON :

Copie des devis et du contrat concernant la construction du steamer *Princess Louise*, 33.

Copie du rapport relatif à la perte du steamer *Princess Louise*, 43.

Copie de toutes dépêches concernant les cours de vice-amirauté, 70.

Etat du revenu et des frais d'exploitation, du matériel roulant acheté, et des réclamations faites pour l'Intercolonial, 71.

Etat indiquant la quantité de charbon déclarée en transit ou exportée, etc., 71.

Copie de tous les documents relatifs aux drawbacks sur les sucres raffinés et les matériaux employés dans la construction des navires, 72.

Copie de tous les documents concernant le service des wagons-palais Pullman sur l'Intercolonial, 83.

Etat des accidents sur l'Intercolonial, 85.

Etat relatif aux recettes, à la valeur des timbres-poste du bureau de poste, et à la compagnie de lotterie de Saint-Etienne, N.-B., 653.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*M. WELDON.—*Suite.*

Etat détaillé du montant payé à M. Jotham O'Brien, à compte de son entreprise pour la construction du steamer *Princess Louise*, etc., 664.

Etat donnant le montant du salaire ou de l'allocation donné à M. George Hutchinson, chargé du service météorologique à Saint-Jean, N.-B., et le montant des frais encourus par M. R. J. Stupart pour se rendre de Toronto à Saint-Jean, et des autres dépenses faites pour préparer et monter le bureau et les instruments: aussi, copie de toutes instructions du département de la marine et des pêcheries au surintendant à Toronto concernant le changement des officiers à Saint-Jean et le déplacement de M. Gilbert Murdock, etc., 1276.

M. WELLS :

Copie de toutes pétitions et correspondance concernant la récente nomination d'un maître de poste à Solway, comté de Bruce, *vice* Duncan McIntyre, démissionnaire, 1277.

M. WHITE (Renfrew) :

Copie de la correspondance au sujet de l'opportunité d'adopter des mesures pour s'assurer d'une exposition des bois canadiens à l'exposition forestière qui aura lieu à Edimbourg, en août prochain, 850.

M. WILSON :

Copie des pétitions, etc., accusant le juge Hughes, 63.

Copie de tous les documents se rattachant à la construction d'un bureau de poste et d'une maison de douane à Saint-Thomas, 98.

Etat des recettes et dépenses du havre de Port-Stanley, 315.

Copie des rapports des ingénieurs du gouvernement concernant la construction d'un havre de refuge à Port-Stanley ou à Port-Burwell, sur la rive nord du lac Érié, avec l'évaluation du coût à chaque endroit, 553.

M. WOODWORTH :

Copie des dépêches relatives à l'arrestation et à la détention de Roger Amoro, Acadien français, de Digby, N.-E., 662.

M. WRIGHT :

Etat indiquant le prix moyen des terres vendues dans la zone du chemin de fer du Pacifique, 82.

M. YEO :

Etat de tous certificats accordés par les médecins en vertu de l'Acte de Tempérance de 1878, dans le comté de Prince, I.P.E., depuis la mise en force de cet acte dans ce comté, le dit état indiquant les personnes qui ont accordé ces certificats, à qui ils ont été donnés, et leurs dates, 1278.

DÉPENSES PUBLIQUES: Débat sur les—, 1404.

DÉPUTATION: Vacances survenues dans la—, 1.

DÉPUTÉS: Présentation de nouveaux—, 1, 29, 214.

DÉSARME des lois provinciales, 45.

DÉSERTEURS: Arrestation sur le territoire canadien de prétendus déserteurs de l'armée américaine, 93, 1277.

DÉSHÉRENCE: Questions de—, 79.

DESTITUTION de Daniel McCourt, éclusier à Cornwall, 550.

DETTES :

Montant dû par les provinces d'Ontario et de Québec au gouvernement canadien, 213.

Chiffre de la dette publique, le 1er janvier 1884, 783.

DIMANCHE: (Bill N° 112) pour empêcher les excursions le—, 697.

DIOCÈSE catholique romain d'Ottawa: Bill (N° 95) le concernant, 325, 537, 947.

DIVISIONS:—par ordre de priorité :

PREUVES DANS LES CAUSES CRIMINELLES: Bill (N° 3) concernant la loi de la :

1. Motion de M. Cameron, Huron, proposant la deuxième lecture du bill et son renvoi à un comité spécial, 100 ; amendement de M. Tupper concluant au renvoi à six mois, rejeté (par 100 contre 53), 104 ; motion principale adoptée sur division, 105 ; motion de M. Cameron, Huron, proposant de renvoyer le bill au comité général, pour l'y amender, rejetée, (par 87 contre 63), 754.

M. J. A. MOUSSEAU:—Sa nomination comme juge :

2. Motion de M. Laurier demandant copie de pétitions contestant l'élection de l'honorable J. A. Mousseau, dans le comté de Jacques-Cartier, en 1882 et 1883, de la preuve faite du jugement de la cour, de sa commission de juge, 143 : rejetée (par 89 contre 47), 150.

DOUBLE MANDAT: Bill (N° 13) rétablissant le:—

3. Motion de M. Ouimet proposant la deuxième lecture du bill, 154 ; rejetée (par 102 contre 59), 155.

AVANCES A LA BANQUE D'ÉCHANGE: Résolutions concernant les :

4. Motion de sir Richard Cartwright proposant de censurer le ministre des finances pour avoir avancé \$200,000 à la Banque d'Échange, 106 ; rejetée (par 97 contre 60), 173.

PREUVE DANS LES CAUSES CRIMINELLES: Bill (N° 103) concernant la loi de la :

5. Motion de M. Cameron (Huron), proposant que la Chambre se forme en comité général ; adoptée (par 86 contre 81), 304.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN: Prêt à la compagnie du :

6. Motion de sir John A. Macdonald proposant que les résolutions présentées par sir Charles Tupper aient la priorité sur les affaires de routine et les interpellations, 325 ; amendement de sir Richard Cartwright déclarant que la discussion ne doit pas être ainsi pressée, rejeté (par 107 contre 51) ; amendement de M. Weldon limitant la discussion à certains jours, rejeté (par 108 contre 53), 325, 326 ; amendement de M. Cameron, de Huron, demandant

DIVISIONS.—*Suite.*CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.—*Suite.*

la nomination d'un comité spécial chargé de faire une enquête sur la situation, et les affaires et les opérations de la compagnie, rejeté (par 132 contre 62), 441-2; amendement de M. Vail concluant au renvoi à six mois, 442; sous-amendement de M. Blake demandant que le gouvernement soumette à la Chambre ses propositions concernant de nouvelles subventions à être accordées à des provinces ou à des compagnies, ou toutes nouvelles aides à être prescrites ou tous nouveaux travaux à acquérir en rapport avec le grand projet d'un chemin de fer transcontinental ayant ses têtes de ligne en Canada; rejeté (par 137 contre 62), 483-4; amendement de M. Vail, rejeté (par 136 contre 63), 484; amendement de M. Watson stipulant que la compagnie n'exige pas plus longtemps qu'il ne soit pas permis de construire aucune voie ferrée dans les limites du Manitoba, au sud du chemin de fer du Pacifique canadien, excepté telles lignes se dirigeant vers le sud-ouest, ou à l'ouest du sud-ouest, qu'il ne soit pas non plus permis de construire aucunes lignes de chemin de fer à moins de 15 milles de la latitude 49, 504; rejeté (par 112 contre 49), 528; amendement de M. Weldon, demandant que les dites résolutions soient renvoyées au comité général avec pouvoir de prescrire, comme condition des avances proposées, que tant qu'une partie quelconque des dites avances, ou de l'intérêt sur icelles, resteront impayés, aucune des ressources de la compagnie ne devront servir à acquérir des intérêts dans des chemins de fer ou des obligations de chemins de fer dans les Etats-Unis en vue d'y fixer la tête de ligne de l'Atlantique, 529; rejeté (par 104 contre 43), 536-7; motion de sir John A. Macdonald proposant que le bill basé sur les résolutions de sir Charles Tupper aient la priorité sur les affaires de routine, adoptée (par 112 contre 47), 559; motion de sir Charles Tupper proposant la deuxième lecture du bill, adoptée (par 111 contre 52), 569-70; motion de sir Charles Tupper proposant de renvoyer le bill au comité général, 603; amendement de M. Blake donnant certaines instructions au comité général, rejeté (par 122 contre 58), 605; autres amendements de M. Blake, rejetés sur la même division, et troisième lecture du bill adoptée aussi sur la même division, renversée, 605.

HAUT-COMMISSAIRE: le ministre des chemins de fer et le poste de:

6. Motion de M. Blake décrétant que Sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer, ayant accepté la charge de haut commissaire du Canada en Angleterre,—charge à la nomination de la Couronne et à laquelle un traitement, des gages, allocation, émoluments ou profits sont attachés—le siège de Cumberland était devenu vacant, 582; amendement de sir John

DIVISIONS.—*Suite.*HAUT-COMMISSAIRE.—*Suite.*

A. Macdonald, portant que la question de savoir si sir Charles Tupper est actuellement membre de Cumberland, ou si son siège était devenu vacant, soit déferée au comité des privilèges et élections, adopté, (par 122 contre 57), 603; motion de sir Leonard Tilley proposant que la Chambre se forme en comité des subsides, 1105; amendement de M. Mills concluant à l'incompatibilité de la charge de ministre des chemins de fer, et de la position de haut commissaire à Londres, rejeté, (par 95 contre 51), 1112; motion de M. Girouard, proposant l'adoption du rapport du comité des privilèges et élections, lequel déclarait que sir Charles Tupper n'avait pas perdu son siège en Chambre, adoptée (par 107 contre 55), 1371.

INDÉPENDANCE DU PARLEMENT: Acte de l'—:

7. Motion de sir John A. Macdonald proposant de déposer un bill relatif à l'acte de l'indépendance du parlement, de 1878 (41 Vic., chap. 5), 664; amendement de M. Blake demandant d'ajouter les mots "et pour nuire à l'efficacité du dit acte de l'indépendance du parlement," rejeté (par 101 contre 55), 664-5; motion de sir John A. Macdonald, proposant la deuxième lecture du bill, adoptée (par 105 contre 56), 934; motion de sir John A. Macdonald, proposant la troisième lecture du bill, 1534; amendement de M. Blake, rejeté (par 117 contre 58), 1537; troisième lecture, 1538.

DIVORCE: Bill (N° 107) pour venir en aide à John Graham:

8. Motion de M. Jamieson proposant la deuxième lecture du dit bill; adoptée (par 85 contre 65), 708.

SÉDUCTION: Bill (N° 6) concernant la punition du crime de séduction et d'autres offenses de même espèce:

9. Motion de M. Charlton proposant de renvoyer le bill au comité général, pour l'amender, adoptée (par 79 contre 70), 709; amendement de sir John A. Macdonald pour ajourner le débat, adoptée (par 96 contre 63), 711-12; sous-amendement de M. Bossé renvoyant le bill à six mois, rejeté (par 74 contre 69); troisième lecture adoptée sur division, 1042.

TARIF: Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le—:

10. Motion de sir Leonard Tilley proposant l'adoption de la résolution n° 2, 847; amendement de M. Blake déclarant que le droit de 30 pour 100 sur la poterie commune est oppressif et inégal, et que la résolution soit renvoyée de nouveau en comité des voies et moyens, avec pouvoir de réduire le droit proposé de manière à ce qu'il ne pèse pas sur l'acheteur de poterie commune plus lourdement que ne pèse sur l'acheteur de porcelaine le droit sur la porcelaine, rejeté (par 39 contre 17), 848.

DIVISIONS.—*Suite.*

OFFENSES CONTRE LA PERSONNE : Bill (N° 2) amendant la loi criminelle au sujet des— :

11. Motion de M. Cameron (Huron), proposant que la Chambre se forme en comité, rejetée (par 86 contre 65), 873.

CONTRATS PUBLICS : Bill (N° 12) amendant l'acte pour mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant la dépense de deniers publics.

12. Motion de M. Casgrain, proposant que la Chambre se forme en comité général pour ré-examiner le bill, rejetée (par 96 contre 59), 873.

LIQUEURS ENIVRANTES : Résolution de M. Houde à l'effet d'abroger l'acte de 1883 :

13. Motion de sir John A. Macdonald fixant la date du débat, 876; amendement de M. Blake rejeté (par 102 contre 70), 877-78; motion de M. Houde proposant que la Chambre se forme en comité général, 992; amendement de sir Hector Langevin portant que "dans l'opinion de cette Chambre, il est opportun que la question du pouvoir du parlement de passer l'acte des licences de 1883, soit soumise, avec toute la diligence convenable, à la cour suprême du Canada ou au comité judiciaire du Conseil privé, ou aux deux," 997; sous-amendement de M. Ouimet, rejeté sur division, 1025; amendement de sir Hector Langevin, adopté (par 117 contre 67), 1025.

ASSOCIATION LOYALE ORANGISTE : Bill (N° 93) pour incorporer l'— :

14. Motion de M. Cameron (Victoria) proposant la deuxième lecture du bill, 955; rejetée (par 105 contre 68), 991.

DIVORCE : Bill (N° 107) pour faire droit à John Graham :

15. Motion de M. Jamieson proposant la troisième lecture du bill, adoptée (par 84 contre 56), 1042.

IMMIGRATION :

16. Motion de sir Leonard Tilley proposant que la Chambre se forme en comité des subsides, 1131; amendement de M. Paterson, de Brant, décrétant que "dans les circonstances actuelles, aucuns deniers publics ne devraient être dépensés pour défrayer les frais de déplacement d'ouvriers, artisans, commis ou travailleurs (sauf les agriculteurs), émigrant au Canada," rejeté (par 101 contre 50), 1156-7.

TRAFFIC DES LIQUEURS ENIVRANTES :

17. Résolutions de M. Foster prohibant le trafic des liqueurs enivrantes, 698, 706, 1042, 1183; amendement de M. White (Cardwell) déclarant "que la Chambre était prête, aussitôt que l'opinion publique approuverait d'une manière suffisante des mesures strictes, à favoriser telle législation, en tant que le parlement du Canada est autorisé à le faire," 1185; sous-amendement de M. Robertson (Shelburne) portant que la Chambre était d'opinion que le sentiment du peuple canadien était en faveur d'une législation immédiate à cette fin, rejeté (par 107 contre 55),

DIVISIONS.—*Suite.*

TRAFFIC DES LIQUEURS ENIVRANTES.—*Suite.*

- 1194; motion principale, telle qu'amendée, adoptée (par 122 contre 40), 1197.

LES GRIEFS DU NORD OUEST :

17. Motion de sir Leonard Tilley proposant que la Chambre se forme en comité des subsides, 1210; amendement de M. Cameron (Huron) à l'effet que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la condition, les plaintes et les demandes du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, en vue de trouver les moyens de remédier à tous les griefs bien fondés et de faire droit à toutes demandes raisonnables, 1219; rejeté (par 116 contre 57), 1230.

CONVENTION AVEC LA COLOMBIE-BRITANNIQUE : Bill (N° 126) concernant une— :

18. Motion de sir Charles Tupper proposant la deuxième lecture du bill, 1244; amendement de M. Homer renvoyant le bill à six mois, rejeté (par 121 contre 29), 1250; motion principale adoptée, sur division, 1250.

RÉCIPROCITÉ AVEC LES ETATS-UNIS :

19. Motion de Sir Leonard Tilley proposant que la Chambre se forme en comité des subsides, 1250; amendement de M. Davies déclarant que le gouvernement devrait prendre des mesures pour négocier un nouveau traité de réciprocité avec les Etats-Unis, rejeté (par 105 contre 60), 1265.

CHEMIN DE FER CENTRAL D'ONTARIO : Bill (N° 73) concernant le— :

20. Motion de M. Platt proposant la troisième lecture du bill, 1291; amendement de M. White (Hastings) à l'effet de renvoyer le bill au comité général, rejeté, (par 91 contre 60), 1291.

RAPPORT OFFICIEL DES "DÉBATS" : Cinquième rapport du comité spécial des "Débats"— :

21. Motion de M. White (Cardwell) proposant l'adoption du rapport, 1351; amendement de M. Auger, concluant à la suppression du système, rejeté (par 101 contre 61), 1352; adoption du rapport, 1354.

DÉPENSES PUBLIQUES :

22. Motion de Sir Leonard Tilley proposant que la Chambre se forme en comité des subsides, 1404; amendement de M. Charlton, déclarant que la Chambre voit avec regret l'augmentation considérable des fardeaux imposés au peuple par les droits de douane et l'augmentation inopportune et rapide des dépenses, rejeté (par 111 contre 57), 1415-16.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER :—Résolutions de sir Charles Tupper concernant les— :

23. Motion de sir Charles Tupper proposant la deuxième lecture des résolutions, 1610; amendement de M. Blake exprimant le regret que le gouvernement, en proposant une mesure pour venir en aide à une province, n'eût pas songé à indemniser les autres pro-

DIVISIONS.—*Suite.*SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.—*Suite.*

vinces, en proportion de leurs dépenses locales, 1625 ; sous-amendement de M. Auger regrettant que le gouvernement n'eût pas jugé à propos de demander que l'intérêt sur cette somme de \$960,000 réservée et affectée au prolongement du chemin de fer du Pacifique jusqu'à Québec, soit payée au gouvernement de la province de Québec jusqu'à l'emploi de la dite somme, rejeté (par 110 contre 56), 1668 ; amendement de M. Blake, rejeté (par 111 contre 55), 1668 ; amendement de M. Laurier demandant que la dite résolution ne soit pas maintenant adoptée en seconde délibération, mais qu'elle soit renvoyée au comité général, avec prière de la modifier en prescrivant que la route pour la ligne du chemin de fer devant mettre Montréal en communication avec les ports de Saint-Jean et d'Halifax, à laquelle une subvention annuelle de \$170,000 pendant quinze ans est attribuée, soit sujette à l'approbation du parlement, rejeté (par 109 contre 52), 1671-72 ; motion principale adoptée, (par 128 contre 35) 1672.

MARINE ET PÊCHERIES : Bill (N° 140) concernant le ministère de la— :

24. Motion de M. McLelan proposant la troisième lecture du bill, 1707 ; amendement de sir Richard Cartwright concluant au renvoi à six mois, rejeté, (par 100 contre 54), 1707.

TEMPÉRANCE : Bill (N° 136) amendement l'acte de tempérance, 1878 :

25. Motion de sir John A. Macdonald proposant la troisième lecture du bill ; amendement de M. Ives demandant de le renvoyer au comité pour y insérer un nouvel article, rejeté (par 93 contre 55), 1720.

ACTE DES LICENCES : Bill (N° 143) amendement l'acte des licences, de 1883 :

26. Motion de sir John A. Macdonald proposant la deuxième lecture du bill : amendement de M. McCraney, demandant de renvoyer le bill au comité pour l'y amender, adopté (par 75 contre 62), 1734-5 ; motion de sir John A. Macdonald, proposant la troisième lecture ; amendement de M. Girouard, demandant le renvoi du bill au comité pour l'y amender, rejeté (par 88 contre 43), 1735.

LA SECTION " B " DU PACIFIQUE : Arbitrage de :

27. Motion de sir Charles Tupper proposant l'adoption de la résolution accordant un certain montant aux entrepreneurs de la section " B," adoptée (par 82 contre 34), 1749-50.

DIVORCE : bill (N° 107) pour faire droit à John Graham, 617, 708, 1042.

DOCUMENTS de la session, 89.

DOUANES :

Maison de douane à Saint-Thomas, Ont., 98.

Percepteur de la douane à Napanee, 223.

Nominations d'officiers de douane à Windsor, 279.

DOUANES.—*Suite.*

Traitement des estimateurs de la douane, 305.

Emplacement du bureau de douane à Amherstburg, 317.
Officiers de douane dans le comté d'Inverness, N.-E., et ailleurs, 493.

Droits de douane imposés sur le foin par les États-Unis, 553.

Bill (N° 123) amendement l'acte des douanes, de 1883,—942, 1126, 1199 :

Bill (N° 142) modifiant le tarif des droits de douane, 1532.

Service de la douane à Saint-Vincent, Man., 1512.

Voir aussi SUBSIDES.

DOUBLE MANDAT : Bill rétablissant le, 43, 154.

DRAGUEURS : Leur construction, 641.

DRAPEAUX : Traité relatif aux drapeaux des États-Unis et d'Espagne, 1444.

DRAWBACKS :

Sur les sucres raffinés en Canada et exportés, 72.

Sur les matériaux employés dans la construction des navires, 72.

DROGUES :

Bill (N° 109) pour en empêcher la falsification des aliments et, 637, 1124.

Bill (N° 114) pour empêcher la falsification des, 697, 1203, 1324, 1374.

ÉCOLES de marine, à Québec, 151, 214.

" des sauvages ; en comité des subsides, 1345, 1382, 1705.

ÉCOLES publiques du Manitoba : Résolution autorisant les avances pour venir en aide aux, 46, 73, 91 ; bill, 91, 577, 665.

ÉDIFICES PUBLICS :

Leur construction dans le pays depuis 1874,—44.

Montant dépensé à Antigonish, 70.

Construction à Amherstburg d', 85, 89.

Chauffage des, 89.

Erection à Saint-Thomas, Ont., d', 98.

Construction à Fort-McLeod d', 539, 659.

Édifices publics à Brandon, 1179.

ÉGLISES MÉTHODISTES :

Bill (N° 11) concernant leur union, 43, 95, 708.

Pétition relative à l'union des, 358.

ÉLECTIONS :

Procès en invalidation d'élections dans les districts de Albert, Lunenburg, Kent, Lennox, Middlesex-Ouest, Huron-Ouest, et Simcoe-Sud.

Brefs d'élection pour les districts susdits, 1.

Certificats relatifs à l'élection des députés de Albert, Halifax, Lunenburg, Kent, N. B., Lévis, Lennox, Middlesex-Ouest, Huron-Sud et Soulanges, 1.

Bill (N° 5) pour refondre et amender les actes concernant l'élection des membres de la Chambre des communes, 30, 1370.

Bill (N° 13) déclarant inéligibles pour la Chambre des communes les membres des Conseils législatifs et des Assemblées législatives des provinces, 43.

ELECTIONS.—*Suite.*

- Rapport officiel de l'élection de Kent, Ont., 213.
 Jugement dans la cause de l'élection contestée de Montcalm, 360.
 Jugement dans la cause de l'appel de l'élection contestée de Soulanges, 783.
 Emission d'un bref pour le district électoral de Nicolet, 1197.
 Rapport du comité des privilèges et élections, 1351.
 Jugement de la cour suprême dans l'appel de l'élection de Mégantic, et émission d'un nouveau bref, 1403.
 Jugement de la cour suprême confirmant l'élection de Berthier, 1532.

ÉLÉVATEUR, à Halifax, 642.

ÉMIGRATION, statistique d'—1276.

EMPRUNTS :

- Emprunt canadien de 4 millions, 43.
 Rachat d'emprunts, 1610.

ENGRAIS AGRICOLES, fraude dans la fabrication de la vente des, 93, 314.

ENTREPÔT du revenu de Saint-Jean N. B., 1292.

ÉPINGLES fabriquées avec du fil de laiton, etc : tarif, 750.

ESPLANADE de Toronto : Bill concernant l'—151.

ÉTIQUETTES, pour les boîtes à conserves de poisson, etc : tarif, 750.

EXAMENS du service civil : en comité des subsides, 1050.

EXPLICATIONS personnelles par M. Blake au sujet d'un article de journal, intitulé : " Est-ce une crise ? " 783.

EXPLORATIONS des rivières Saint-François et Yamaska, 873.
 " dans le comté de Kamouraska, 1276.

EXPOSITIONS :

- Exposition internationale des pêcheries, 86 : en comité des subsides, 1453, 1455, 1456, 1458.
 Exposition forestière internationale, 279.
 Exposition forestière d'Edimbourg, 850.
 Exposition fédérale : en comité des subsides, 1162 ; interpellation, 1292.

FABRE, Hector : Ses services à Paris, 359, 1384.

FABRIQUES : Bill (N° 106) concernant les, 558, 1321.

FAIENCE : Tarif, 741.

FARINES : Importation de, 41.

FER : Primes d'encouragement pour l'industrie du, 76.

FERMES d'approvisionnement et instruction des sauvages au Nord-Ouest, 63.

Affermage de la ferme sauvage de Pincher-Creek, 214, 804, 657.

FILATURE de coton de Sainte-Croix, N. B., 860.

FINANCES : Mission en Angleterre du ministre des, 93.

FOIN : Droit imposé par les États-Unis sur le, 553.

FORTIFICATIONS : Bill (N° 124) concernant les, 1026, 1128, 1199.

FORT-McLEOD : Emplacement de ville à, 664.

FOURCHETTES de fer et d'acier : tarif, 750.

FRET : Droits sur les tarifs du, 88.

FRASER, M. : Ses réclamations, 697.

FRONTIÈRES, d'Ontario et du Manitoba : Frais judiciaires etc. : en comité des subsides, 1463.

" Bill (N° 144) concernant le territoire disputé, 1733, 1739.

GARDE-PÊCHE, pour le comté de Digby, 95.

GABON, L. G. : Contrat d'exploration, 1277.

GAZ :

Inspection du gaz dans la C. B., 539.

Bill (N° 108) amendant les actes concernant l'inspection du gaz et des gazomètres, 637, 1123, 1199, 1212.

Fuites de gaz dans les édifices publics d'Ottawa, 643.

Crédit pour le gaz : en comité des subsides, 1399.

GOODWIN, la réclamation—, 642, 1276.

GOUVERNEUR GÉNÉRAL, commission, serment et instructions du—, 555.

GRAHAM, JOHN : Bill (N° 107) pour venir en aide à—, 617, 808, 1042.

GRAND-TRONC :

Bill (N° 21) relatif à la compagnie du chemin de fer le, 72, 95, 947, 1039, 1604, 1733.

Bill (N° 82) légalisant une convention faite entre le village de Parkdale et la compagnie du—, 247.

Porteurs d'actions du— : demande de documents, 1276.

Passage à niveau du Grand-Tronc à Montréal ; interpellation, 1472.

Le chemin de fer du Nord, le gouvernement, le Grand-Tronc et le Pacifique ; interpellation, 1473.

HARENG, inspection du, 34.

HAUT COMMISSAIRE, le haut commissaire du Canada à Londres :

Rapport du haut commissaire sur l'immigration, 52.

Nomination, fonctions et dépenses du, 57, 152.

Le ministre des chemins de fer et le poste de haut commissaire : question de privilège soulevée par M. Blake, 577.

Le haut commissaire et l'immigration, 851.

Frais de voyage, maison, etc., du haut commissaire : en comité des subsides, 1409, 1419, 1528, 1708, 1714.

HAVRES :

Domages causés au havre de Bayfield, 43.

Travaux du havre de Kingsville, 92, 231.

Amélioration du havre de Morpeth, 142, 1121.

Bill concernant le havre de Toronto, etc., 151.

Perception et dépenses des recettes du havre de Port-Stanley, 315.

Rapport des ingénieurs concernant la construction d'un havre de refuge à Port-Stanley ou à Port-Burwell, lac Érié, 503.

Dragage du havre de Chéticamp, 1028.

Résolution concernant le havre de Québec, 1609.

HEARN, M. James : sa retraite comme douanier à Arichat, N.-B., 1180, 1369.

HOMESTEADS, leur inscription et leur annulation en 1883-84, leur inspection : en comité des subsides, 1516.

HOUILLE :

Terrains contenant des gisements de, 76.

Vente et livraison de la, 813, 1125.

- HUGHES, le juge : 1028, 1179, 1293.
- HYDROGRAPHIE : levée de la Thames, 1276
- ILE-AUX-NOIX : travaux à, 1028.
- IMMIGRANTS :
- Port de débarquement pour les, 95.
 - Abris à Lévis pour les, 96.
 - Bâtiments à Victoria, C. B., pour les, 358.
 - Emploi des, 544.
- IMMIGRATION :
- Dans la province d'Ontario, 30.
 - Au Canada, 47.
 - Rapports du haut-commissaire sur l'— 52.
 - Au Manitoba et au Nord-Ouest, 89.
 - Agents d'immigration en 1883,— 324.
 - Agent d'immigration à Vancouver, C. B., 359, 784.
 - L'immigration chinoise à la Colombie-Britannique, 655, 1036, 1363.
 - L'immigration et le haut-commissaire, 851.
 - Débat sur l'immigration : en comité des subsides, 1131, 1490.
- IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS, état des, 30.
- IMPRESSIONS :
- Comité mixte des, 33.
 - Coût des impressions, 324.
 - Rapport du comité spécial sur l'opération du tarif au point de vue des intérêts agricoles : en comité des subsides,
 - Rapport du comité spécial sur le commerce interprovincial : en comité des subsides, 1073.
- INDUSTRIES AGRICOLES, nomination du comité spécial des, 79 ; rapport, 1473.
- INFANTERIE, école d' : en comité des subsides, 1238.
- INSOLVABLES :
- Bill (N° 71) concernant la répartition des biens des débiteurs, 174.
 - Bill (N° 79) concernant la répartition des biens des débiteurs, 213.
- INSPECTEURS, de licences, 359.
- INSPECTION :
- Amendement à l'acte d'inspection générale de 1874,— 1122, 1480, 1509.
 - Amendements à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, de 1882,—812, 1125.
 - Inspection des homesteads : en comité des subsides, 1516.
- INSTRUCTION MILITAIRE : en comité des subsides :—
- Association pour l'instruction militaire, 1165 ; soldes pour les exercices, etc., 1167.
- INTERCOLONIAL, le chemin de fer :
- Transport de charbon sur l', 69.
 - Frais d'exploitation, achat de matériel roulant, réclamations, etc., 71.
 - Service des wagons-palais Pullman sur l', 83.
 - Accidents sur l', 85.
 - Bureau à Québec de l', 92.
- INTERCOLONIAL, le chemin de fer.—*Suite.*
- Droit de passage de la compagnie du chemin de fer Canada Central, sur l'embranchement de Saint-Charles, 247.
 - Ouverture de l'embranchement de Saint-Charles, 279.
 - Tarif entre Saint-Charles et Québec sur l', 279.
 - Employés supérieurs sur l', 324.
 - Bureau des commissaires de l', 324.
 - Emploi de M. Skiffington sur l', 642.
 - Longueur du chemin entre la Rivière-du-Loup et Moncton, ainsi qu'entre les limites du Nouveau-Brunswick et Truro, coût de construction, etc., 664.
 - Vente des bâtiments sur l'Intercolonial, depuis Hadlow jusqu'à la Rivière-du-Loup, 664.
 - Réclamation de M. Fraser pour pertes subies sur l', 697.
 - Réclamation du Nouveau-Brunswick, au sujet du Prolongement Est de l', 781, 1049, 1202.
 - Prix du fret sur l', 860.
 - Expropriations à Beaumont pour l', 1276.
 - Permis donnés sur l', 1277.
 - Crédit pour l', en comité des subsides, 1346.
 - Commissaire de l' : interpellation, 1472.
 - Voir aussi SUBSIDES.
- INTERPELLATIONS : par ordre de priorité :
- Arrangements conclus avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique.—(M. Blake) 3, 77, 78.
 - Agent des terres de la section de Calgarry (M. Cameron, Huron), 29.
 - Agent des terres d'Assiniboia (M. Cameron, Huron), 29.
 - Vente de la ferme N° 20 sur le Creek-au-Poisson (M. Cameron, Huron), 30.
 - Travail aux mines dans le Nord-Ouest (M. Lister), 47.
 - Exploitation des mines sur le Creek-Baker, T.N.O., 47.
 - Immigration au Canada (M. Blake), 47.
 - Rapports des banques et leur inspection (M. Massue), 47, 1532.
 - Paiements des avances faites aux colons du Manitoba (M. Farrow), 61.
 - Service des messageries par le gouvernement (M. Farrow), 61.
 - Port des lettres (M. Farrow), 61.
 - Les volontaires de 1837 (M. Cameron, Huron), 61.
 - Chemin de fer de la Grande-Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe (M. McIsaac), 61.
 - Comptes d'Ontario et de Québec (M. Blake), 77.
 - Distribution du dernier volume du recensement (M. Blake), 77.
 - Garantie par le gouvernement de l'intérêt sur le stock de la compagnie du Pacifique (M. Blake), 77.
 - Engagements de la compagnie du Pacifique envers le gouvernement (M. Blake), 77.
 - Subvention postale de la compagnie du Pacifique (M. Blake), 77.
 - Dépôt des effets de la compagnie du Pacifique (M. Blake), 78.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Refonte des statuts (M. Landry), 78.
 Vente de terrain ou de bois de construction dans la région de la Rivière de l'Arc (M. Jackson), 78.
 Service de la malle à Saint-Gilles (M. Rinfret), 78.
 Comptes entre les gouvernements du Canada, d'Ontario et de Québec (M. Hesson), 78.
 Tarif des prix sur le chemin de fer du Pacifique (M. Blake), 85.
 Edifices publics à Amherstburg (M. Lister), 85.
 Carnaval de Montréal (M. Gault), 89.
 Pétrole dans les comtés de Maskinongé et de Saint-Maurice (M. Landry), 91.
 Chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo (M. Gordon), 91.
 Suspension de certaines prescriptions de l'acte du revenu de l'intérieur (M. Blake), 91.
 Certificats aux officiers de vaisseaux côtiers et de l'intérieur (M. Blake), 92.
 Traduction des "Débats" (M. Lesage), 92.
 Nomination de Samuel E. Saint-Onge Chapleau (M. Cameron, Huron), 92.
 Travaux du havre de Kingsville (M. Lister), 92.
 Phare du récif de Colchester (M. Lister), 92, 214.
 Bureau de l'Intercolonial à Québec, etc., (M. Landry), 92.
 Pêche aux marsonins de la Rivière-Ouelle (M. Blondeau), 92.
 Port de débarquement pour les immigrants européens (M. Landry), 95.
 Garde-pêche additionnel pour le comté de Digby (M. Vail), 95.
 Port des lettres (M. Thompson), 95.
 Service des malles sur le chemin de fer du Grand-Tronc, de la Baie Georgienne et du Lac Erié (M. Landerkin), 96.
 Exploration de la baie d'Hudson (M. Orton), 142.
 Brise-lames à Oyater-Pond, à New-Harbour et au havre des Sauvages (M. Kirk), 142.
 Amélioration du havre de Morpeth (M. Jackson), 142.
 Montant de l'accise perçue à Perth et à Québec (M. Landry), 142.
 Ecole de marine à Québec (M. Landry), 151.
 Montant dû au gouvernement canadien par les provinces de Québec et d'Ontario (M. Landry), 213.
 Gare à la station du chemin de fer Elgin, comté de l'Islet (M. Casgrain), 213.
 Marins malades et dans la détresse (M. Kaulbach), 214.
 Avances faites à la Banque d'Epargne (M. Holton), 214.
 Ferme d'approvisionnement sur le Pincher-Creek (M. Cameron, Huron), 214.
 Fonds de travaux d'améliorations dus au township de Wallace (M. McMullen), 214.
 Correction des épreuves de la première élection anglaise des "Débats" (M. Blake), 278.
 Exposition forestière internationale (M. Landry), 279.
 Gare à la traverse (M. Landry), 279.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Ouverture de l'embranchement de Saint-Charles (M. Landry), 279.
 Tarif sur l'Intercolonial entre Québec et Saint-Charles (M. Landry), 279.
 Réclamation de Joseph Charles Lislois (M. Landry), 279, 1026.
 Nomination d'officiers de douane à Windsor (M. Blake), 279.
 M. H. H. Smith et le département de la milice à Toronto (M. Cameron, Middlesex), 279.
 Station à Peak's sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard (M. McIntyre), 280.
 Avances à la Banque d'Echange du Canada (M. Holton), 280.
 Limites entre la Colombie-Britannique et les territoires du Nord-Ouest (M. Reid), 280.
 Inspection des quais et jetées de l'Île du Prince-Edouard (M. Davies), 280.
 Remise de contributions au fonds de retraite (M. Curran), 305.
 Station navale à Esquimalt, C.B. (M. Baker), 305.
 Fortifications et milice à la Colombie-Britannique (M. Baker), 305.
 Le Port Mulgrave, N.-B. (M. Kirk), 305.
 Traitement des estimateurs de la douane (M. Gault), 305.
 Police à cheval pour la Colombie-Britannique (M. Baker), 358.
 Bâtiments pour les immigrants à Victoria, C. B. (M. Baker), 358.
 Devoirs et salaires de l'agent d'immigration et de l'officier de quarantaine sur l'Île du Prince-Edouard (M. Baker), 359.
 Bateau de sauvetage de Wollington (M. Platt), 359.
 Feu d'alignement dans la baie de Weller (M. Platt), 359.
 Tarif sur le grain (M. Wheeler), 359.
 Bureau de poste de Lansdowne (M. Jackson), 359.
 Avances à la Banque d'Echange (M. Holton), 359.
 Rémunération des inspecteurs de licences (M. Irvine), 359.
 L'honorable M. Hector Fabre à Paris (M. Casgrain), 359.
 Sociétés d'assurances mutuelles (M. Lister), 360.
 Dette consolidée, 1883, emprunt du chemin de fer canadien du Pacifique (M. Paterson Brant), 360.
 Explorations géologiques dans la Colombie-Britannique (M. Shakespeare), 539.
 Résignation du ministre du revenu de l'intérieur (M. Blake), 539.
 Représentation de la Colombie-Britannique dans le cabinet (M. Shakespeare), 539.
 Acte des licences de 1883, (M. Coursol), 539.
 Tentes de la milice (M. Somerville), 539.
 Inspection du gaz dans la Colombie-Britannique, 539.
 La malle entre Medecine-Hat et Fort-McLeod (M. Trow), 539.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Bestiaux du gouvernement au Nord-Ouest (M. Trow), 539.
- Edifices publics à Fort McLeod (M. Trow), 539.
- Dragueurs et remorqueurs (M. Cameron, Huron), 641.
- Estimateur à Halifax (M. Kirk), 642.
- Coût du Pacifique à l'ouest de Winnipeg jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, et sur une distance de 40 milles à l'ouest de Callander (M. Blake), 642.
- Remise pour le bateau de sauvetage à Wellington, Ont. (M. Platt), 642.
- Frais de voyage des juges de comté (M. Vail), 642.
- Emploi de M. Skiffington sur l'Intercolonial (M. Blondeau), 642.
- Prime aux pêcheurs (M. Robertson, Shelburne), 642.
- Bouée automatique à Lockport, N. E. (M. Robertson, Shelburne), 642.
- La réclamation Goodwin (M. Fleming), 642.
- Réclamation de H. J. Boemer (M. Fisher), 642.
- Fuites de gaz dans les édifices publics d'Ottawa (M. Lister), 643.
- Nomination dans l'état-major du collège militaire (M. Cameron, Middlesex), 643.
- Le chemin de fer Gravenhurst-Callander (M. O'Brien), 643.
- Actes concernant les pilotes de Québec (M. Amyot), 697.
- Amendements à l'acte du service civil (M. Small), 697.
- Droit d'exportation sur les billots de pin et d'épinette (M. Vail), 697.
- Réclamations de M. Fraser, du comté de Picou (M. Landry, Montmagny), 697.
- Primes d'encouragement aux pêcheurs (M. McIsaac), 697.
- Phare sur l'île aux Oies, N.E. (M. Kirk), 697.
- Jetée dans la Belle-Rivière, comté d'Essex (M. Lister), 697.
- Vente de timbres-poste à Windsor, Ont. (M. Lister), 698.
- Rapport du ministre de l'agriculture (M. Blake), 754.
- L'acte Scott dans le comté de Cumberland, N.E. (M. Robertson, Shelburne), 783.
- Dette publique du Canada (M. Charlton), 783.
- Quai à l'île-aux-Grues (M. Casgrain), 783.
- Agent d'immigration et officier de quarantaine sur l'île Vancouver (M. Baker), 784.
- Pierre de Curryville, comté d'Albert (M. Weldon), 784.
- Réclamation du Nouveau-Brunswick, au sujet du Prolongement-Est de l'Intercolonial (M. Burpee, Sunbury), 784.
- Les griefs du Nord-Ouest (sir Richard Cartwright), 8.5.
- Le second volume du recensement (M. Blake), 815.
- Distribution des statuts du Canada (M. Amyot), 849.
- Service du bureau de poste à Montréal (M. Holton), 849.
- Le premier commis du secrétariat d'Etat (M. Casey), 849.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Canal entre la Thames et le lac Erié (M. Casey), 849.
- Réclamation de M. George Lavoie (M. Billy), 849.
- Réclamation de M. Joseph Danjou (M. Billy), 850.
- Emploi d'Alfred Ogden (M. Kirk), 850, 1027.
- Paiement des employés sur le chemin de fer de l'île du P.E. (M. Davies), 1027.
- Rapatriment des Canadiens émigrés aux Etats-Unis (M. Tassé), 1027.
- Vente de terres et de bois sur l'île Hunter (M. Cockburn), 1027.
- Cour maritime au Canada (M. Patterson, Essex), 1027.
- Bureau de poste de Carleton (M. Weldon), 1027.
- Emploi de J. A. Wilkinson (M. Cameron, Middlesex), 1027.
- Emploi de A. H. Blackely (M. Somerville, Brant), 1027.
- Emploi de Achille Talbot (M. Rinfret), 1027.
- Bureau de poste à Saint-Hyacinthe (M. Bernier), 1028.
- Salle d'exercices militaires, Montréal (M. Bernier), 1028.
- Acte des licences fédérales (M. Amyot), 1028.
- Travaux à l'île aux Noix (M. Bourassa), 1028.
- Paiement des sauvages Wyandotts (M. Patterson, Essex), 1028.
- Le havre de Chéticamp (M. Cameron, Inverness), 1028.
- Mandats-poste entre la France et le Canada (M. Houde), 1028.
- Directeur de poste à Duart (M. Casey), 1120.
- Quai à Lotbinière (M. Rinfret), 1120.
- Police sur la frontière sud-ouest d'Ontario (M. Haggart), 1121.
- Terres et fonds de bois sur l'île Hunter (M. Bain, Woodworth), 1121.
- Taxes sur les traitements des fonctionnaires publics (M. Weldon), 1121.
- Havre de Morpeth (M. Casey), 1121.
- Jetées de l'île du Prince-Edouard (M. Davies), 1121.
- Promesse de nomination faite à John A. Wilkinson (M. Blake), 1121.
- Paiements faits à la compagnie du Pacifique, au sujet de sa dette flottante (M. Blake), 1121.
- Compte de la subvention du Pacifique (M. Blake), 1121.
- Malles dans le comté de Lotbinière (M. Rinfret), 1122.
- Les billets de la banque d'Echange et l'Intercolonial (M. Blake), 1122.
- Paiements faits à J. A. Wilkinson, au sujet du recensement (M. Blake), 1122.
- Terrains du gouvernement dans le comté de Richelieu (M. Amyot), 1179.
- Vols de lettres à Parry-Sound (M. Blake), 1179.
- Le maître de poste de Stayner, Ont. (M. Wilson), 1179.
- Accusations contre le juge Hughes (M. Wilson), 1179.
- Examineur des titres de terres à Brandon (M. Sutherland, Solkirk), 1179.
- Edifices publics à Brandon (M. Sutherland, Solkirk), 1179.

INTERPELLATIONS.—*Suite.*

- Election contestée de M. Temple en rapport avec la subvention d'un chemin de fer (M. Blake), 1180.
 Bureau de poste à Sainte-Clotilde (M. Holton), 1351.
 Niveau des traverses des chemins de fer (M. Desjardins), 1351.
 Rumeurs concernant les arrangements faits avec la compagnie du Pacifique (M. Blake), 1354.
 Rapport sur les industries agricoles (M. Gigault), 1413.
 Le chemin de fer du Nord, le gouvernement et le Grand-Tronc (MM. Houde et Ouimet), 1473.
 Ajournement de Pâques (M. Blake), 1509.
 Service de la douane à Saint-Vincent, Man. (M. Hesson), 1532.
 Refus d'un certificat de capitaine de navire à James Chesnut (M. Blake), 1532.
 L'acte Scott, dans la Nouvelle Ecosse (M. Tupper), 1614.
 L'agent des Sauvages à Parry-Sound (M. Cook), 1614.
 Représentation française au Sénat (M. Tassé), 1644.
 Accusation contre le lieutenant-colonel O'Malley (M. Vail), 1644.
 Pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent, à Québec (M. Bossé), 1734.
- JACQUES, M. J. J. : Sa nomination dans le service civil, 233.
- JEANNETTES : tarif, 741.
- JETÉES :
- A la Belle-Rivière, comté d'Essex, 697.
 A l'île du Prince-Edouard, 1121, 1445.
- JOURNAUX :
- Publication des rapports des départements dans les, 151.
 Transmission des journaux, etc., par la malle, 231.
- JUGES :
- Traitement des, 43, 62.
 Traitement du juge de la cour de comté de Caribou, 74, 91, 577, 665.
 Frais de voyage des juges de comté, 642.
 Le juge Hughes du comté d'Elgin, 1023, 1179, 1293.
 Traitement d'un juge puisné au Manitoba, 1509, 1569, 1644.
- JUSTICE, administration de la : en comité des subsides, 1056.
- KÉWATIN, dépenses dans : en comité des subsides, 1382.
- KEARNEY, M. C. :—sa nomination dans le service civil, 233.
- LANGTRY et *al* vs DUMOULIN, cause de :—61.
- LAVOIE, M. GEORGE, sa réclamation, 849.
- LÉOPOLD, feu le prince—, 1354, 1371.
- LICENCES :
- Rémunération des inspecteurs de—, 359.
 Opération de l'acte des licences de 1883,— 539, 658, 1028.
- LETTRES :
- Port des, 61, 93, 95.
 Vol de, 1179

LIEUTENANTS GOUVERNEURS, commission, serment et instructions des—, 556.

LIQUEURS ENIVRANTES :

- Jugements, etc., relatifs à la réglementation des—, 46.
 Importation et fabrication de, 72.
 Bills (Nos 17 et 25) à l'effet d'abroger l'acte des licences de 1883, 61, 77.
 Permis pour la vente des spiritueux au Nord Ouest, 78.
 Bill (N° 102) amendant l'acte 41 Vic., chap. 16, concernant la vente des liqueurs enivrantes, 537, 1370.
 Résolutions de M. Foster concernant la prohibition du trafic des, 698, 706, 1042, 1183.
 Question de privilège soulevée par M. Foster au sujet des, 811.
 Résolution de M. Houde, à l'effet d'abroger l'acte de 1883, 876, 992.
 Résolution et bill de sir John A. Macdonald, modifiant l'acte des licences pour la vente des liqueurs de 1883,—1509, 1567, 1692, 1734, 1751.

LISLOIS, M. C. : sa réclamation, 279, 1026.

LOIS CRIMINELLES :

- Offenses contre la personne : bill (N° 2) pour amender la loi par rapport aux—, 29, 85, 99, 872.
 Preuve dans les causes criminelles : bill (N° 3) pour amender la loi,—29, 100, 290, 712, 750.
 Ouvertures, trous, etc., dans la glace sur les eaux navigables : bill (N° 97) pour déclarer délit le fait de laisser sans entourages, etc., les—, 487.
 Preuve dans les causes criminelles : bill (N° 96) pour amender la loi de la—, 487.
 Procédure dans les causes criminelles : bill (N° 98) pour amender la loi de la—, 487.
 Procès pour félonies ou délit : bill (N° 99) pour accélérer les—, 487.
 Publications immorales : bill (N° 127) pour amender de nouveau la loi criminelle, 1120.
 Colombie-Britannique : bill (N° 132) pour appliquer certaines lois criminelles à la —, 1402, 1678, 1679.
 Manitoba : bill (N° 133) amendant l'acte qui s'étend au Manitoba, et qui accélère les procès dans les cas de félonies et de délits, 1402, 1678, 1679.

LOTÉRIE, compagnie de loterie de Saint-Etienne, N. B., 653.

LUARD, le major général : plaintes portées contre lui, 315, 540, 661, 785.

MANITOBA :

- Nombre de personnes entrées et sorties du,— 52.
 Paiements des avances faites aux colons du,— 61.
 Résolution concernant l'aide à accorder aux écoles publiques du,— 46, 73.
 Arpentages des terres en 1883 au,— 84.
 Immigration au,— 89.
 Prisons pour les sauvages à,— 1276.

MANUFACTURES :

Projet de loi concernant les :—demande de documents, 88.

MARINE :

Ecole de,—151, 214.

Rapport annuel du département des pêcheries et de la,—
279.

Locations de rivières et cours d'eau par le départe-
ment de la, 1277.

MARINE ET PÊCHERIES :

Bill (N° 140) concernant le département de la marine
et des pêcheries, 1472, 1700, 1707.

Voir aussi SUBSIDES.

MARINS : Malades et dans la dé'resse, 214, 289, 1197,
1443.

MATTES : Tarif, 740.

McCOLLUM, E : Sa nomination comme directeur de poste
de Duart, 543.

McCOURT, DANIEL : Sa destitution comme éclusier à
Cornwall, 550, 942.

MÉLASSES : Tarif, 781.

MESSAGES DE SON EXCELLENCE :

A l'ouverture du parlement, 1.

Au sujet d'une convention faite avec la Colombie-Bri-
tannique, 29.

Transmettant les estimations des sommes requises pour
le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin
1885,—156.

En réponse à l'adresse, 325.

Transmettant le premier budget supplémentaire, 1319.

Transmettant le deuxième budget supplémentaire, 1528.

Transmettant le troisième budget supplémentaire, 1672.

Annonçant la prorogation du parlement, 1753.

**MESSAGE, du Sénat, à l'occasion de la mort du prince
Léopold, 1354.**

MESSAGERIES :

Service des —, 61.

Transport par la compagnie canadienne, etc., 558.

MESURAGE, des billots et du bois de construction, 359.

MILICE :

Rapport annuel du ministre de la milice et de la défense,
105.

Milice de la Colombie-Britannique, 305.

Tentes de la—, 539.

Batteries "A," "B" et "C," leur organisation, 860.

Rapport concernant les affaires de la milice, 1198.

Confection d'accoutrements pour la milice, 1277.

Voir aussi SUBSIDES.

MINES :

Travaux dans les mines du Nord-Ouest, 47.

Exploration des mines sur le Creek Baker, T.N.O., 47.

Règlements concernant les mines, 545.

Travaux des mines et métallurgie, 549.

MOULINS du gouvernement au Nord-Ouest, 214, 540.

MOUTURE en entrepôt, 57, 61.

MOUSSEAU, l'honorable J. A. : Sa nomination comme juge,
143.

NAVIGATION :

Tableaux du commerce et de la, 29.

De la baie d'Hudson, 76.

NAUFRAGES, enquête sur les, 812, 1202, 1373.

NAVIRES, leur inspection, 645.

NORD-OUEST :

Terrains houillers au, 76.

Vente de terrains ou de bois de construction à la rivière
de l'Arc, au, 78.

Baux de terres à pâturages au, 78.

Permis pour la vente de liqueurs au, 78.

Administration des territoires du, 80.

Arpentage des terres, en 1883, au, 84.

Immigration au, 89.

Moulins du gouvernement au, 214, 540.

Limites entre la Colombie-Britannique et les territoires
du, 280.

Bestiaux du gouvernement au, 540, 658.

Absence du lieutenant-gouverneur du, 551.

Bill (n° 101) concernant la représentation dans la
Chambre des communes, des territoires du, 637.

Les griefs du, 815.

Mécontentement au, 1210.

Constitution du conseil du, 1276.

Provisions pour les sauvages du, 1276.

Bill (n° 152) amendant l'acte des territoires du, 1682,
1750.

Enregistrement des actes, etc., au, 1734.

O'BRIEN, M. WILLIAM : montant reçu pour la construction
du steamer *Princess Louise*, 664.

OBSERVATOIRES MÉTÉOROLOGIQUES : en comité des subsides,
1334.

O'CONNOR : montant payé à l'honorable John, 75.

OGDEN, M. Alfred, son emploi, 850, 1027.

ORANGISTE, association loyale : Bill (N° 93) la constituant,
324, 955.

PACIFIQUE, LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU :

Arrangements conclus avec la compagnie du chemin de
fer canadien du Pacifique: interpellations par M.
Blake, 3, 77.

Tracés du Pacifique et de ses embranchements, terres
réservées, etc. : demande de documents par M. Blake,
57.

Remises faites à des fournisseurs de la compagnie du
Pacifique : demande de documents par M. Blake,
57.

Message de son Excellence concernant la garantie par
le gouvernement de l'intérêt sur le stock de la com-
pagnie du Pacifique, 61.

Situation, perspective et opération de la compagnie du
Pacifique: demande de documents par M. Blake, 71.

Garantie par le gouvernement de l'intérêt sur le stock
de la compagnie du Pacifique: interpellations par M.
Blake, 77, 78.

Obligations de la compagnie du Pacifique envers le gou-
vernement: interpellation par M. Blake, 77.

PACIFIQUE.—*Suite.*

- Subvention postale de la compagnie du Pacifique : interpellation par M. Blake, 77.
- Dépôt des effets de la compagnie du Pacifique : interpellation par M. Blake, 78.
- Vente des terres comprises dans la zone du chemin du Pacifique : demande de documents par M. Wright, 82.
- Section B, du chemin du Pacifique : demande de documents par M. Blake, 83.
- Retrait du marché des terres situées au sud du Pacifique, vente subséquente des dites terres, réclamations des squatters, etc. : demande de documents par M. Cameron, 85.
- Tarif des prix sur le chemin de fer du Pacifique : interpellation par M. Blake, 85.
- Résolutions de sir Charles Tupper concernant le prêt de \$22,500,000 à la compagnie du Pacifique, 90, 105, 174, 186, 217, 325, 326, 360, 401, 499, 500.
- Etat indiquant le coût des travaux du Pacifique, exécutés par la compagnie elle-même et la compagnie de construction à l'ouest de Callander, y compris l'embranchement d'Algoma ; les noms des entrepreneurs etc : demande de documents par M. Blake, 235.
- Etat indiquant : (1.) Le nombre de milles construits par la compagnie de construction, et les paiements décaissés, avec dates, à elle faits en ce qui concerne la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien à partir d'un point 45 milles à l'est de la Saskatchewan en se dirigeant vers l'ouest ; (2.) Le coût, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, de la ligne depuis le point ci-dessus jusqu'à Calgary, et aussi, depuis Calgary jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses ; (3.) Le coût estimatif de l'achèvement de cette partie de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien laissée inachevée par la compagnie de construction entre Callander et Port-Arthur ; et séparément, le coût de l'équipement de cette partie ; (4.) Le coût estimatif de cette partie, par mille, sous les chefs ordinaires ; et le coût sous les mêmes chefs, de cette section de 100 milles reconnue si difficile à construire ; (5.) Des états semblables aux items (3) et (4), pour l'achèvement de la partie laissée inachevée entre les Montagnes-Rocheuses et Kamloops : demande de documents par M. Blake, 235.
- Etat détaillé des sommes d'argent payables, et des montants de stock à livrer à la compagnie de construction, aux termes de son contrat avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, pour les travaux exécutés en vertu de ce contrat ; Etat des sommes d'argent payées, avec dates, et des montants de stock livrés, avec dates, à la compagnie de construction, aux termes du contrat ; Etat indiquant si des sommes d'argent ont été payées à la compagnie de construction au lieu de stock, et si oui, jusqu'à

PACIFIQUE.—*Suite.*

- quel montant ; et à quel taux les sommes d'argent ont été substituées au stock pour ces paiements ; Exposé des raisons pour lesquelles la compagnie de construction a reçu un surplus de \$800,000 ; Copie du règlement de comptes et de la décharge entre la compagnie de construction et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien lors de la clôture du contrat ; demande de documents par M. Blake, 235.
- Etat indiquant le coût, par mille, du chemin de fer du Pacifique canadien, pour les 615 milles à l'ouest de Winnipeg jusqu'à un point situé 45 milles à l'est de la Saskatchewan ; Le coût par mille, séparément, de chaque 100 milles de cette partie dans une direction ouest ; Le coût par mille, de la partie susdite, sous les chefs ordinaires ; Les noms des entrepreneurs de tous travaux quelconques sur cette partie ; Copie des contrats pour tels travaux, y compris le contrat de Sheppard et Langdon : demande de documents par M. Blake, 237.
- Etat du prix convenu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'achat de l'embranchement de Saint-Lin ou chemin de fer des Laurentides ; des paiements à ce sujet, avec dates, et des paiements restant encore à faire, intérêt et principal compris ; Etat détaillé, avec dates des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en ce qui concerne le stock de la compagnie des terres du Nord-Ouest canadien ; et au nom de qui il est placé ; Etat détaillé, avec dates, du paiement fait par la compagnie en ce qui concerne les garanties ou les propriétés du chemin de fer du Sud-Est ; les personnes auxquelles il a été fait, et les personnes auxquelles les garanties et les propriétés sont placées ; Etat détaillé des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'acquisition de la charte de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, et les noms des personnes auxquelles ils ont été faits : demande de documents par M. Blake, 239.
- Etat du prix net reçu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour chaque lot de dix millions de stock, formant ensemble les 30 millions émis à un syndicat, avec les dates des paiements faits à ce sujet ; Etat indiquant la date à laquelle ont été pris les vingt millions restant du stock primitif de vingt-cinq millions, et les dates de paiement des cinq millions de piastres payés à cette fin : demande de documents par M. Blake, 240.
- Production des tracés du chemin du Pacifique, par sir Charles Tupper, 454.
- Bill (N^o 101) concernant le chemin de fer du Pacifique canadien—(Sir Charles Tupper), 537, 559, 560, 603.
- Actionnaires de la compagnie du Pacifique : demande de documents par M. Mulock, 547.
- Coût du Pacifique depuis Winnipeg jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses et sur une étendue de 40

- PACIFIQUE.—Suite.**
 milles à l'ouest de Callander : interpellation par M. Blake, 642.
 Sanction du bill concernant l'emprunt du chemin de fer du Pacifique canadien, 698, 706.
 Paiements faits à la compagnie du Pacifique au sujet de sa dette flottante : interpellation par M. Blake, 1121.
 Compte de la subvention du Pacifique : interpellation par M. Blake, 1121.
 Paiements faits à la compagnie du Pacifique ; demande de documents par M. Blake, 1122.
 Réclamations des entrepreneurs de la section " B " : demande de documents, 1276.
 Rumeurs concernant les derniers arrangements faits avec la compagnie du Pacifique : interpellation par M. Blake, 1354.
 Section " B " du Pacifique : interpellation par M. McMullen, 1472.
 Le Pacifique et le chemin de fer du Nord, par M. Ouimet, 1473.
- PAILLASSONS :** tarif, 740.
- PARLEMENT :**
 Convocation du, 1.
 Prorogation du, 1750, 1753, 1754.
- PÊCHE :**
 Dans les eaux d'Ontario, 76.
 Aux Marsouins de la Rivière-Ouelle, 92.
- PÊCHERIES :**
 Primes accordées pour le développement des, 72, 151, 642, 697.
 Exposition internationale des, 86.
 Rapport annuel du département de la marine et des, 279.
 Amendements demandés à l'acte des pêcheries, 319.
 Conservation des pêcheries : en comité des subsides, 1313.
 L'île du Prince-Edouard, et la sentence arbitrale dans la question des, 1354.
 Voir aussi SUBSIDES.
- PÉTITIONS :**
 Délai pour la réception des pétitions concernant les bills privés, 43.
 De la compagnie de chemin de fer et de steamers de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, 1278.
 De la compagnie d'assurance sur la vie de Londres, 1371.
- PÉTROLE,** dans les comtés de Maskinongé et de Saint-Maurice, 91.
- PHARES :**
 Contrat pour le phare du récif de Colchester, 92, 214.
 Service des phares et lumières sur le Saint-Laurent, 233.
 Réparations aux phares de l'île Pelée, de La Longue Pointe et de Rondeau, 246.
 Construction projetée du phare de l'île aux Oies, N. E., 697.
 En comité des subsides ; 1311, 1453.
 Voir aussi SUBSIDES.
- PILOTES :** Bill (N° 18) les constituant en corporation, 72, 95, 141.
- PISCICULTURE :** en comité des subsides, 1313.
- POLICE À CHEVAL :**
 Attributions de la, 358.
 Voir aussi SUBSIDES.
- POLICE,** sur la frontière sud-ouest d'Ontario, 1121.
- PONTS :**
 Le pont Wellington, canal Lachine, 850.
 Construction d'un pont à Upper-Woods, Ont., 1275.
- PORTS :**
 Port de Mulgrave, N.-B., 305.
 Port sur la rive nord du lac Érié, comté d'Essex, 540.
 Voir aussi SUBSIDES.
- POSTES :**
 Service de la malle à Saint-Gilles, P. Q., 78.
 Transport des malles au Nouveau-Brunswick, 83.
 Service des malles sur le chemin de fer du Grand-Tronc, de la Baie Georgienne et du lac Érié, 96.
 Etat indiquant le nombre de bureaux de poste en opération, etc., 97.
 Bureau de poste de Saint-Thomas, Ont., 98.
 Transmission des journaux et revues, etc., 231.
 Malles quotidiennes dans le comté de Lotbinière, 316, 1122.
 Emplacement du bureau de poste d'Amherstburg, 317.
 Bureau de poste de Lansdowne, 359.
 Transport des malles dans le comté de Prince-Edouard, 489.
 La malle entre Medicine-Hat et le Fort-McLeod, 539.
 Le directeur de poste de Duart, 543, 1120, 1276.
 Accusations contre M. Cox, maître de poste de Wheatley, comté d'Essex, 643.
 Service postal entre Port-Townsend, territoire de Washington, et Victoria, C.-B., 644.
 Maître de poste pour la ville de Victoria, C.-B., 644.
 Mandats d'articles d'argent, 653.
 Vente de timbres-poste à Windsor, Ont., 698.
 Bureaux de poste à Leamington, comté d'Essex et ailleurs, 852.
 Emplacement du bureau de poste de Carleton, 1027.
 Bureau de poste à Saint-Hyacinthe, 1028.
 Mandats-poste entre la France et le Canada, 1028.
 Vols de lettres à Parry-Sound, 1179.
 Le maître de poste de Stayner, Ont., 1179.
 Le maître de poste de Saint-Césaire, 1276.
 Le maître de poste de Solway, Ont., 1277.
 Bureau de poste à Sainte-Clotilde, comté de Chateauguay, 1354.
 Traitement des sous-inspecteurs des postes, 1444.
 Voir aussi SUBSIDES.
- POTERIE :** Tarif, 741.
- POUDRES, saponifères :** Tarif, 775.
- PRÉEMPTIONS,** leur vente en 1883—, 84.

PRIMES :

Pour le développement des pêcheries, 72, 151, 642, 697 ;
en comité des subsides, 1452.

Pour l'industrie du fer, 76.

PRISONNIERS : Bill (N° 151) concernant leur translation
d'une prison à une autre, 1682, 1739.

PRIVILÈGE : Question de :

Par M. Ouimet, au sujet d'un article du *Mail*, 486.

Par M. Bergeron, au sujet d'un article de l'*Étendard*,
499.

Par M. Blake, au sujet du ministre des chemins de fer
occupant le poste de haut-commissaire à Londres,
577.

Par M. Foster, au sujet d'une dépêche publiée dans
l'*Inter-Ocean*, concernant les résolutions prohibant le
trafic des liqueurs enivrantes, 811.

Par M. Foster, au sujet de certaines observations du
député de Lanark-Sud, 861.

Par M. Baker, au sujet de l'ajournement du débat sur
l'immigration chinoise à la Colombie-Britannique,
1039.

Par M. White (Hastings), au sujet de certaines obser-
vations faites par lui au comité des chemins de fer,
1320.

Par Sir Hector Langevin, au sujet de certaines attaques
du *Globe*, 1555.

Par M. Blake, au sujet d'une attaque dirigée contre lui
par un membre du gouvernement, 1605.

Par M. Mitchell, au sujet du bill du Grand-Tronc, 1604.

Par M. Woodworth, au sujet du discours de M. Blake
sur les sociétés secrètes, 1639.

Par M. Orton, au sujet de l'inexactitude d'un discours
de M. Cameron, de Huron, 1678.

PRIVILÈGES ET ELECTIONS : rapport du comité des, 1351.

PROHIBITION : du trafic des liqueurs enivrantes ; résolutions
de M. Foster, 698, 706, 1042.

Droits prohibitifs de Terre-Neuve, 1292, 1444.

PROPRIÉTÉ, littéraire et artistique : Bill (N° 113) pour
amender l'acte 38 Vic. chap. 88, concernant la, 697.

PROROGATION, du parlement, 1754.

PROVINCES : travaux faits dans les différentes, 173.

QUAIS :

Inspection des quais à l'Île du Prince-Edouard, 280.

Travaux du quai de l'Île aux Grues, 550, 783.

Rallonge du quai de Saint-Jean-Port-Joli, 551.

Construction d'un quai à Lotbinière, P. Q., 1120.

Construction d'un quai à Upper-Woods, P. O., 1275.

Quais et jetées de l'Île du Prince-Edouard ; en comité
des subsides, 1445.

QUARANTAINE :

Devoirs et salaires de l'officier de quarantaine sur l'Île
de Vancouver, C. B., 359.

Voir aussi SUBSIDES.

QUÉBEC, réclamations contre le Canada de la province de,
84.

RAPATRIEMENT, des Canadiens émigrés aux États-Unis 1027.

RAPPORTS, ÉTATS, ETC., ETC., DÉPOSÉS SUR LE BUREAU :

Rapport du bibliothécaire du parlement, 3.

Rapport du ministre des travaux publics, pour 1882-83
(sir Hector Langevin), 29.

Comptes publics du Canada, pour l'exercice finissant le
le 30 juin 1883 (sir Leonard Tilley), 29.

Rapport de l'auditeur général du Canada, pour l'exer-
cice finissant le 30 juin 1883 (sir Leonard Tilley),
29.

Rapports, états et statistiques du revenu de l'intérieur
du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883
(M. Costigan), 29.

Tableaux du Commerce et de la Navigation, pour
l'exercice expiré le 30 juin 1883 (M. Bowell), 29.

Rapport annuel de l'état de la milice et de la défense
du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre
1883,—105.

Rapport annuel du département de la marine et des
pêcheries (M. McLelan), 279.

Rapport annuel du ministre de l'intérieur, pour 1883
(sir John A. Macdonald), 898.

Rapport du ministre de l'agriculture, pour l'année ex-
pirée le 30 juin 1883 (M. McLelan), 1122.

Rapport des poids et mesures, étant le supplément n° 2
du département du revenu de l'intérieur pour l'année
1883,—et le rapport sur l'adultération des articles
alimentaires, étant le supplément n° 3 du départe-
ment du revenu de l'intérieur, 1883 (M. Costigan),
1403.

Volume 2 du recensement du Canada (M. McLelan),
1403.

RAPPORT DES DÉPARTEMENTS : leur publication dans les jour-
naux, 151.

RECENSEMENT :

Distribution du dernier volume du, 77.

Le second volume du, 815, 1403.

Compilation du recensement : en comité des subsides,
1160.

RÉCIPROCITÉ, avec les États-Unis, 1250.

RÉCLAMATIONS :

De la province de Québec contre le Canada, 84.

De MM. Eustache Dorion et Moïse Leclerc, 95.

De M. Joseph Charles Lislois, 279, 1026.

De M. Fraser, 697.

De feu J. Goodwin, 642, 1276.

De H. J. Beemer, 642.

De John Robertson, 654.

De George Lavoie, 849.

De Joseph Danjon, 850.

Des entrepreneurs de la section " B ", 1277.

Des marchands de l'Île du Prince-Edouard : en comité
des subsides, 1392, 1542.

De Smith et Ripley, pour l'embranchement de la Baie
Georgienne : en comité des subsides, 1432.

De MM. Sifton et Ward, pour l'embranchement situé
entre la Rivière-Rouge et le lac Travers : en comité
des subsides, 1433.

RÉCLAMATIONS.—*Suite.*

- De A. W. F. Allen, économiste de l'asile de Rockwood : en comité des subsides, 1466.
- Des habitants de Saint-Albert, Battleford, Edmonton : en comité des subsides, 1470.
- De certains officiers-rapporteurs : en comité des subsides, 1421, 1424, 1518.
- D'une compagnie d'assurance pour dommages causés au *Jennie Graham*, dans le canal Wolland : en comité des subsides, 1550.
- De MM. MacLean, Roger et Cie, imprimeurs du gouvernement ; en comité des subsides, 1701.
- REFONTE, des Statuts, 78.
- RÉGINA, la capitale du Nord-Ouest, 39.
- REMISES DE DROITS, sur articles fabriqués pour l'exportation, 41.
- REMORQUEURS, leur construction, etc., 641, 1277.
- RÉSERVES, de terres et de villes, 81.
- RÉSOLUTIONS :
- Adresse en réponse au discours du trône, 29.
- Avances à faire pour venir en aide aux écoles du Manitoba, 46, 73, 91.
- Arrangement conclu avec la Colombie-Britannique, 72, 1088.
- Traitement du juge de la cour de comté de Caribou, C. B., 74, 91.
- Prêt de \$22,500,000 à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, 90, 174, 186, 247, 325, 326, 360, 401, 499, 500.
- Fraude dans la fabrication et la vente des engrais agricoles, 95.
- Avances faites par le gouvernement à la banque d'Exchange, 166.
- Modification du tarif, 695, 740, 815, 848.
- Prohibition du tarif des liqueurs enivrantes, 698, 706, 1042.
- Certificats de capitaines et seconds de navires, 811.
- Compagnies d'assurances coopératives sur la vie, 812.
- Vente et livraison de la houille, 813.
- Infractions à l'acte des poids et mesures, 813.
- Inspection des bateaux à vapeur, 813.
- Chemin de fer de Prolongement Est, 818, 1049.
- Abrogation de l'acte des liqueurs de 1883, 876, 992.
- Amendement à l'acte d'inspection générale de 1874, 1122.
- Marins malades et dans la détresse, 1197.
- Subsides aux provinces, 1292, 1707.
- Amendements aux actes du service civil, 1293.
- Analystes publics, leur rémunération, 1293, 1323.
- L'île du Prince-Edouard et la sentence arbitrale dans la question des pêcheries, 1354.
- Traitements des sous-inspecteurs des postes et autres, 1444, 1473.
- Acte des licences de 1883, 1509, 1567.
- Traitement d'un autre juge nommé au Manitoba, 1509, 1569.

RÉSOLUTIONS.—*Suite.*

- Chemin de fer du Manitoba à la baie d'Hudson, 1567, 1687, 1721.
- Subventions à certains chemins de fer, 1533, 1570, 1610, 1644.
- Le havre de Québec, 1609.
- Bassin de radoub de Lévis, 1610, 1677.
- Rachat d'emprunts, 1610, 1708.
- Le bassin à flot de Québec, 1677.
- RETRAITE :
- Fonds de—, 46, 70, 305.
- De James Hearn, douanier à Arichat, N. B., 1180.
- REVENU DE L'INTÉRIEUR :
- Rapport, états et statistiques du—, 29.
- Suspension de certaines prescriptions de l'acte du—, 91.
- Résignation du ministre du—, 539, 547, 559.
- Entrepôt à Saint-Jean, N. B., du, 1292.
- Voir aussi SUBSIDES.
- RIDEAU-HALL, dépenses de, 1277.
- ROBERTSON, John, sa réclamation pour terrains au Manitoba, 654.
- SALLE D'EXERCICES, à Montréal, 1028, 1277.
- SAISIES, aux ports d'entrée, 76.
- SAISIES de barils, à l'huile de charbon dans le comté d'Essex, 318.
- SANTÉ PUBLIQUE : officiers de—, 93.
- SAUVAGES :
- Agent des sauvages à Penetanguishene, 34.
- Coupe de bois sur la réserve des sauvages de Fort-William, 54.
- Bill (N° 22) instituant un système de gouvernement chez les sauvages, 72, 574, 665, 1751.
- Troubles avec les sauvages de Metlakatla, C.B., 89.
- Iles des sauvages dans le lac Ontario, etc., 93.
- Bill (N° 87) amendement de nouveau l'acte des sauvages de 1880,—279, 1130, 1483, 1509.
- Agence des sauvages à Toronto, 283, 314.
- Paiement des sauvages Wyandotta, 1028.
- Provisions pour les sauvages du Manitoba et du Nord-Ouest, leur transport, etc., 1276.
- L'agent des sauvages à Parry-Sound, 1644.
- Voir aussi SUBSIDES.
- SAUVETAGE :
- Bateau de sauvetage de Wellington, 359.
- Station de sauvetage de Port-Rowan, 555.
- Remise pour le bateau de sauvetage à Wellington, Ont., 642.
- Stations, bateaux de sauvetage du Canada, 1276.
- SCRUTIN, nouvelle boîte à scrutin, 852.
- SECRETARIAT D'ÉTAT, le premier commis du—, 849.
- SÉDUCTION :
- Bill (N° 6) punissant la séduction, etc., 30, 152, 305, 708.
- SÉNAT, en comité des subsides, 1066.
- Dépenses du Sénat, 1276.

SERMENTS D'OFFICE :

Bill (N° 1) concernant la prestation des serments d'office, 1.

Les gouverneurs généraux, les lieutenants gouverneurs et leurs—, 85.

SERVICE CIVIL :

Nomination de J. J. Jacques et C. Kearney dans le— 233.

Amendements à l'acte du—, 697.

Examens du service civil : en comité des subsides, 1050.

Bill (N° 130) amendant les actes de 1882 et 1883 concernant le—, 1242, 1443, 1510, 1751.

Résolution amendant les actes du—, 1293.

Dépenses des examinateurs du— : en comité des subsides, 1419, 1547.

SKIFFINGTON, M. : Son emploi sur l'Intercolonial, et ses faits et gestes, 642, 661.

SIROPS : Tarif, 778.

SMITH, M. H. H., au département de la milice à Toronto, 279.

SOCIÉTÉS de construction de prêt et d'épargnes : bill les concernant, 849, 1049.

SOCIÉTÉ ROYALE : Publication de ses annales : en comité des subsides, 1459.

STATIONS :

Gare à la station du chemin d'Elgin, comté de L'Islet, 213.

Construction d'une gare à la traverse, 279.

Station à Peak's, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 279.

Station navale à Esquimalt, C.B., 305, 549.

STATISTIQUE : En comité des subsides :

Statistique criminelle, 1158 ; sanitaire, 1163 ; agricole, industrielle, etc., 1164.

STATISTIQUE concernant l'émigration aux États-Unis, 1276

STATUTS :

Refonte des, 78.

Distribution des, 849, 1066.

STEAMERS :

Construction du steamer *Princess Louise*, 38, 664, 873.

Le steamer *sir James Douglass*, 548, 1277.

STÉNOGRAPHES et traducteurs français des *Débats*, 1169.

SUBSIDES :

Jour fixé pour prendre en considération les subsides, 29.

La Chambre se forme en comité des subsides, 878, 1049, 1113, 1157, 1230, 1265, 1295, 1334, 1375, 1416, 1445, 1510, 1700, 1726.

Concours : 1528, 1538, 1700, 1708, 1744.

Bill (N° 155) concernant les subsides votés à Sa Majesté, 1750.

CRÉDITS DISCUTÉS :

ACADEMIE des Arts, 1705.

ACCISE, appointements des officiers, frais de voyage etc., 1398.

Estampilles, remboursement à W. G. Reid, 1467.

SUBSIDES.—*Suite.*

ADMINISTRATION, frais d'—, 878.

AGRICULTURE :

Ministre de l'—, 897.

Collection et garde des archives, 1157.

ALLEN, W. F., économiste de l'asile Rockwood : sa réclamation, 1466.

ARPENTAGES, 1511.

ARTILLERIE :

Crédit pour un concours d'—, 1239.

Pièces d'artillerie, modèle amélioré, 1239.

ASSOCIATION BRITANNIQUE, du progrès des sciences, 1391.

AUDITEUR GÉNÉRAL, bureau de l'—, 896.

AUDITEUR GÉNÉRAL, conseillers légaux, 1715.

BAIE D'HUDSON : expédition à la, 1464, 1705, 1716.

Batteries d'artillerie, 123.

Bateaux à vapeur du gouvernement, 1305.

BIBLIOTHÈQUE, crédits pour la, 1066, 1700.

BOIS, inspection et mesurage du, 1399, 1547.

BOIS, permis de coupes de, 1516.

BIOGRAPHIE de sir Charles Tupper, par C. Thibault, 1527.

BRANT, Joseph : monument à, 1305.

CANAUX :

Lachine, 1116 : service de John Page, 1435.

Cornwall, 1116, 1120.

Rapide Plat, 1117 : réclamation de Madame C. G. Holden, 1434.

Galops, 1117.

Saint-Laurent, 1117.

Welland, 1118 : gage et pension des ouvriers *in re* contrat abandonné de J. V. Browne et cie—, 1443, 1550 ; avaries à la cargaison et à la coque de la goëlette *St. Andrews*, 1435, 1710 ; réclamation pour dommages causés à la cargaison du *Jennie Graham*, 1550, 1710 ; service de J. Page, 1706.

Carillon, 1119 : service de John Page, 1433.

Tay, 1120.

Saint-Pierre, 1120 : services de A. H. F. Perley, 1433, 1550.

Beauharnois : services de M. L. W. Marchand, avocat, 1435, 1553.

Rideau : dommage aux terres entre Lower-Brewer's et Kingston Mills, 1437.

Écluses pour améliorer la navigation de la Trent, 1118.

Divers, 1120.

Entretien et réparation des canaux, 1341.

CAPITAINES et seconds, leur examen, 1307.

CARABINIERS, association de, 1230, 1700.

CARTIER, sir G. E., monument à sa mémoire, 1305.

CASERNS, pour la police à cheval, 1462.

CHEMINS DE FER ET CANAUX, département des, 893.

Paiement à F. A. Dixon, 1418.

Île du Prince-Edouard, 1339 : matériel roulant, 1429 ; indemnité à diverses personnes victimes d'un accident, 1429.

Embranchement de Windsor, 1341.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL, 1235.

SUBSIDES.—*Suite.*

- COMMUNES, crédit pour la Chambre des, 1066, 1421.
 COMPAGNIES D'ASSURANCES, leur contrôle, 1511.
 COMPAGNIES DE COLONISATION, 1515.
 CONSEIL PRIVÉ :
 Bureau du, 887 : services spéciaux de M. Burpee, 1416,
 paiement à L. H. Chute, 1418.
 COUR SUPRÊME, rapporteur et rapports de la, 1565.
 " DÉBATS," leur publication, 1421.
 DÉPARTEMENTS, dépenses contingentes, des, 898.
 DÉPENSES IMPRÉVUES, pour 1882-83,—1468.
 DÉPOT, remboursement à A. F. S. Bastien d'un dépôt de
 candidat, 1421.
 DOUANES, département des, 896, 1554.
 Appointements et dépenses contingentes aux différents
 ports, 1397.
 Perception des revenus, 1545.
 DRAGAGE, dans les provinces maritimes, 1449.
 ÉCOLES, d'artillerie, 1237.
 De cavalerie et d'infanterie, 1238, 1450, 1700.
 ÉDIFICES ET TRAVAUX PUBLICS :
 A Ottawa, 1265, 1437, 1441, 1445.
 A la Nouvelle-Ecosse, 1265, 1701, 1702.
 A l'Île du Prince-Edouard, 1237, 1445.
 Au Nouveau-Brunswick, 1267, 1450, 1702, 1704.
 A Québec, 1268, 1449, 14.
 A Ontario, 1269, 1437, 1449, 1450.
 Au Manitoba, 1274.
 A la Colombie-Britannique, 1274, 1700.
 Réparations, ameublement, chauffage, éclairage, télé-
 phone, 1274, 1437.
 ÉDIFICES MILITAIRES, leur entretien, 1233, 1234.
 EXAMINATEURS DU SERVICE CIVIL, bureau des, 1050, 1419,
 1547.
 EXPLORATIONS et inspections, 1305.
 " géologiques, 1342, 1539.
 " de la Baie Georgienne, 1458.
 EXPOSITION fédérale, 1162.
 " internationale des pêcheries, 1453, 1458.
 FABRE, M. Hector : son bureau à Paris, 1384.
 FINANCES, département des, 896.
 Division des caisses d'épargne, 1050.
 GALERIE NATIONALE, des beaux-arts, 1305.
 GAZ, poids et mesures, 1399.
 GOUVERNEUR GÉNÉRAL : bureau du secrétaire du, 886.
 HAUT COMMISSARIAT, en Angleterre, 1049, 1419, 1528, 1708,
 1714.
 HAVRES :
 De Port-Arthur, 1700.
 Du cap Tormentine, 1701.
 IMMIGRATION, 1490, 1554, 1700.
 IMPRESSIONS, etc., etc., 1068, 1073, 1457, 1459, 1528, 1551,
 1556.
 INDEMNITÉ SESSIONNELLE, paiement à certains députés de
 l' : 1421, 1422, 1566.

SUBSIDES.—*Suite.*

- INSPECTEURS, de homesteads, 1516.
 INSTRUCTION militaire, 1165, 1167.
 INTERCOLONIAL, chemin de fer :—
 Réparations et frais d'exploitation, 1386.
 Prolongement d'Halifax, 1115, 1427.
 Améliorations à Saint-Jean, 1115, 1427.
 Divers travaux, 1116.
 Embranchement de Dalhousie, 1427.
 " la Rivière-du-Loup, 1427.
 Réparations et améliorations, embranchement de la
 Rivière-du-Loup, 1117, 1427.
 Embranchement de Saint-Charles, 1117, 1427.
 Construction, 1428.
 Frais de justice dans la cause de la compagnie du tram-
 way d'Halifax vs la Reine, 1428.
 Pour payer à Fabien Rochette pour expropriation de
 terrain, 1428.
 Pour payer à Alexander MacDonell et Cie, entrepre-
 neurs de la section 5, la somme qui leur est due pour
 travaux exécutés, selon qu'il a été recommandé par
 la commission nommée pour s'enquérir des réclama-
 tions se rattachant à la construction du chemin de fer
 Intercolonial, 1428, 1429.
 Pour indemniser James Falconer, de Newcastle, N.-B.,
 des dommages causés à des terrains, 1429.
 Pour payer à William Ferguson, de Moncton, N.-B., le
 prix d'achat d'un terrain, avec intérêt, 1429.
 Perception du revenu, 1539.
 Pour rembourser le gouvernement du Nouveau-Brun-
 swick de l'argent qu'il a dépensé pour la construction
 d'un tronçon de chemin de fer entre la jonction de
 Painsec et la frontière de la Nouvelle-Ecosse, 1726.
 Nouveaux wagons à charbon, 1726.
 Pour la construction d'un pont sur la rivière Saint-Jean
 entre Grand-Falls et Saint-François, le gouvernement
 des Etats-Unis fournissant un égal montant, 1726.
 Pour payer les entrepreneurs et autres, ainsi que rap-
 porté par les entrepreneurs nommés pour s'enquérir
 des réclamations à propos de la construction du che-
 min de fer Intercolonial, 1727.
 INTÉRIEUR, département de l'— : 892.
 Arpentages, 1511.
 Impressions, 1556.
 Nouveau commis, 1557.
 JUSTICE, ministère de la— : 887.
 Division des pénitenciers, 887.
 KÉWATIN, dépenses du gouvernement dans, 1382.
 LAZARET, de Tracadie, 2074.
 LICENCES, dépenses de la mise en vigueur de l'acte des,
 1467.
 LOIS, impression, reliure et distribution des, 1067.
 LUMIÈRE ÉLECTRIQUE, dans les édifices publics à Ottawa,
 1441.

SUBSIDES.—*Suite.*

MARINE ET PÊCHERIES, ministère de la, 897.
 Bateaux à vapeur du gouvernement, 1305.
 Steamer devant remplacer le *Glendon*, 1305.
 Sauvetage, 1307.
 Examen des capitaines et seconde, 1307.
 Enquêtes sur les naufrages, 1310.
 Police riveraine, 1310, 1453.
 Enregistrement de navires, 1310.
 Gardiens et agences de phares, signaux de brume, etc., 1311, 1312.
 Service des pêcheries et pisciculture, 1313.
 Observatoires, 1334.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1335.
 Subventions postales, et aux paquebots, 1379, 1511.
 Levées hydrographiques des grands lacs, 1384.
 Phares et service côtier, 1453.
 Primes et exposition internationale des pêcheries, 1453, 1458.
 Service entre le Canada, les Antilles et le Brésil, 1511.
 Service à vapeur entre Halifax et Saint-Jean, N.-B., 1542.
 Tableaux des importations et exportations du poisson, 1554.
 Division du ministère de la marine et des pêcheries, 1557.

MESURES, gaz, poids, 1399.

MIALL, E. : Commissaire des étalons ; gratification, 1467.

MILICE :

Ministère de la, 887.
 Pensions, 1080 ; vétérans de 1812, 1080.
 Compensation aux pensionnaires au lieu de terres, 1081.
 Etat-major de district, 1081.
 Majors de brigade, dépenses de transport, munitions, fabrication de cartouches, accoutrements, matériel, 1083.
 Soins des arsenaux et des armes, 1165.
 Association pour l'instruction militaire, etc., 1165.
 Solde des exercices, etc., 1167.
 Associations de carabiniers, musiques de corps, 1231.
 Association de tir du Canada, 1232.
 Salles d'exercices et champs de tir, 1233.
 Entretien des propriétés militaires, 1233, 1234, 1529.
 Collège militaire royal, 1235.
 Batteries et écoles d'artillerie, écoles de cavalerie et d'infanterie, 1238.
 Artillerie, 1239.
 Traitements de MM. Aldrich et Holt, 1416, 1417.
 Uniformes, dépenses contingentes, volontaires au Manitoba, salles d'armes publiques et soin des armes, 1425.
 NORD-OUEST : Dépenses du gouvernement dans le, 1382.
 OFFICIERS-RAPORTEURS ; réclamations de certains, — 1421, 1424, 1548, 1709.
 OUVRAGES, sur l'Amérique, 1073.
 PACIFIQUE CANADIEN, chemin de fer du :
 De Prince-Arthur-Landing à la rivière Rouge, 1113.
 A la Colombie Britannique, 1115.

SUBSIDES.—*Suite.*

Subventions, 1115.
 Pont de chemin de fer et de voitures sur la rivière Rouge, à Emerson (à voter de nouveau), 1431.
 Appointements et dépenses des ingénieurs contrôleurs ; terrains et autres comptes non réglés, 1431.
 Thomas Temple, pour l'usage du *flanger* breveté de Temple et Miller, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, pendant l'hiver de 1880-81, — 1431.
 T. Lusted, pour deux traîneaux sauvages à chevaux fournis en 1879, en rapport avec le canal de Fort Frances.
 Réclamations de MM. Smith et Ripley, pour travaux exécutés sur l'embranchement de la Baie Georgienne, 1432.
 Réclamations de MM. Sifton et Ward, entrepreneurs entre la rivière Rouge et le lac La Crosse, 1433.
 Gares et stations, 1538.
 Somme payée au Pacifique pour le service postal, 1547.
 Montant accordé aux entrepreneurs sur la section B, 1729, 1744.

PAPETERIE, bureau de la, 1049, 1421.

PÉNITENCIERS :—

De Kingston, 1060.
 De Saint-Vincent-de-Paul, 1062.
 De Dorchester, 1063.
 Du Manitoba, 1064, 1420.
 De la Colombie-Britannique, 1065, 1420.

PENSION :

Pour la milice, 1080.
 Somme due à madame E. Duckett, 1425.

PHARES et service côtier, 1311, 1312, 1453, 1531.

POIDS, gaz, mesures, 1399.

POISSON, réclamations des marchands de l'île du Prince-Edouard pour droits payés aux Etats-Unis, en 1871 sur le poisson et l'huile de poisson, 1393, 1542.

POLICE, fédérale, 1060, 1420.

“ à cheval du Nord-Ouest, 1375, 1457, 1462.

“ riveraine, 1310, 1453.

PORTS ET RIVIÈRES :—

A la Nouvelle-Ecosse, 1295, 1531, 1703, 1714, 1716.

A l'île du Prince-Edouard, 1298, 1554.

Au Nouveau-Brunswick, 1299.

A Québec, 1300.

A Ontario, 1301, 1449.

Au Manitoba, 1704, 1715.

Au Nord-Ouest, 1704.

A la Colombie-Britannique, 1704.

POSTES, ministère des, 897, 1468.

“ division des caisses d'épargne, 1050.

“ service postal dans les différentes provinces, 1401.

“ paiements à certains officiers, 1418.

“ subventions, 1541.

“ commis, 1726.

“ somme payée au Pacifique canadien, 1547.

SUBSIDES.—*Suite.*

- QUARANTAINE, dans les diverses provinces, 1073.
 RECENSEMENT, préparation du,—1160.
 RÉCLAMATIONS de MM. Roger et Cie, imprimeurs du gouvernement, 1704.
 REFONTE, des lois fédérales, 1383.
 REID, W. G : remboursement, 1467.
 REVENU DE L'INTERIEUR : ministère du,—896.
 Paiements à M. Chateauvert, à d'autres commis surnuméraires, etc., 1417.
 Mesurages et mesureurs de bois, 1399, 4715.
 SALLES, d'exercices militaires, 1233.
 SALUBRITÉ, publique, 1076.
 SAUVAGES :
 Division des affaires des—, 895.
 Dans les différentes provinces, 1344, 1539.
 Appointements de Henry Brooke, 1418.
 Reconstruction du village des sauvages de Kemesquit, C.B., détruit par le steamer *Rocket* de S.M., 1456.
 Moulins pour les sauvages au Nord-Ouest, 1457.
 Paiement à H. Mokay, commis, 1564.
 Ecoles et orphelinat de Fort William, 1705.
 Impression de vocabulaires manuscrit en langues sauvages, 1706, 1716.
 Ecoles et fermes, 1708, 1709.
 SAUVETAGE, service du—, 1307.
 SECRÉTARIAT D'ÉTAT :
 Département du—, 892.
 Paiement à F. S. Gouldthrite et N. Larochelle, 1564, 1700
 SÉNAT, dépense du—, 1066, 1726.
 SOCIÉTÉ ROYALE, publication des annales de la—, 1459.
 STATISTIQUE : criminelle, 1158; sanitaire, 1163, 1528; agricole, industrielle, etc., 1164.
 STATUTS REFONDUS, leur publication, 1463, 1554.
 SUBSTANCES ALIMENTAIRES, leur inspection, 1400.
 SURNUMÉRAIRES, pour la préparation des réponses aux ordres du parlement, 1466.
 TÉLÉGRAPHES, lignes et câbles de—, 1304, 1400, 1449.
 TERRES FÉDÉRALES, 1468, 1469, 1470, 1515.
 TIR :
 Association de tir du Canada, 1232.
 Champs de—, 1233, 1700.
 TRADUCTION FRANÇAISE, pendant la vacance, 1421, 1422.
 TRAVAUX PUBLICS :
 Ministère des—, 897.
 Construction des portes Kent et Saint-Louis, 1437.
 Quais et jetées de l'Île du Prince-Edouard, 1445.
 Gratification à la veuve de Geo. E. McLaughlin, 1457.
 Bassin de radoub d'Esquimalt, 1700.
 TRÉSORERIE, conseil de la—, 896.
- SUBSIDES :
 Aux provinces, 161.
 Rajustement du subside fédéral pour Québec, 1276.
 Résolution de sir Leonard Tilley concernant les subsides accordés aux provinces, 1292, 1679.

SUBVENTIONS :

- Subventions à la province du Manitoba, 95.
 Subventions aux provinces, 280, 655.
 Subventions à certains chemins de fer, 1276.
 Subventions aux journaux d'hygiène, 1472.
 Subventions aux chemins de fer ; résolution de sir Charles Tupper, 1533, 1570, 1644, 1707.
 Subvention pour la construction d'une ligne ferrée reliant Montréal aux havres de Saint-Jean et Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, 1577.
 Subvention pour la construction d'une ligne ferrée entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, Sydney ou Louisbourg, 1582.
 Subvention à la compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, 1583.
 Subvention pour le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, 1584.
 Subvention à la compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer de Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté de Hastings, 1588.
 Subvention à la jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de Hull ou Aylmer à Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, 1589.
 Subvention à la compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazubazua au Désert, 1591.
 Subvention à la compagnie du chemin de fer de Nanapanee et Tamworth, pour une ligne ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 1595.
 Subvention à la compagnie de chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une ligne ferrée depuis le lac Simon jusqu'au Détroit, 1595.
 Subvention à la compagnie de chemin de fer de la vallée de Miramichi, pour une ligne ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, 1596.
 Subvention à la compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une ligne ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, 1600.
 Subvention à la compagnie du chemin de fer Pacifique et Ontario, pour une ligne ferrée de Cornwall à Perth, 1600.
 Subvention à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une ligne ferrée de Mississippi à Renfrew, 1600.
 Subvention à la compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, 1600.

SUBVENTIONS.—*Suite.*

- Subvention pour une ligne ferrée et un pont entre la Jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer du Pacifique canadien et la Jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier et le chemin de fer de la Rive Nord proprement dit, 1601.
- Subvention pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, 1601.
- Subvention pour une ligne de chemin de fer de Hopewell, à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, 1602.
- Subvention pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, 1602.
- Subvention pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, 1602.
- Subvention pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, 1602.
- Subvention pour un chemin de fer central à partir de la tête du Grand Lac, jusqu'à l'Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B., 1602.
- Subvention pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquet au havre de Shippegan, dans la province du Nouveau-Brunswick, 1603.
- Subvention pour un embranchement de l'Intercolonial, de Métapédiac, en se dirigeant à l'est vers Paspébiac, 20 milles, dans la province de Québec, 1603.
- Subvention pour un embranchement de l'Intercolonial, de la station de Digby, à Indiantown, 14 milles, 1604.

SUCRES : Tarif, 778.

SURNUMÉRAIRES au département des travaux publics, 88.

SYNODE du diocèse de la Saskatchewan : Bill le constituant, 174, 213, 708.

TALBOT, Achille : Son emploi, 1027.

TAPIS : Tarif, 740.

TARIF :

- Rajustement du tarif sur le grain, 359.
- Résolutions de sir Leonard Tilley modifiant le tarif, 695, 740, 815.
- Discussion et explications sur les différents articles du tarif qui suivent :—
- Fibre végétale, 740.
- Acide acétique, vingt-cinq centins par gallon impérial, 740.
- Capelines, chapeaux en paille d'Italie, vingt pour cent *ad valorem*, 740.
- Cellulose, moulée et façonnée, pour manches de couteaux et fourchettes, non perforés, ni autrement ouvrés, dix pour cent *ad valorem*, 740.
- Tapis, paillasons et nattes de chanvre, vingt-cinq pour cent *ad valorem*, 740.

TARIF.—*Suite.*

- Jeannettes et coutils, lorsque importés par des couseurs pour être employés dans leurs fabriques, vingt pour cent *ad valorem*, 741, 782.
- Cotons imprimés ou teints, non spécifiés ailleurs, vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*, 741.
- Coton de 42 pouces de largeur et au-dessus, lorsque importé par des fabricants de toile cirée, pour être employé dans leurs fabriques, quinze pour cent *ad valorem*, 741.
- Chaîne de coton, n° 60 et plus fine, quinze pour cent *ad valorem*, 741.
- Faïence et poterie, décorée, imprimée ou spongieuse, et toute faïence et poterie non spécifiée ailleurs, trente pour cent *ad valorem*, 741.
- Manches de couteaux et fourchettes en caoutchouc vulcanisé, dix pour cent *ad valorem*, 749.
- Fer, fourchettes en fonte, sans manches, repassées à la meule ou autrement ouvrées, dix pour cent *ad valorem*, 750.
- Étiquettes pour boîtes de fruit, légumes, viandes, boissons et confiseries; aussi, affiches, feuilles d'annonces et placards, un droit spécifique de dix centins par livre et vingt pour cent *ad valorem*, 750.
- Épingles fabriquées avec toute espèce de fil métallique, trente pour cent *ad valorem*, 750.
- Poudres saponifères, un droit spécifique de trois centins par livre, 775.
- Acier en lingots, en barres, en feuilles, au-dessous de trois seizièmes de pouce d'épaisseur, en pièce ou ébauché, mais non autrement ouvré, et baguettes rondes en fil d'acier laminé en rouleaux, non spécifiées ailleurs, trois piastres par tonne de 2,000 livres et dix pour cent *ad valorem*, 775, 776.
- Acier, baguettes rondes en fil d'acier, laminées, au-dessous d'un demi-pouce de diamètre, lorsque importées par des fabricants de fil métallique pour être employées dans leurs fabriques, cinq pour cent *ad valorem*, 777.
- Sucre, lorsque importé directement, sans transbordement, du pays de sa provenance ou production, au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de un centin par livre et trente-deux et demi pour cent *ad valorem*, 778.
- Egal au numéro 9, et non au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de trois quarts de centin par livre et vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*, 778.
- Au-dessous du numéro 9, un droit spécifique d'un demi-centin par livre, et vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*, 778.
- Melado et melado concentré, trois huitièmes de centin par livre, et vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*, 778.
- Sur tous les sucres, mélado et mélado concentré ci-dessus, lorsqu'ils ne sont pas importés directement,

TARIF.—*Suite.*

- sans transbordement, du pays de leur provenance ou production, au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de un centin par livre, et trente-cinq pour cent *ad valorem*, 778.
- Egal au numéro 9, et non au-dessus du numéro 14, type de Hollande, un droit spécifique de trois quarts de centin par livre, et trente pour cent *ad valorem*, 778.
- Au-dessous du numéro 9, type de Hollande, un droit spécifique de un demi-centin par livre et trente pour cent *ad valorem*, 778.
- Mélado et mélado concentré, un droit spécifique de trois huitièmes de centin par livre, et trente pour cent *ad valorem*, 778.
- Suc de canne concentré, mélasses concentrées, suc de betterave concentré et concrifié, importés directement ou non, un droit spécifique de trois huitièmes de centin par livre, et trente pour cent *ad valorem*, 778.
- Sirops, suc de canne, sirop épuré, sirop de sucrerie, ou mélasses de sucrerie, sirop de sucre, sirop de mélasse ou de sorgho, importés directement ou non, un droit spécifique de cinq huitièmes de centin par livre, et trente pour cent *ad valorem*, 778.
- Mélasses, autres, lorsque importées directement, sans transbordement, du pays de leur provenance ou production, quinze pour cent *ad valorem* sur leur valeur livrées sous mât, 781.
- Mélasses, non importées dans ces conditions, vingt pour cent *ad valorem*, 780.
- La valeur sur laquelle le droit *ad valorem* sera prélevé et perçu sur tous les sucres, mélado, sirops, mélasses, etc., ci-dessus mentionnés, sera la valeur des articles livrés sous mât, tel que prévu par la section 77 de l'acte des douanes, 1883, 780.
- Zinc, chlorure, sels et sulfate de—, cinq pour cent *ad valorem*, 781.
- TAXES, sur les traitements des fonctionnaires publics, 1121.
- TÉLÉGRAPHE, lignes de:—en comité des subsides, 1304, 1400, 1449.
- TÉLÉPHONE, dans les édifices publics d'Ottawa: en comité des subsides, 1274.
- TEMPÉRANCE:—
 Bill (N° 104) pour amender l'acte de tempérance de 1878—, 537.
 Bill (N° 136) pour amender l'acte de tempérance de 1878—, 1471.
 Législation concernant la—, 1688.
- TEMPLE, M. Thomas: Son élection contestée en rapport port avec la subvention d'un chemin de fer, 1180,
- TENTES, pour la milice, 539, 664, 1198.
- TERRENEUVE:
- Droits prohibitifs de—, 1292, 1444.
 Négociations avec—, 1752.

TERRES PUBLIQUES:

- Inscription de *homesteads* et de préemption et 1883—, 84.
- Arpentage au Manitoba et au Nord-Ouest des—, 84.
- Vente en 1883 des—, 84.
- Retrait du marché des terres situées au sud du Pacifique, leur vente subséquente, etc., 85.
- Concessions de terres boisées dans la région de la rivière de l'Arc, 96.
- Achat de terrains dans certains townships, 558.
- Vente de terres sur l'île Hunter, 1027, 1121.
- Terres du gouvernement dans le comté de Richelieu, 1179.
- Fonds d'amélioration des terres d'Ontario, 1292.
- Bill (N° 138) amendant l'acte des terres de 1883—, 1471, 1721, 1739.
- Bill (N° 150) concernant les réclamations de terres au Manitoba, par suite d'exemption, 1682.
- TIR:
- Association de tir du Canada: en comité des subsides, 1232.
- Champs de tir: en comité des subsides, 1232.
- TOILE À VOILE: remise de droits sur la, 664.
- TRADUCTEURS des *Débats* et sténographes, 1169.
- TRADUCTION française pendant la vacance: en comité des subsides, 1421, 1422,
- TRAITÉS:
- Traités de commerce, 61.
- Traité entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, 852.
- Traité de réciprocité avec les Etats-Unis, 1250, 1276.
- Traité relatif aux drapeaux des Etats-Unis et d'Espagne, 1444.
- TRAVAUX PUBLICS:
- Rapport annuel du ministre des travaux publics, 29.
- Surnuméraires au département des, 88.
- Bill (N° 134) concernant les, 1402, 1533, 1682, 1708.
- Voir aussi SUBSIDES.
- VACANCES, dans la députation pour les circonscriptions d'Halifax, de Kent, N.-B., de Huron-Sud, de Soulanges, de York, N.-B., et de Lévis, 1.
- A la douane de Morristown, N.E., 151.
- Dans le collège électoral de Nicolet, 1197.
- VÉTÉRANS, de 1812: en comité des subsides, 1080.
- VOIES ET MOYENS:
- Jour fixé pour examiner les voies et moyens de prélever les subsides à Sa Majesté, 29.
- Le budget et le tarif: par sir Leonard Tilley, 606 à 617 et de 617 à 622; aussi, de 818 à 820; réponse par sir Richard Cartwright, de 622 à 637, et de 815 à 817; autres discours, par M. White (Cardwell), de 665 à 682; M. Paterson (Brant), de 682 à 695; M. Casey, de 715 à 723; M. Vail, de 723 à 730; M. Stairs, de 730 à 735; M. Armstrong, de 735 à 738; M. Taylor, de 738 à 739; M. Irvine, de 739 à 740; M. Charlton, de 754 à 763 et de 820 à 821; M.

VOIES ET MOYENS.—*Suite.*

Dundas, de 763 à 764 ; M. Mills, de 764 à 769 ; M. McLellan, de 769 à 774 ; M. Tupper (Picton), de 817 à 818 ; M. White (Hastings), de 821 à 822 ; M. Wigle, de 822 à 827 ; M. McMullen, de 827 à 831 ; M. Hesson, de 831 à 836 ; M. Armstrong, de 836 à 838 ; M. Watson, de 838 à 840 ; M. Temple, de 840 à 841 ; M. Cameron (Inverness), de 841 à 843 ; M. Kirk, de 843 à 847.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens, 740, 775 ; résolutions modifiant le tarif, rapportées et lues, 815.

La Chambre se forme en comité des subsides, 878, 1049, 1113, 1157, 1230, 1265, 1295, 1334, 1375, 1416, 1445, 1510, 1700, 1726.

Concours, 1528, 1538, 1700, 1708, 1744, 1750.

VOITURIERS PAR TERRE : Bill (N° 103) concernant les obligations des, 537.

VOLONTAIRES, de 1837,— 61, 96.

WATSON, C. T. : Sommes payées à, 873.

WELLAND, le canal, 1277.

Voir aussi SUBSIDÈS.

WHITCHER, W. F. : Sa suspension ou mise à la retraite, 1277.

WILKINSON, J. A. : Son emploi, 1027 ; promesse de nomination, 1121 ; paiement fait au sujet du recensement, 1122.

ZINC : Tarif, 781.